



# ENJEUX

## Ile-de-France

L'économie francilienne en bref



Un centre d'observation de

CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE  
PROSPECTIVE



## LA MOBILITÉ DES TOURISTES À PARIS ÎLE-DE-FRANCE, ENTRE INNOVATION ET GRANDS PROJETS

**Pour les touristes, l'accessibilité à une région et la mobilité à l'intérieur de celle-ci constituent des facteurs d'attractivité majeurs. Paris Ile-de-France qui se positionne parmi les destinations touristiques les plus prestigieuses au monde se doit de proposer à ses visiteurs des solutions de mobilité de premier ordre. Quelles sont les caractéristiques de la région-capitale en matière d'accessibilité, de densité des transports en commun, etc. ? Comment se situe-t-elle comparativement à d'autres métropoles ? Quels sont les projets qui contribueront à faciliter les flux touristiques en Ile-de-France dans les prochaines années ?**

Le secteur du tourisme revêt une importance majeure pour l'économie francilienne. Il représente environ 7 % du Produit Intérieur Brut (PIB) régional et contribue à la préservation de plus de 500 000 emplois.

L'usage des moyens de transport pour venir en Ile-de-France et s'y déplacer pendant le séjour (train, taxi, transports en commun, etc.) génère environ la moitié des retombées économiques découlant de l'activité touristique.

Paris Ile-de-France est l'une des destinations touristiques les plus prestigieuses au monde : avant la pandémie de Covid-19, la région accueillait chaque année plus de 50 millions de visiteurs, dont plus de 22 millions d'étrangers (cf. Graphique 1). Après deux années marquées par une forte diminution des déplacements touristiques en raison de la crise sanitaire, un net redressement du secteur a eu lieu en 2022 (44,1 millions de touristes ont visité Paris et l'Ile-de-France l'an dernier) ; cette reprise s'est poursuivie au cours des premiers mois de 2023, l'affluence touristique estivale n'étant inférieure que de 4 % de celle de 2019. Ainsi, malgré les conflits sociaux, l'inflation et les conséquences économiques du conflit en Ukraine, l'activité touristique tend à retrouver les niveaux d'avant la crise sanitaire ; l'accueil des grands événements sportifs internationaux, notamment la Coupe du Monde de Rugby de l'automne 2023 et les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de 2024, constituera un atout supplémentaire pour le rétablissement complet du tourisme à Paris Ile-de-France.

n°246 - décembre 2023

### 34,6 %



des touristes qui visitent l'Ile-de-France optent pour l'avion comme principal moyen d'arriver à destination.

### 20



A partir de début 2027, le CDG Express reliera la gare de Paris-Est et le terminal 2 de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle en 20 minutes.

### 68



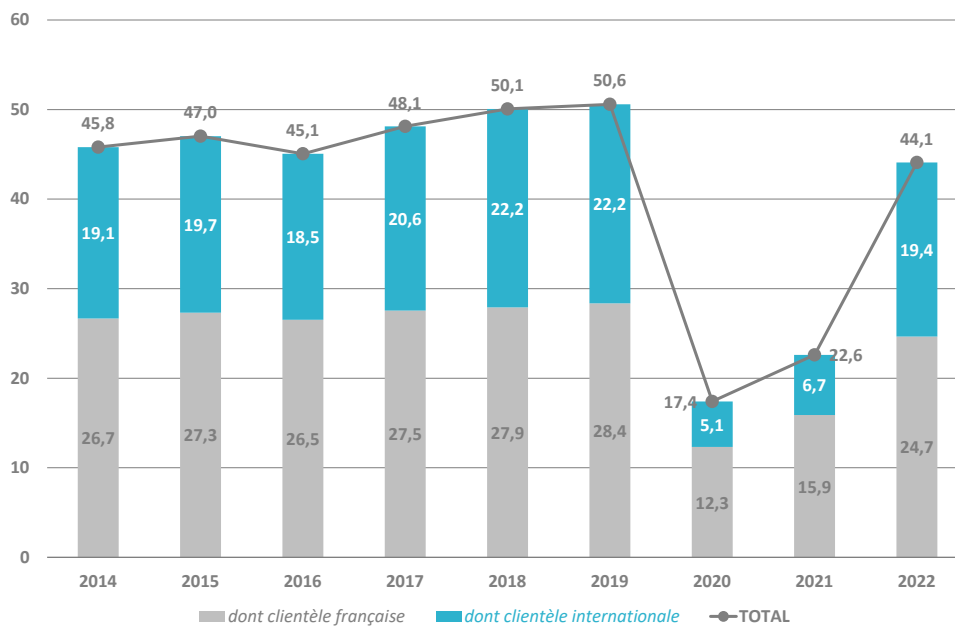
D'ici à 2030, le Grand Paris Express offrira 68 stations supplémentaires à l'offre de mobilité déjà disponible en Ile-de-France.



### 37

Le gain de temps par trajet entre Châtelet et le terminal 2 de Roissy après achèvement du Grand Paris Express sera de 37 minutes.

