



ENJEUX

Ile-de-France

L'économie francilienne en bref

Tourisme dans les métropoles mondiales : quel positionnement de Paris Ile-de-France face à ses concurrentes ? (partie 2/2)

Ce document est le second volet de l'étude dont la première partie est parue le 31 janvier dernier et abordait les thématiques de fréquentation touristique et d'offre d'hébergement (« Enjeux Ile-de-France » n°208). Ensemble, ces deux volets constituent l'intégralité de l'étude de benchmark réalisée par le Comité Régional du Tourisme Paris Ile-de-France, le Crocis et le pôle Tourisme, Congrès et Salons de la CCI Paris Ile-de-France.

Au même titre que Londres, New York, Shanghai ou encore Tokyo, Paris et sa région font partie des métropoles qualifiées de global cities. Ces villes sont aussi des « capitales » mondiales du tourisme ; mais laquelle des cinq compte le plus d'arrivées touristiques ? Quelle est celle qui dispose de l'offre d'hébergements la plus importante ? Laquelle enregistre l'évolution de trafic aérien la plus dynamique ? Dans laquelle la fréquentation des musées est-elle la plus élevée ? Lesquelles sont à la fois présentes sur le marché du tourisme de loisirs et sur celui du tourisme d'affaires ?

PARIS, LONDRES ET NEW YORK, Dans un contexte de concurrence accrue, l'attractivité culturelle et patrimoniale d'une ville est primordiale. Pour la stimuler, les destinations redoublent d'imagination en matière d'ouverture de nouveaux sites ou d'expositions proposées. Parmi les métropoles objets de cette étude, Paris, Londres et New York font ainsi partie des villes de référence en termes de musées tandis que les trois métropoles asiatiques disposent d'une offre moins riche. En effet, au-delà de leurs sites incontournables, que ce soit la tour Eiffel ou Notre-Dame à Paris, Westminster ou Tower Bridge à Londres et la statue de la Liberté ou l'Empire State Building à New York, ces trois villes attirent des touristes du monde entier grâce à leurs musées des beaux-arts.

En l'occurrence, le musée du Louvre est le plus visité au monde (8,1 millions de visiteurs en 2017) devant le musée national de Chine de Pékin ; outre le Louvre, deux musées parisiens ont dépassé les 3,0 millions de visiteurs en 2017 : le Centre Pompidou (3,4 millions de visiteurs) et le musée d'Orsay (3,2). A New York, le « Met » (*Metropolitan Museum of Art*) et le « MoMA » (*Museum of Modern Art*) ont notamment reçu respectivement 6,7 et 2,8 millions de visiteurs en 2017 ; il est à signaler qu'à *Big Apple*, en plus des musées d'art, le musée américain d'histoire naturelle attire

chaque année quelque 5,0 millions de visiteurs. Pour sa part, Londres concentre trois des musées parmi les plus visités au monde : 5,9 millions de visiteurs en 2017 au *British Museum*, 5,7 millions à la Tate Modern et 5,2 millions à la *National Gallery*. Les premières informations disponibles pour 2018 montrent que le Louvre a franchi pour la première fois le cap des 10,0 millions de visiteurs (10,2 millions contre les 9,7 millions de 2012 qui constituaient le précédent record) ; le Centre Pompidou et le musée d'Orsay ont quant à eux affiché une fréquentation de respectivement 3,6 millions et de 3,2 millions visiteurs l'an passé.

Tokyo dispose d'une offre culturelle moins renommée que celle de Paris, New York et Londres mais néanmoins non négligeable. Ainsi, le *National Art Center*, le *Tokyo Metropolitan Art Museum* et le *Tokyo National Museum* font partie des musées les plus importants d'Asie ; le premier cité ne possède pas de collection particulière mais l'accueil d'expositions temporaires lui a permis de recevoir près de 3,0 millions de visiteurs en 2017. A Shanghai, le *Shanghai Art Museum* a accueilli environ 2,0 millions de visiteurs en 2017, soit un niveau de fréquentation comparable à ceux du *Rijksmuseum* à Amsterdam ou encore de la galerie Tretiakov à Moscou mais bien inférieur aux principaux musées mondiaux ; en effet, la métropole chinoise attire plus les touristes grâce au jardin Yuyuan, à la place du peuple ou encore au quartier d'affaires de Pudong et ses tours.