**GRAPHIQUE 1 :**  
*Nombre de touristes en Ile-de-France, en millions*  
**PLUS DE 50 MILLIONS DE VISITEURS**  
**EN ILE-DE-FRANCE AVANT LA PANDÉMIE DE COVID-19**



Source : Choose Paris Region

**PARIS ILE-DE-FRANCE, PORTE D'ENTRÉE DES TOURISTES EN EUROPE**

L'accès à l'Ile-de-France est facilité par une gamme riche et variée de moyens de transport à la disposition des millions de touristes qui visitent la région chaque année.

34,6 % d'entre eux ont opté pour l'avion comme principal moyen d'arriver à destination (cf. Graphique 2). Cette préférence pour l'avion est particulièrement marquée parmi les touristes internationaux, dont six sur dix ont choisi ce mode de transport. Il convient de noter que la part de touristes voyageant en avion a été quasiment identique en 2022 à celle observée en moyenne sur la période 2014-2019 (35,8 %).

Environ un tiers des touristes (33,6 %) ont préféré la route pour arriver à Paris Ile-de-France en 2022, le taux grim pant à 45,5 % parmi les touristes français. Cependant, par rapport à la période de 2014 à 2019, cette part s'est réduite de 3,7 points.

Enfin, 31,8 % des touristes ont choisi le train pour rejoindre l'Ile-de-France (39,8 % parmi les touristes français). Le recours au train a augmenté de 4,9 points comparativement à la moyenne 2014-2019.

**LES LIAISONS CENTRE-VILLE – AÉROPORT, UN FACTEUR CLÉ DE LA QUALITÉ DE LA MOBILITÉ DES TOURISTES**

Pour les touristes qui ont choisi l'avion, les transports depuis l'aéroport constituent un facteur clé pour juger la qualité de leur mobilité pendant le séjour. Dans les « global cities » et dans les grandes métropoles touristiques, les liaisons, notamment ferroviaires, offertes pour rejoindre le centre-ville depuis les aéroports sont variées (métro, trains express, trains de banlieue, etc.) mais aussi plus ou moins rapides et efficaces.

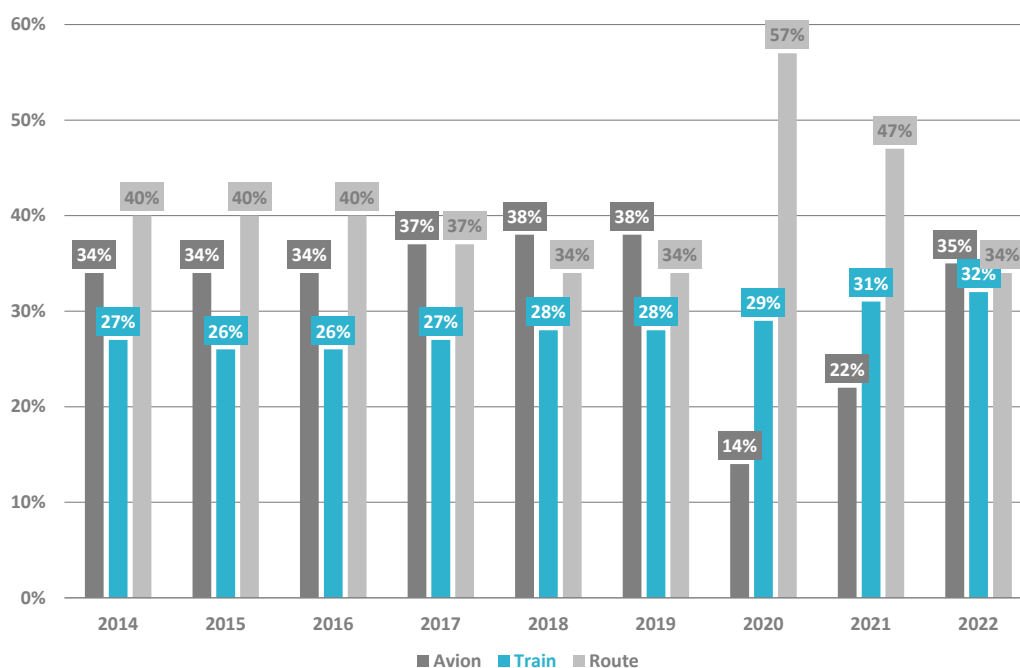
Ainsi, la Piccadilly line du métro londonien relie tous les terminaux du principal aéroport de **Londres** (Heathrow, 80,9 millions de passagers avant la pandémie, en 2019, et 61,6 millions en 2022) au centre de la capitale britannique en quelque 45 minutes ; la desserte d'Heathrow est également assurée par la branche ouest de la nouvelle Elizabeth line (un service de type RER mis en service en mai 2022) ; enfin, le Heathrow Express relie directement l'aéroport londonien et

la gare de Paddington en 15 minutes. A **Shanghai**, l'aéroport de Pudong (76,2 millions de passagers en 2019 et 14,2 millions en 2022) est desservi par la ligne 2 du métro, ce qui le relie non seulement au centre de Shanghai mais aussi à l'autre aéroport de la ville (Hongqiao). Le principal aéroport de **New York** (l'aéroport John-F.-Kennedy, 62,6 millions de passagers en 2019 et 55,2 millions en 2022) n'est quant à lui pas desservi directement par le métro ; pour ce qui concerne la desserte ferroviaire, seul l'AirTrain JFK permet de rejoindre le réseau de métro ou de train de banlieue à partir des terminaux de l'aéroport. Dans le **Grand Tokyo**, l'aéroport international de Narita (44,3 millions de passagers en 2019 et 15,4 millions en 2022) est relié au centre-ville en moins d'une heure, d'une part, grâce au Narita Express (53 minutes) et, d'autre part, grâce au service Skyliner (36 minutes entre le terminal 2 et la station Nippori située dans le centre-ville de Tokyo).