Enfin, Bangkok ne compte aucun musée majeur, la fréquentation touristique étant concentrée sur le palais royal (*Wat Phra Kaew*), le *Wat Pho* qui abrite le bouddha couché ou encore le temple de l'aube (*Wat Arun*).

L'attractivité culturelle de Paris, Londres, New York et Tokyo permet en outre à ces métropoles de recevoir chaque année une large part des principales expositions temporaires mondiales. Ainsi, à Paris, l'année 2017 a notamment été particulièrement marquée par l'exposition « Icônes de l'art moderne - La collection Chtchoukine ». Celle-ci a accueilli 1,2 million de visiteurs à la Fondation Louis Vuitton entre le 22 octobre 2016 et le 5 mars 2017 et a été la plus fréquentée en Ile-de-France depuis celle consacrée à « Toutankhamon » en 1967 ; elle a aussi été l'une des expositions qui a accueilli le plus de visiteurs dans le monde en 2017. Trois autres expositions parisiennes ont dépassé les 500 000 visiteurs : celle consacrée à Christian Dior au musée des Arts Décoratifs ainsi que celles consacrées à David Hockney et René Magritte au Centre Pompidou. Tokyo dépasse ou approche régulièrement les 500 000 visiteurs pour ses expositions, que ce soit au *National Art Center* ou au *Tokyo National Museum* : en 2017, 657 350 personnes ont notamment visité l'exposition autour des œuvres d'Alphonse Mucha. De même, à New York, le « Met », le « MoMA » et le *Whitney Museum of American Art* accueillent également chaque année des expositions à succès ; en 2017, l'exposition consacrée à Robert Rauschenberg a notamment reçu 660 052 visiteurs au « MoMA ». A Londres, le seuil des 500 000 visiteurs a été atteint par deux expositions temporaires qui se sont déroulées en 2017 à la *Saatchi Gallery* (plus de 750 000 visiteurs pour « *From Selfie to Self-Expression* » et plus de 520 000 visiteurs pour « *Carmignac Photojournalism Award* »). En 2017, ailleurs dans le monde, il a fallu des expositions autour de grands noms pour que le *Reina Sofia* de Madrid (Picasso), la *National Gallery of Victoria* de Melbourne (Van Gogh), le musée Dalí de Figueras ou entre le centre culturel Banco do Brasil de Rio (Mondrian) franchissent ou approchent le cap des 500 000 visiteurs.

TOKYO-HANEDA, LONDRES-HEATHROW, SHANGHAI-PUDONG ET PARIS-CHARLES DE GAULLE DANS LE TOP 10 DES AÉROPORTS MONDIAUX

La compétition entre métropoles s'observe également au travers du volume et de l'évolution du trafic dans les aéroports internationaux. Il convient toutefois de souligner que les aéroports des métropoles étudiées ici ne font pas ou plus partie du top 3 mondial ; les aéroports d'Atlanta, de Pékin et de Dubaï sont en effet les plus importants au monde en termes de trafic de passagers. En contrepartie, parmi ces trois-là, certains ne sont essentiellement que des plateformes de correspondance (c'est le cas d'Atlanta aux Etats-Unis ou de Dubaï entre l'Europe et l'Asie) ; par ailleurs, les métropoles de cette étude disposent d'au moins deux aéroports, ce qui fait que le nombre total de passagers est réparti sur plusieurs infrastructures.

Dans le Grand Londres, le principal aéroport est celui d'Heathrow (code AITA : LHR, cf. Graphique 1) ; celui-ci

a reçu 78,0 millions de passagers en 2017, ce qui en fait le 1^{er} aéroport européen et le 7^e mondial. La métropole londonienne est également desservie par trois autres aéroports. Gatwick (LGW) a ainsi accueilli 45,6 millions de passagers en 2017 tandis que Stansted (STN) et Luton (LTN) ont quant à eux reçu respectivement 25,9 millions et 15,8 millions de passagers. Londres a ainsi cumulé quelque 165 millions de passagers aériens en 2017, ce qui fait de la capitale britannique la principale métropole mondiale en termes de trafic aérien.