## GRAPHIQUE 2 :

Evolution de l'utilisation des moyens de transport par les touristes

### L'AVION, PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT POUR LES TOURISTES DE PARIS ILE-DE-FRANCE



Source : Choose Paris Region

En dehors des « global cities », les aéroports de certaines métropoles parmi les plus touristiques sont reliés au centre-ville par le métro ; c'est le cas notamment d'**Athènes**, de **Barcelone**, de **Copenhague**, d'**Istanbul**, de **Lisbonne** ou encore de **Madrid**. D'autres destinations offrent des liaisons ferroviaires de type

« express » entre leur aéroport et le centre-ville : c'est le cas de **Rome** (30-35 minutes entre l'aéroport de Fiumicino et la gare de Termini) ou encore de **Stockholm** (20 minutes de trajet avec le Arlanda Express depuis la gare centrale).

## LIGNE 14, CDG EXPRESS, LIGNE 17 : DES DÉVELOPPEMENTS TRÈS CONSÉQUENTS EN MATIÈRE DE DESSERTE DES AÉROPORTS FRANCILIENS SONT EN COURS

Pour ce qui concerne la desserte ferroviaire, les aéroports parisiens sont uniquement desservis à l'heure actuelle par le RER B (couplé au Orlyval pour Orly) ; ainsi, en 2017, 23 % des passagers aériens empruntaient le RER entre Roissy et Paris contre 32 % pour les taxis ou les voitures de transport avec chauffeur (VTC). Les aéroports parisiens vont donc fortement profiter des développements des années à venir en matière de transports.

Ainsi, le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à l'aéroport d'Orly (dans le cadre du Grand Paris Express, cf. ci-après) est d'ores et déjà bien avancé ; dès juin 2024, cette extension de 14 kilomètres permettra de desservir

sept nouvelles stations et de relier l'arrêt Olympiades, dans le 13<sup>e</sup> arrondissement, et l'aéroport d'Orly en seulement 16 minutes.

L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (76,2 millions de passagers en 2019 et 57,5 millions en 2022) sera quant à lui desservi à partir de début 2027 en 20 minutes via le CDG Express, une liaison rapide directe entre la gare de Paris-Est et le terminal 2 de l'aéroport ; ce projet est aujourd'hui réalisé aux deux tiers. Le principal aéroport francilien sera également desservi d'ici à 2030 par la nouvelle ligne 17 du Grand Paris Express qui le reliera à Saint-Denis Pleyel (station qui sera elle-même connectée au cœur de Paris via la ligne 14).

## LE TRAIN PLÉBISCITÉ PAR LES TOURISTES FRANÇAIS ET EUROPÉENS

En plus de ses aéroports, la destination Paris Ile-de-France compte sept gares intra-muros (Paris Bercy, Paris Gare de Lyon, Paris Austerlitz, Paris Montparnasse, Paris Nord, Paris Est, Paris Saint-Lazare) et trois autres dans la périphérie de la région (Massy TGV, Marne-la-Vallée Chessy, Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle 2 TGV).

La Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France (DRIEAT Ile-de-France) a classé ces gares franciliennes en quatre catégories pour mieux les cerner. Les gares du quotidien, telles que Paris Saint-Lazare et Paris Est, sont particulièrement fréquentées par les Franciliens. Les gares

polyvalentes, comme Paris Nord, Paris Montparnasse et Paris Gare de Lyon, permettent aux voyageurs d'utiliser aussi bien le réseau Transilien que les trains à grande vitesse. Les gares d'interconnexion, comme Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle 2 TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV, jouent un rôle essentiel pour les voyageurs d'affaires et de loisirs, offrant des liaisons entre les TGV, les RER et les avions. Enfin, les gares interrégionales, notamment Paris Austerlitz et Paris Bercy, sont davantage fréquentées par les voyageurs nationaux empruntant les TER ou les Intercités.

Les TGV-Intercités assurent environ 50 allers-retours

quotidiens (47 en moyenne en 2022) entre Paris Ile-de-France et des destinations internationales, dont la Belgique, la Suisse ou encore l'Allemagne, avec des départs toutes les 1 à 2 heures. En outre, les réseaux Eurostar et Thalys viennent compléter cette offre avec, notamment, Amsterdam, Bruxelles et Londres qui comptent, en septembre 2023, entre une dizaine et une vingtaine d'allers-retours quotidiens. La reprise des trains de nuit à l'échelle européenne rend également Paris accessible à partir d'autres métropoles européennes ; ainsi, il sera notamment possible de rejoindre la capitale française depuis Berlin (en 13 heures) dès décembre prochain.