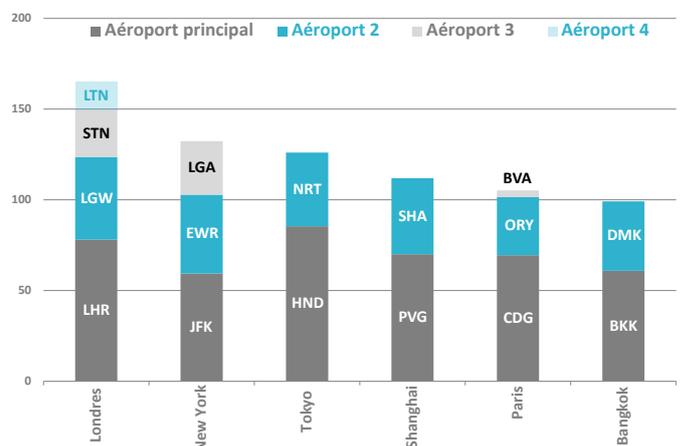
Le Grand New York ne compte quant à lui plus d'aéroport dans le top 20 mondial. Cependant, là aussi, le trafic passagers est réparti sur plusieurs infrastructures et les trois aéroports new-yorkais ont été fréquentés en 2017 par plus de 132,0 millions de passagers. Ceux-ci sont majoritairement passés par l'aéroport John F. Kennedy (JFK) qui a accueilli 59,4 millions de passagers ; les deux autres aéroports qui desservent *Big Apple* - Newark-Liberty (EWR) et LaGuardia (LGA) – en ont reçus respectivement 43,4 millions et 29,5 millions.

En termes de passagers, Tokyo-Haneda (HND) est le plus important aéroport des six métropoles de cette étude. En 2017, il a accueilli 85,4 millions de passagers, ce qui l'a hissé au 4^e rang mondial. Le Grand Tokyo dispose d'un autre aéroport majeur, Tokyo-Narita (NRT). Ce dernier, malgré un flux de passagers moins conséquent (40,6 millions en 2017, soit le 49^e aéroport mondial), reçoit la plupart des vols internationaux contrairement à Haneda qui se concentre sur les vols intérieurs.

A l'instar de Tokyo, Shanghai dispose de deux aéroports principaux ; comme dans la capitale nippone, l'un des deux (Shanghai-Pudong, PVG) accueille principalement des vols internationaux tandis que l'autre (Shanghai-Hongqiao, SHA) reçoit essentiellement les vols intérieurs. En 2017, le trafic passagers s'est élevé à plus de 70,0 millions dans le premier et à 41,9 millions dans le second.

Graphique 1 : cumul du trafic passagers dans les aéroports des six métropoles en 2017

Les quatre aéroports londoniens ont cumulé 165,3 millions de passagers aériens en 2017



Sources : Airports Council International et aéroports

Encart 1 : Paris Ile-de-France, place également leader sur le tourisme d'affaires

L'attractivité auprès des clientèles d'affaires des métropoles de dimension mondiale n'est pas systématiquement corrélée à leur taille, à leur poids économique ou à leur population ; les principales places concurrentes de Paris ne sont par conséquent pas forcément les *global cities*, objet de cette étude. Ainsi, dans le secteur des salons, les concurrentes directes de Paris en Europe sont les villes allemandes (Francfort, Munich, Düsseldorf, etc.) ou Milan. Concernant les congrès, la concurrence vient essentiellement de métropoles à l'échelle européenne telles que Vienne, Barcelone, Berlin, Bruxelles, etc.

La première offre d'infrastructure au monde

En termes d'équipement, Paris Ile-de-France possède l'offre d'infrastructure la plus riche et variée au monde avec 700 000 m² de surface répartis sur plus de 20 sites d'exposition et de congrès de toutes dimensions dont 3 d'envergure mondiale (Paris Nord Villepinte – 246 300 m², Paris expo Porte de Versailles - 222 000 m² et Paris Le Bourget – 80 000 m²). Seule Shanghai dispose d'une offre équivalente avec 2 sites majeurs (le *National Exhibition and Convention Center* - 400 000 m² et le *Shanghai New International Expo Center* - 200 000 m²) et 4 sites secondaires. Les autres métropoles de cette étude ne sont pas en capacité de rivaliser par leur capacité d'accueil. Toutes disposent certes d'un équipement majeur sur leur territoire : *Pier 92/94* à New York (208 000 m²), *IMPACT Arena* à Bangkok (137 000 m²), *Excel London* à Londres (100 000 m²) ou *Tokyo Big Sight* à Tokyo (95 000 m²). En revanche, au-delà de cet équipement majeur, ces places n'ont à disposition qu'une variété limitée de sites intermédiaires, là où Shanghai et Paris disposent d'une offre secondaire importante.

Ces équipements déterminent fortement l'activité de salons dans le monde. Paris et sa région proposent ainsi la première offre de salons au monde avec 439 manifestations professionnelles et grand public accueillies en 2017. Une étude partenariale de benchmark international (CCI Paris Ile-de-France, Unimev, CEP, Promosalons, OTCP, Viparis, Atout France, DGE, CRT Paris Ile-de-France et ADP) a permis de montrer que Paris Ile-de-France était par ailleurs également leader sur les grands salons internationaux avec plus de 50 salons de plus de 500 exposants accueillis chaque année. Elle se positionne ainsi devant Tokyo (environ 50), Las Vegas (près de 40) et Shanghai (environ 30). En termes qualitatifs, la capitale française est ainsi appréciée par les clientèles d'affaires sur ce segment notamment pour la qualité de la desserte internationale, son attractivité touristique, la visibilité de ses salons et les opportunités d'affaires que ceux-ci proposent.

Une place premium dans l'accueil des congrès

La métropole parisienne domine le classement ICCA (International Congress and Convention Association) de villes accueillant des congrès en occupant la première ou la deuxième place depuis 2010. Pour sa part, Londres a bénéficié d'un « effet Jeux Olympiques » après sa désignation comme ville hôte de 2012 ; ainsi, avec 177 congrès organisés en 2017 contre 115 en 2008, la capitale britannique a intégré le top 5 mondial (exclusivement européen). Les métropoles asiatiques suivent avec notamment Bangkok (110 congrès) qui est devenue dès le début des années 2000 une destination de congrès très prisée, surpassant même d'une courte tête Tokyo (101 congrès). Shanghai, en revanche et contrairement à sa présence forte sur le marché des salons, ne se distingue pas, même au niveau asiatique, sur le marché des congrès avec seulement 61 organisés en 2017. Elle est notamment devancée par Hong Kong, Pékin ou encore Taipei dans ce domaine. Enfin, New York (47 congrès), malgré sa notoriété internationale, reste en retrait sur ce marché. Paris devrait conserver sa position de leader dans les années à venir. La rénovation en cours ou à venir de certains équipements majeurs de la place parisienne (notamment celle de la Porte de Versailles) doit venir renforcer l'attractivité et la compétitivité de la région-capitale. Ceci est d'autant plus important que le secteur des congrès et salons génère chaque année 5,5 milliards d'euros de retombées économiques, soit l'équivalent de Jeux Olympiques chaque année.

Paris-Charles de Gaulle (CDG) est également dans le top 10 des aéroports mondiaux, avec 69,5 millions de passagers en 2017. Il se positionne toujours au 2^e rang en Europe mais est désormais talonné de très près par Amsterdam-Schiphol (68,5 millions) et doit aussi faire face à la montée en puissance de l'aéroport de Francfort-sur-le-Main (64,5 millions). L'Ile-de-France dépasse toutefois le cap des 100,0 millions de passagers annuels lorsqu'on prend en compte le trafic d'Orly (ORY, 32,0 millions en 2017). Même s'il est situé dans les Hauts-de-France, on peut également ajouter le trafic de Beauvais-Tillé (BVA, 3,6 millions) dont les passagers rejoignent le plus souvent la capitale ; néanmoins, les trois principaux aéroports qui desservent Paris n'ont cumulé que 105,2 millions de passagers en 2017, ce qui positionne la capitale en dernière position des métropoles

mondiales et à peine quelques longueurs devant Bangkok. Cependant, il est important de signaler, qu'au-delà du trafic aérien, Paris est aussi un carrefour ferroviaire (sept gares grandes lignes au total) qui se situe au croisement de plusieurs grandes villes européennes : Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, Francfort, Genève, Milan ou encore Barcelone. Cette caractéristique constitue un atout supplémentaire pour faciliter la venue de touristes d'agrément et d'affaires (cf. Encart 1).