## LA VOITURE, UN MODE DE TRANSPORT QUI FAIT FACE À DE NOUVEAUX DÉFIS

L'Ile-de-France dispose aussi d'un vaste réseau de près de 2 100 kilomètres de routes nationales et d'autoroutes.

Cependant, l'évolution vers les véhicules électriques représente un défi pour ce mode de transport. En effet, selon Enedis, la circulation de 17 millions de véhicules électriques ou hybrides rechargeables est attendue en France d'ici 2035 (contre 1,4 million à fin août 2023). La disponibilité de bornes de recharge est cruciale pour permettre aux visiteurs de voyager sans interruption à travers l'Ile-de-France ; en

l'occurrence, en 2022, l'Ile-de-France était en avance par rapport aux autres régions françaises, avec 15 667 bornes de recharge, soit 19 % du total national.

Toutefois, la voiture reste principalement le choix des touristes français, qui sont plus enclins à séjourner en dehors de la zone dense, où les déplacements en voiture sont plus pratiques et non contraints par les règles de la zone à faibles émissions (ZFE) mise en place dans le Grand Paris.

## L'INTERMODALITÉ, UN ENJEU D'ATTRACTIVITÉ

Globalement, pour faciliter les déplacements entre les départements et accueillir au mieux les visiteurs, l'intermodalité joue un rôle central. L'accessibilité d'une destination dépend du temps, du coût et du confort du trajet, des éléments qui peuvent être optimisés grâce à l'intermodalité (Christine Salomone, 2013, cf. « Pour en savoir plus »). Plus l'offre de transports est abondante et de qualité, plus la destination devient attractive.

Les plateformes intermodales au sein de l'Ile-de-France sont ainsi essentielles pour relier la voiture aux transports en commun ou au vélo ; en l'occurrence, les touristes bénéficient d'une large variété d'options de transport pour se déplacer en Ile-de-France.

En 2022, 65,1 % des touristes ont choisi les transports en commun pour se déplacer dans la région. Cette proportion est restée relativement stable ces dernières années, passant de 64,2 % en 2014 à 65,1 % en 2022. La marche à pied constitue le deuxième mode de déplacement le plus utilisé par les touristes visitant l'Ile-de-France (38,8 % en 2022). Son utilisation a augmenté au fil du temps (31,5 % en 2014). L'utilisation de la voiture arrive en troisième position (24,0 % en 2022, soit - 8,7 points par rapport à 2014). Au cours de la période 2014-2022, ce mode de transport a été principalement choisi par des Français (76,6 %) et les Européens. Les taxis ou les VTC représentaient le quatrième mode de transport le plus utilisé en 2022 (24,2 %), avec une augmentation de 6,5 points entre 2014 et 2022. Enfin, le vélo (3,4 %) et les autocars (1,3 %) étaient les modes de transport les moins couramment utilisés en 2022.

## LES AUTOCARS, UN TRANSPORT EN TRANSITION QUI RESTE PLÉBISCITÉ PAR CERTAINES CLIENTÈLES

En raison des restrictions de circulation en centre-ville, l'autocar devrait subir de plus en plus de contraintes dans les années à venir. Pourtant, si son utilisation comme moyen de déplacement à l'intérieur de la destination est minoritaire, il ne doit pas être sous-évalué. Les clientèles lointaines, passant plus fréquemment par des organisateurs

de voyage, restent adeptes de ce type de transport ; c'est le cas notamment des Chinois, des Japonais ou encore des Russes. Leur utilité est cependant remise en cause par les autorités politiques qui réduisent ou éloignent les aires de dépôt dédiées à proximité des sites les plus touristiques.

Autre segment d'autocars, les lignes touristiques permettant de se déplacer tout en visitant les quartiers emblématiques de la capitale connaissent un certain succès. Ce transport est naturellement plébiscité par la clientèle étrangère (notamment les clientèles les plus lointaines en provenance de Chine, du Japon, de Russie ou encore du Brésil). Cette

filière fait désormais face au défi de l'adaptation de sa flotte thermique. Des plans de déploiements de véhicules électriques ont d'ores et déjà été mis en place. Le groupe Tootbus aura, par exemple, un parc intégralement décarboné d'ici 2024.

## UN MAILLAGE DE TRANSPORTS EN COMMUN EXTRÊMEMENT RICHE DANS PARIS INTRA-MUROS

Les sites touristiques les plus fréquentés d'Ile-de-France sont essentiellement concentrés à Paris. L'Ile-de-France bénéficie d'un réseau de transports en commun dense, qui est le choix privilégié des touristes. La plupart des lignes de transport passant par le cœur de Paris, de nombreux sites parisiens sont connectés par deux, voire trois lignes différentes ; cependant, même les destinations en dehors de Paris sont reliées à plusieurs sites de la région (cf. Carte 1).