Bangkok compte deux aéroports internationaux. Le plus récent et, désormais, le principal est l'aéroport de Bangkok-Suvarnabhumi : en 2017, celui-ci était le 21^e aéroport mondial en termes de trafic de passagers (60,9 millions). Bangkok-Suvarnabhumi a été inauguré en 2006 pour remplacer

l'aéroport Don Muang. Celui-ci a toutefois ré-ouvert un an plus tard et a accueilli 38,3 millions de passagers en 2017, ce qui en fait le 52^e aéroport mondial.

LE TRAFIC PASSAGERS A PLUS QUE DOUBLÉ EN 10 ANS À SHANGHAI-PUDONG

Si la croissance du trafic passagers est rapide dans le monde ces dix dernières années, elle l'est particulièrement dans les aéroports asiatiques (cf. Graphique 2). Ainsi, le nombre de passagers a été multiplié par près de 2,5 à Shanghai-Pudong entre 2007 et 2017 pour passer de 28,9 millions à 70,0 millions. Même si elle s'est avérée moins conséquente, l'augmentation a malgré tout atteint 47,7 % en 10 ans à Bangkok-Suvarnabhumi et 27,8 % à Tokyo-Haneda.

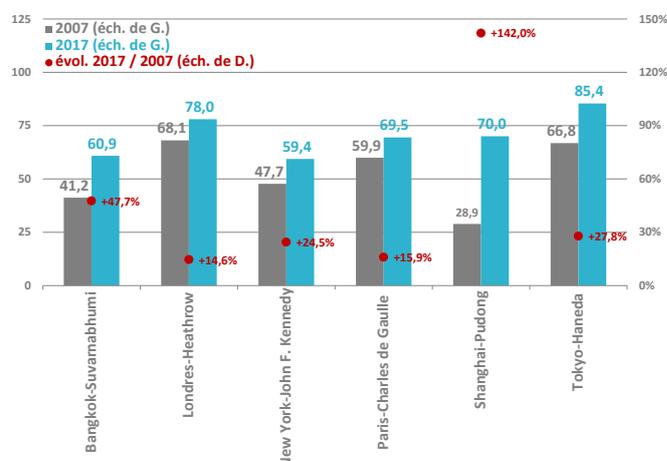
En Europe, les deux principales infrastructures aéroportuaires ont des rythmes de hausse bien inférieurs à ceux observés en Asie mais comparables entre eux : + 15,9 % à Roissy et + 14,6 % à Heathrow entre 2007 et 2017. Néanmoins, ces variations sont inférieures à celles observées dans d'autres métropoles européennes : les augmentations sur 10 ans atteignent notamment 19,1 % à Francfort ou encore 43,4 % à Amsterdam.

DES PROJETS D'EXTENSION DANS PLUSIEURS AÉROPORTS Dans ce contexte de compétition de plus en plus marquée, des programmes de développement se trouvent à l'étude ou sont même d'ores et déjà planifiés dans plusieurs métropoles.

C'est le cas notamment à Paris Ile-de-France. Ainsi, l'aéroport d'Orly est en cours de modernisation et, surtout, les contours du projet de terminal 4 de CDG se dessinent progressivement. Cette nouvelle infrastructure augmentera d'environ 40,0 millions de passagers la capacité de l'aéroport à l'horizon de 2037 ; la première tranche, qui pourra accueillir entre 7,0 et 10,0 millions de passagers, est prévue d'être achevée en 2024, peu avant le début des Jeux Olympiques. Dans le Grand Tokyo, l'aéroport de Narita va également se développer dans les années à venir : d'ici à 2028, l'une des deux pistes existantes va être prolongée et une troisième sera construite, ce qui permettra au second aéroport tokyoïte de recevoir jusqu'à 75 millions de passagers chaque année. A New York, les prévisions de trafic passagers à l'horizon 2050 ont conduit les autorités locales à envisager la modernisation de JFK. Le projet n'est pas encore définitivement validé mais, pour l'heure, il consisterait à construire deux nouveaux terminaux d'ici 2025 ; à Newark, la construction du « Terminal One » a débuté mais, là aussi, il s'agit avant tout d'un projet de modernisation. En Thaïlande, l'agrandissement de Bangkok-Suvarnabhumi, déjà quasiment saturé, est envisagé à court terme ; l'objectif – ambitieux – est de lancer les travaux en 2019 et de les achever en 2022. Le projet consiste en la construction de nouveaux terminaux qui porteraient la capacité de l'aéroport à 125 millions de passagers annuels d'ici à 2024. Parallèlement,

Graphique 2 : évolution du trafic passagers dans le principal aéroport des six métropoles au cours des dix dernières années

Un rythme de croissance (très...) rapide dans les aéroports asiatiques



Sources : Groupe ADP et Airports Council International

Bangkok-Don Muang sera également agrandi afin de pouvoir accueillir jusqu'à 70,0 millions de passagers en 2025.

DES MODÈLES DE DESSERTE EN TRANSPORTS TRÈS DIFFÉRENTS D'UN AÉROPORT À L'AUTRE

Au-delà de sa capacité d'accueil de passagers, la qualité d'un aéroport se mesure aussi à la qualité de sa desserte. Celle-ci dépend tout d'abord des caractéristiques intrinsèques de l'aéroport. En l'occurrence, les distances entre les aéroports étudiés ici et le centre-ville qu'ils desservent sont notamment très hétérogènes : elles sont d'à peine 15 km à vol d'oiseau pour les aéroports de Hongqiao, Newark ou encore Orly alors qu'elles approchent (Stansted) voire dépassent (Narita et Beauvais-Tillé) les 50 km ; les dates d'inauguration de ces aéroports sont aussi très variables. Du fait de ces différences, les modes de desserte offerts pour y accéder sont variés mais aussi plus ou moins rapides et efficaces : taxis, bus mais également liaisons ferrées, qu'il s'agisse du métro, de trains express ou de trains de banlieue.

A Tokyo, Haneda est situé à seulement 17 km à vol d'oiseau du centre-ville ; grâce à cette proximité, il est possible de rejoindre le sud de Tokyo (gares de Shinagawa et de Hamamatsuchō) de l'aéroport en moins de 20 minutes ; le service pourrait encore être amélioré en vue des Jeux Olympiques de 2020. Plus éloigné de la capitale nippone, l'aéroport de Narita est relié au centre-ville en moins d'une heure grâce au Narita Express et au Narita Sky Access. A New York, l'aéroport JFK n'est pas desservi directement par le métro. Néanmoins, l'AirTrain JFK relie tous les terminaux de l'aéroport au métro ainsi qu'au train de banlieue qui traverse Long Island. Sur un modèle assez similaire, l'AirTrain Newark relie sur 5 km environ l'aéroport de Newark à la gare Newark Liberty International Airport d'où il est possible de rejoindre New York et, notamment, Manhattan. LaGuardia est quant à

lui l'aéroport new-yorkais le plus proche de l'hyper-centre mais est aussi le plus mal desservi en transports ; toutefois, un *AirTrain* devrait être opérationnel à partir de 2022. A Shanghai, l'aéroport de Hongqiao est accessible grâce aux lignes 2, 10 et 17 du métro. L'aéroport de Pudong est quant à lui desservi par la ligne 2 du métro, ce qui le relie non seulement au centre de Shanghai mais aussi à l'aéroport de Hongqiao. A Londres, l'aéroport d'Heathrow est le mieux desservi des quatre aéroports londoniens. La *Piccadilly line* du métro relie notamment tous les terminaux au centre de la capitale britannique en quelque 45 minutes ; par ailleurs, l'*Heathrow Express* permet de rejoindre la gare de Paddington en 15 minutes ; il est à noter qu'à compter de fin 2019, la desserte d'Heathrow sera également assurée par la branche ouest de la nouvelle *Elizabeth line* (un service de type RER). Moins fréquentés, les autres aéroports de la capitale britannique bénéficient malgré tout de services ferrés ; ainsi, le *Gatwick Express* conduit au centre de Londres en 30 minutes environ, le *Stansted Express* part toutes les 15 minutes pour la gare de Liverpool Street (50 minutes de trajet environ) et l'aéroport de Luton est connecté à la gare de Saint-Pancras même si l'aéroport est distant de 1,5 km de la gare qui le dessert. A Bangkok, alors que l'aéroport Don Muang est plus proche du centre-ville (20 km à vol d'oiseau), la desserte de Suvarnabhumi, situé à 30 km environ mais plus moderne, est de meilleure qualité.