Les voyageurs en Ile-de-France ont accès à un réseau comprenant 1 500 lignes de bus, 14 lignes de métro, 9 lignes

de tramway et 13 lignes de RER et de trains de banlieue (réseau Transilien). Le réseau de métro, en particulier, est extrêmement dense (plus de 300 stations espacées en moyenne de seulement 600 mètres) ; selon l'Institute for Transportation and Development Policy, 100 % des Parisiens vivent à moins d'un kilomètre d'une ligne de transport ferré. Paris bénéficie donc d'un maillage de transports en commun (métro, bus, etc.) unique au monde et, plus globalement, la région dispose d'un des réseaux de transport urbain les plus importants au monde.

## LE GRAND PARIS EXPRESS, UN RÉSEAU QUI RAPPROCHERA LES SITES TOURISTIQUES

En plus des améliorations récentes (cf. Encart 1), dans la prochaine décennie, le Grand Paris Express enrichira encore l'offre de mobilité en Ile-de-France ; celui-ci doublera le réseau de métro avec 4 nouvelles lignes de métro express automatique, plus de 200 km de voies et 68 stations supplémentaires d'ici à 2030. Il est prévu qu'il transporte 2 millions de personnes additionnelles par jour sur le réseau francilien.

L'intérêt de ce nouveau réseau pour les touristes consistera principalement en une forte réduction des temps de transport depuis et vers les aéroports et en l'amélioration de la desserte de certains sites touristiques périphériques.

Les principales aires touristiques (Châtelet et le centre de Paris, Château de Versailles), déjà bien desservies, verront leur accessibilité ne s'améliorer qu'à la marge ; en revanche, de nombreux sites seront considérablement « rapprochés » des parcours touristiques grâce à une connectivité améliorée

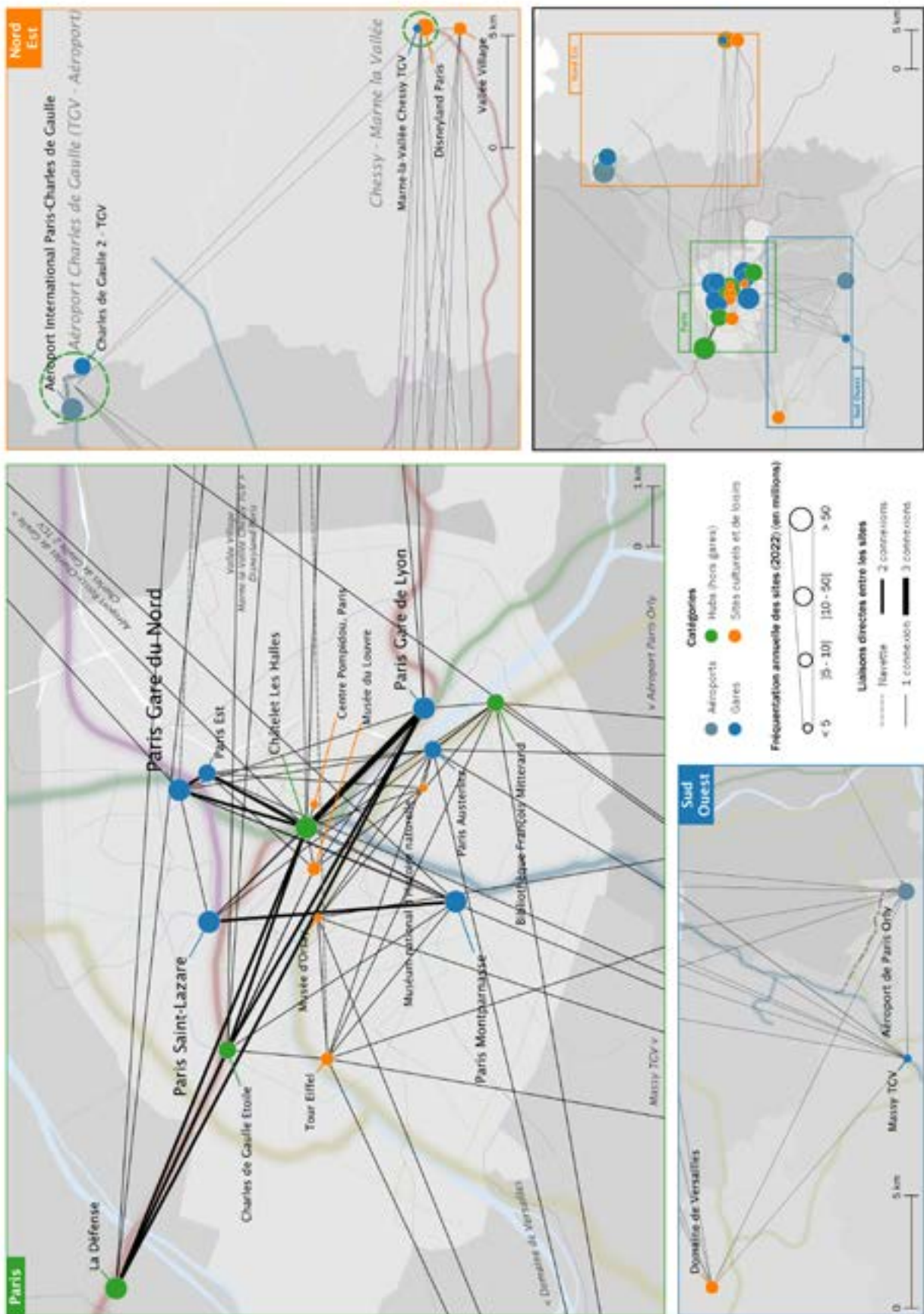
(cf. Tableau 1), que ce soit en petite couronne (Seine Musicale, MAC VAL, basilique de Saint-Denis) ou même en grande couronne (Château de Champs-sur-Marne). Ces sites vont donc bénéficier d'une attractivité renforcée notamment auprès des publics « repeaters » (touristes déjà venus dans les cinq années précédentes), en recherche de nouveaux lieux de visite accessibles.

Autre conséquence probable de ces nouvelles lignes : la réduction des temps de parcours pourrait renforcer le mouvement de déconcentration des hébergements touristiques au bénéfice de la périphérie. Il existe une offre hôtelière qui se développe en petite et grande couronne mais c'est l'essor des locations entre particuliers qui joue, de plus en plus, un effet d'attraction sur ces territoires. Ces locations ne sont plus l'apanage de la ville centre ; désormais, la petite et la grande couronne rassemblent plus d'un tiers de l'offre sur ce segment.

### Encart 1 : une amélioration de l'offre de transports en commun continue ces dernières années

Ces dernières années, les transports en commun franciliens ont bénéficié d'améliorations conséquentes : renouvellement du matériel roulant, sécurité, accessibilité, dématérialisation des titres de transport, connectivité 4G/Wi-Fi, respect de l'environnement, etc.). En matière d'offre, de nouvelles lignes de métro, tram et bus en site propre ont été créées ou prolongées et la fréquence des bus de nuit Noctiliens a été doublée. Par ailleurs, dans le cadre de la transition vers des mobilités moins carbonées, des mesures telles que le financement de 1 200 km d'itinéraires cyclables, la mise en circulation de 3 500 bus propres, la création de parkings relais gratuits, la création de voies réservées aux bus sur certaines autoroutes, etc. ont été mises en place.

## CARTE 1 : OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE LES SITES INCONTOURNABLES FRANCILIENS EN 2022



Lecture : la carte 1 illustre les options de transport en métro et RER pour relier les destinations touristiques les plus prisées de la région ; chaque ligne sur la carte représente une liaison directe entre deux sites.

Remarque : fréquentation annuelle de 2021 pour la Vallée Village et de 2019 pour la bibliothèque François Mitterrand, Charles de Gaulle – Etoile, Châtelet-les-Halles et La Défense.

**TABLEAU 1 : Gain de temps, en minutes, par trajet après achèvement du réseau du Grand Paris Express**  
**37 MINUTES DE MOINS ENTRE CHÂTELET ET LE TERMINAL 2 DE ROISSY**  
**GRÂCE AU GRAND PARIS EXPRESS**

	Châtelet	MAC VAL	Seine Musicale	Château de Versailles	Château de Champs-sur-Marne	Basilique de Saint-Denis	Aéroport d'Orly	Aéroport de Roissy (terminal 2)
Châtelet								
MAC VAL	5							
Seine Musicale	4	30						
Château de Versailles	0	28	2					
Château de Champs-sur-Marne	0	24	23	8				
Basilique de Saint-Denis	4	14	9	0	26			
Aéroport d'Orly	1	10	25	0	20	3		
Aéroport de Roissy (terminal 2)	37	36	54	34	43	37	11	

Source : Société du Grand Paris, simulateur de temps de trajet avec les lignes du Grand Paris Express

## EN DEHORS DU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION, LA QUALITÉ DE DESERTE DES SITES TOURISTIQUES FRANCILIENS EST HÉTÉROGÈNE

Le nombre d'arrêts de transports en commun (qu'il s'agisse de stations de métro ou de tramway, de gares de RER ou de train de banlieue ou encore d'arrêts de bus) pour 100 000 habitants s'élève à 149 en Ile-de-France (cf. Tableau 2) ; ce niveau est en retrait par rapport à Berlin et au Grand Londres mais est trois fois supérieur à celui observé à New York et Barcelone. Par ailleurs, le temps d'attente moyen aux heures de pointe à Paris Ile-de-France (3 minutes et 50 secondes) est l'un des plus faibles des grandes métropoles mondiales.

En dehors du centre de l'agglomération, la qualité de desserte des sites touristiques franciliens est hétérogène : certains peuvent souffrir d'un déficit de transports tandis que d'autres restent bien desservis. L'Institut Paris Région a recensé en Ile-de-France 261 sites touristiques avec une

fréquentation de plus de 20 000 visiteurs annuels ; parmi ceux-là, 193 ont un « rayonnement intermédiaire » (de 20 à 100 000 visiteurs par an), 52 un « rayonnement majeur » (de 100 à 500 000 visiteurs par an) et 16 un « rayonnement national ou international » (plus de 500 000 visiteurs par an). Près de la moitié des sites de « rayonnement national ou international » bénéficient d'une desserte « excellente » ou « bonne » mais seulement 15 % de ceux de « rayonnement majeur » ou de « rayonnement intermédiaire ». En outre, l'étude du temps de parcours piéton, depuis les différentes gares ferroviaires franciliennes (Transilien ou RER), indique qu'un quart des sites sont accessibles en moins de 10 minutes de marche à pied et un autre quart en 10 à 20 minutes.