En effet, en plus de l'offre de bus et de taxis, le *Bangkok Airport Rail Link* permet de relier Suvarnabhumi au centre de la ville en moins de 30 minutes.

Au-delà des métropoles de cette étude, il convient de rappeler que, parmi les villes les plus touristiques, Barcelone, Copenhague, Istanbul, Lisbonne, Madrid ou encore Singapour sont reliées à leur aéroport par le métro ; d'autres métropoles offrent des dessertes ferroviaires de type « express » entre leur aéroport et le centre-ville : c'est le cas de Moscou dont les trois aéroports sont reliés à l'hyper-centre par un service de trains rapides et directs, de Stockholm ou encore de Hong Kong.

Uniquement desservis à l'heure actuelle par le RER B pour ce qui concerne la desserte ferroviaire, les aéroports parisiens vont quant à eux profiter des développements des années à venir en termes de transports ; ainsi, la ligne 14 sera prolongée jusqu'à Orly à l'horizon 2024, puis la ligne 17 sera inaugurée d'ici à 2030 et permettra de relier le terminal 2 de Roissy et son futur terminal 4 à Saint-Denis Pleyel ainsi qu'aux lignes 14 et 16 ; par ailleurs, dans les prochaines années, le CDG Express reliera tous les quarts d'heure directement la gare de l'Est au terminal 2 de Roissy en 20 minutes, soit un service proche de ceux offerts par les autres métropoles de cette étude.

**Mathieu BELLARD, Aurélian CATANA et Manon DECOME (Comité Régional du Tourisme Paris Ile-de-France),
Mickaël LE PRIOL (Crocis de la CCI Paris Ile-de-France)
et Aurélien NEFF (pôle Tourisme, Congrès et Salons de la CCI Paris Ile-de-France)**
(rédaction achevée le 14 janvier 2019)

POUR EN SAVOIR PLUS

- Airports Council International : <https://aci.aero/> ;
- Top 100 des musées d'art 2017 ». The Art Newspaper, mars 2018 ;
- Benchmark international de places dans le secteur des salons : critères déterminant le choix d'une destination chez les visiteurs ? » CCI Paris Ile-de-France, Comité de pilotage, décembre 2015 ;
- Tourisme d'affaires - édition 2018 : rencontres et événements d'affaires à Paris Ile-de-France » CCI Paris Ile-de-France, septembre 2018 ;
- ICCA - International Congress and Convention Association : www.iccaworld.org/ ;
- « World Map Of Exhibition Venues ». UFI – The Global Association of the Exhibition Industry, 2018.

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
Retrouvez toutes nos publications sur www.crocis.cci-paris-idf.fr
Suivez nous sur Twitter @CROCIS_CCI_IDF

- Responsable : Isabelle SAVELLI
- Industrie - Démographie d'entreprises : Yves BURFIN
- Commerce - Enquêtes - Développement durable : Julien TUILLIER
- Conjoncture - Benchmark européen : Mickaël LE PRIOL
- Services : Bénédicte GUALBERT
- Veille économique : Marielle GUERARD, Charlotte BIZIEUX
- PAO - Multimédia : Nathalie PAGNOUX
- Administration - Secrétariat : Isabelle BURGOT-LAMBERT

Directeur de la publication : Stéphane FRATACCI
Directeur de la rédaction : France MOROT-VIDELAINE
Rédacteur en chef : Isabelle SAVELLI
Maquette et mise en page : Nathalie PAGNOUX
Reproduction autorisée à la condition expresse de mentionner la source
Dépot légal : février 2019
ISSN : 1266-3255



un observatoire de la