**TABLEAU 2 : ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN DE QUELQUES MÉTROPOLES DANS LE MONDE**

	Nombre d'arrêts <sup>(1)</sup> de transports en commun pour 100 000 habitants	Nombre moyen de trajets les jours de semaine	Temps d'attente moyen aux heures de pointe
<b>Barcelone</b>	87	1 583 000	6'00"
<b>Berlin</b>	208	ND	8'00"
<b>Grand Londres</b>	220	13 700 000	3'30"
<b>New York</b>	46	ND	ND
<b>Paris Ile-de-France</b>	149	11 267 000	3'50"

ND : non disponible

<sup>(1)</sup> : stations de métro, gares de RER ou train de banlieue, arrêts de bus, etc. Sur une même ligne, une station, un arrêt, etc. ne sont comptabilisés qu'une seule fois : par exemple, à Paris, l'arrêt « Trocadéro » de la ligne 22 du bus n'est compté qu'une fois même s'il permet d'aller, dans un sens, vers Saint-Lazare et, dans l'autre, vers la porte de Saint-Cloud.

Source : Union internationale des transports publics

## LES TOURISTES SATISFAITS DES TRANSPORTS FRANCILIENS

En tout état de cause, 84,6 % des visiteurs en Ile-de-France se sont déclarés satisfaits des conditions de mobilité entre 2014 et 2022 (ce taux est de 79,8 % pour les seuls transports publics), un niveau de satisfaction globalement stable sur cette période.

Il est à souligner que les touristes internationaux (87,5 %) affichent une satisfaction supérieure à celle des touristes français (82,7 %).

En revanche, la destination accuse un retard sur ses concurrentes en termes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Le réseau des lignes de métro, très ancien, n'est pas accessible en dehors de la ligne 14 et les dysfonctionnements des

ascenseurs sont fréquents. Les déplacements pour les personnes à mobilité réduite sont donc actuellement assurés par le réseau de bus en surface. Des améliorations sont néanmoins en cours de réalisation ; Ile-de-France Mobilités a adopté un Schéma Directeur d'Accessibilité comprenant un Agenda d'Accessibilité Programmée (2015-2024) ciblant notamment l'accessibilité du matériel roulant, des gares et du réseau tramway et routier. Enfin, sur toutes les nouvelles lignes et sur tous les prolongements de ligne, l'accessibilité sera totalement assurée (notamment sur le Grand Paris Express et le CDG Express) et permettra aux personnes à mobilité réduite d'améliorer considérablement leurs possibilités et conditions de transport.

## LA « NÉO-MOBILITÉ », UNE ALTERNATIVE DE DÉPLACEMENT ?

Ces dernières années, les évolutions technologiques et les changements de comportements ont eu des conséquences sur la mobilité des touristes ; ainsi, ceux-ci sont désormais de plus en plus autonomes et peuvent circuler plus facilement à l'intérieur de la région.

La digitalisation et la généralisation des smartphones ont permis le développement, principalement dans les zones les plus denses du tissu urbain, d'offres partagées tout comme le développement des VTC. Les modes doux en libre-service sont plus en retrait mais font désormais partie des moyens de transport adoptés par une partie du public touristique qu'il s'agisse du vélo, des trottinettes (même si ces dernières sont désormais interdites sur la commune de Paris depuis le 1er septembre 2023), des voitures ou des scooters. Ces nouveaux moyens de transport, présents dans de nombreux pays (et parfois gérés par les mêmes entreprises et les mêmes applications mobiles) sont utilisés de manière équivalente par la clientèle française et internationale ; certaines nationalités sont néanmoins particulièrement friandes

de ces offres (Chinois, Russes, Italiens et Japonais pour les vélos partagés, etc.).

De nouvelles aspirations sont aussi apparues ces dernières années. Le « slow tourisme » est une notion qui remet le paramètre « transport et mobilité » au cœur de l'organisation du séjour. En effet, la mobilité devient un vecteur de découverte du territoire. Le tourisme fluvial en pleine croissance en est un bon exemple. Paris est d'ailleurs le premier port fluvial touristique au monde avec, en 2019, 206 000 passagers de croisière et 7 930 000 passagers de bateaux de promenade. Le vélo pratiqué en autonomie, en visite de groupe ou sur les routes de cyclo-tourisme est aussi en pleine croissance ; cinq itinéraires cyclables nationaux et internationaux traversent l'Ile-de-France (la Scandibérique, l'Avenue verte Paris-Londres, la Seine à vélo, la Vêloscénie et la véloroute paneuropéenne). On peut même inclure dans ces nouvelles pratiques les parcours de visite en voiture ancienne (par exemple, 2cvParistour).



## PARIS 2024, UNE OCCASION DE LANCER DES SOLUTIONS INNOVANTES

Les nombreux grands événements sportifs internationaux organisés en Ile-de-France doivent relever le défi d'une mobilité de masse importante en direction de lieux circonscrits, dans un laps de temps restreint. Il en va de la réussite de ce type de projet. La qualité et la diversité de l'offre de mobilité sont donc fondamentales pour capter de nouveaux grands événements. L'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 en Ile-de-France est ainsi une occasion unique de déployer de nouveaux services ou outils dans l'écosystème des transports touristiques (accueil, signalétique, billetterie, etc.).

L'une des avancées les plus attendues dans le domaine de l'innovation est le concept de « taxi volant ». Ce projet, qui devrait être testé pendant les Jeux olympiques de 2024, repose sur une infrastructure de vertiports qui permettront de relier des sites clés (Roissy, Le Bourget, Paris-Austerlitz, Issy-les-Moulineaux et Saint-Cyr-l'École). Les JOP offriront l'opportunité d'évaluer la faisabilité du projet, en recueillant des retours d'expérience d'utilisateurs et en évaluant l'acceptabilité sociale, notamment auprès des riverains ; en outre, des essais ciblés dans le domaine médical et du transport d'urgence seront entrepris à partir de 2024.

Parallèlement, d'autres initiatives novatrices verront le jour au cours de l'été 2024. Par exemple, quatre ferries électriques, pouvant accueillir jusqu'à 50 passagers, navigueront sur la Seine, des navettes à propulsion électro-hydrogène, conçues pour transporter jusqu'à 200 personnes, seront mises en service, etc. Sur le plan technique, Ile-de-France Mobilités travaille sur un pass spécial « Paris 2024 », conçu pour offrir une flexibilité accrue en débutant le jour de l'arrivée du touriste, un concept novateur qui pourrait éventuellement évoluer vers un pass touristique pérenne.

**Mathieu BELLIARD, Alice BOYER et Aurélian CATANA**  
(Choose Paris Region),

**Mickaël LE PRIOL** (Crocis de la CCI Paris Ile-de-France)

**et Aurélien NEFF** (Département Tourisme, Congrès et Salons de la CCI Paris Ile-de-France)

## POUR EN SAVOIR PLUS

- « Les mobilités touristiques - Bilan et tendances à Paris et dans le Grand Paris », Apur, septembre 2022 ;
- Le projet CDG Express : [www.cdgexpress.com](http://www.cdgexpress.com) ;
- Choose Paris Region - Visit Paris Region : [pro.visitparisregion.com](http://pro.visitparisregion.com) ;
- « Tourisme dans les métropoles mondiales : quel positionnement de Paris Ile-de-France face à ses concurrentes ? », Crocis de la CCI Paris Ile-de-France, Enjeux Ile-de-France n°209, février 2019 ;
- « Paris Ile-de-France, capitale mondiale du sport avant, pendant et après les Jeux olympiques de 2024 », Crocis de la CCI Paris Ile-de-France, Enjeux Ile-de-France n°239, octobre 2022 ;
- DRIEAT Ile-de-France : [www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr) ;
- « Tourisme et transport local en Ile-de-France. Panorama du tourisme et desserte des sites par le réseau de transport en commun », Institut Paris Région, décembre 2020 ;
- « Intermodalité, billetterie et mobilité touristique : l'exemple de l'artecard à Naples », Christine Salomone, 2013 ;
- UITP (Union internationale des transports publics) : [www.uitp.org](http://www.uitp.org).

A paraître :

- *Prise de position de la CCI Paris Ile-de-France sur la mobilité des touristes, été 2024.*

Directeur de la publication : Stéphane FRATACCI  
Directeur de la rédaction : France MOROT-VIDELAINE  
Rédacteur en chef : Julien TUILLIER  
Maquette et mise en page : Nathalie PAGNOUX  
Reproduction autorisée à la condition expresse de mentionner la source  
Copyright photo : AdobeStock\_85583257\_VanderWolf  
Dépot légal : décembre 2023  
Copyright photos : ISSN : 1266-3255

**CROCIS de la CCI Paris Ile-de-France**

27 avenue de Friedland - 75382 PARIS cedex 08

tél. : +33 (0) 1 55 65 82 00 - fax : +33 (0) 1 55 65 82 62

**e-mail : [crocis@cci-paris-idf.fr](mailto:crocis@cci-paris-idf.fr)**

**Retrouvez toutes nos publications sur [www.crocis.cci-paris-idf.fr](http://www.crocis.cci-paris-idf.fr)**

**Suivez nous sur X @CROCIS\_CCI\_IDF**

Responsable : Julien TUILLIER

Industrie - Démographie d'entreprises - Enquêtes : Yves BURFIN

Conjoncture - Benchmark européen - Tourisme : Mickaël LE PRIOL

Services - Commerce - Développement durable : Bénédicte GUALBERT

Veille économique : Marielle GUERARD, Charlotte BIZIEUX

PAO - Multimédia : Nathalie PAGNOUX

Administration - Secrétariat : Isabelle BURGOT-LAMBERT

