

Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Michèle-Angélique Nicol et Sophie Renouvel
Assistées de : Audrey Penanhoat et Camille Provost
Sous la direction de : André-Marie Bourlon
Conception base de données : Claude Luciani et François N'Guyen
Cartographie : Jennifer Poitou et Anne Servais
Mise en page : Apur
www.apur.org

Sommaire

Introduction	5
1. Principales données de cadrage : évolutions 2003-2013	7
1.1. L'évolution des arrivées et des nuitées dans l'hôtellerie de tourisme	7
1.2. Évolution du parc hôtelier et de sa capacité d'accueil	11
1.3. Les clientèles	15
Les touristes français	15
Les touristes étrangers	15
1.4. Les pratiques touristiques	18
Le tourisme de groupe	18
Les motifs de séjours	19
Les principaux sites touristiques, culturels ou de loisirs visités	19
Fréquentation des sites par les touristes selon les nationalités	21
Fréquentation des salons et foires	22
2. Évolution des pratiques liées au tourisme de groupe	23
2.1. Dénombrement et origines des autocars enquêtés et de leur groupe de touristes	23
Résultats des comptages dans Paris	24
Nationalités des autocars et des groupes	25
Les modalités d'arrivée et de départ des groupes	34
2.2. Les séjours des groupes	35
La composition du groupe	35
Les sites visités	46
Le shopping, un rituel désormais étroitement associé au tourisme	49
2.3. Les pratiques de stationnement des autocars de tourisme en 2001 et aujourd'hui	52
Modes de stationnement diurne des autocars à Paris	54
Le stationnement diurne: analyse « site par site » en 2013 et en 2014	58
Causes du non-usage du stationnement autorisé et perception du stationnement à Paris	63
La qualité de l'information sur le stationnement, la réglementation et les tarifs	65
Le stationnement nocturne	66
Conclusion	67

Introduction

Dans un contexte économique global pourtant peu favorable, marqué par les risques géopolitiques et sanitaires, le tourisme mondial résiste, comme l'atteste à la fois la progression des arrivées de touristes internationaux dans le monde (+5,1 % entre 2012 et 2013 avec 1,1 milliard d'arrivées) et celle des recettes qu'ils ont engendrées (+5,3 % en 2012 et 2013, avec 1,16 milliard de dollars de bénéfices). Pour l'année 2014, l'Organisation Mondiale du Tourisme prévoit une croissance de 4 à 4,5 % du nombre d'arrivées, ce qui correspond à une évolution supérieure aux estimations annuelles de l'Organisation sur le long terme (+3,8 % par an entre 2010 et 2020).

Depuis 2000, les recettes ont bondi de 143 %, faisant du secteur touristique le « cinquième plus important secteur d'exportation dans le monde derrière les carburants, la chimie, l'industrie alimentaire et l'industrie automobile »¹.

Dans ce paysage dynamique, la France demeure la première destination touristique mondiale en 2013, en termes de nombre de touristes accueillis (84,7 millions d'arrivées de touristes étrangers), et la troisième, derrière les États-Unis et l'Espagne, en volume de recettes (56,1 milliards de dollars de recettes). Cette position de première zone de réception touristique ne s'est pas démentie depuis les années 80, et la France affiche une confortable avance sur les États-Unis et l'Espagne. Néanmoins, la croissance rapide des voyages internationaux rebat les cartes des destinations: 25 millions de touristes se rendaient dans un pays étranger au leur en 1950, plus d'un milliard aujourd'hui, soit 50 fois plus. Si les 5 premières destinations (dont la France) accueillait 71 % de ces touristes en 1950, les 5 premières destinations de 2013 en accueillent 29 %. La Chine, la Turquie, la Russie, la Thaïlande ou encore la Malaisie font désormais partie des destinations fortement prisées par les touristes.

Rangée parmi les destinations phares, la position de la France mérite une vigilance particulière: en 1980, l'hexagone accueillait 30,1 millions de touristes internationaux, soit 10,6 % du total des arrivées. En 2013, le territoire attire 84,7 millions de touristes internationaux et capte 7,8 % des visiteurs totaux. Un marché qui s'est donc fortement accru (+182 %), mais une part de marché qui s'est effritée au profit d'une plus grande variété des destinations (-2,8 points).

La destination « Paris Ile-de-France » contribue largement à la croissance touristique française par sa vitalité. L'Ile-de-France est en effet la première destination française de touristes internationaux, avec environ la moitié des arrivées et des nuitées étrangères enregistrées dans l'hôtellerie (respectivement, 46 % et 53 %).

Elle dispose, en outre, d'environ 1/4 de la capacité d'accueil hôtelière nationale, de près de 40 % de l'offre haut de gamme² et concentre 27 % des entreprises du secteur touristique³. Plus globalement, l'Ile-de-France regroupe de nombreux emplois dans les activités liées au tourisme. Sur ce point, les données divergent selon la source utilisée et le périmètre considéré, mais les tendances en revanche sont bien orientées à la hausse quelle que soit la source: 515 000 emplois salariés dans les activités liées au tourisme selon l'Insee⁴, 414 000 selon l'Acoss⁵. Les emplois touristiques de la région représentent 1/3 des emplois 2012 de la filière en France, 9 % des emplois salariés de la région, et 7,3 % du PIB national. Au cœur de ce territoire, Paris accueille 47 % des emplois touristiques de la région.

Il faut néanmoins garder à l'esprit que ces chiffres de fréquentation hôtelière ne recouvrent qu'une fraction du tourisme réel. En effet, la prise en compte de toutes les formes d'hébergement demanderait une correction à la hausse de ces données. Les capacités d'accueil mesurées dans l'hôtellerie de tourisme représentent 23 % des capacités totales déployées sur le territoire hexagonal par l'offre marchande (résidences de tourisme, campings, villages de vacances et maisons familiales, auberges de jeunesse, meublés classés de tourisme, chambres d'hôtes)⁶. Il conviendrait d'ajouter aux touristes internationaux arrivant sur le sol français, les nationaux séjournant au moins une nuit en dehors de leur environnement habituel.

Si l'attrait touristique de la destination « Paris » n'apparaît pas remis en cause, les pratiques touristiques se sont en revanche profondément modifiées depuis une dizaine d'années. Paris attire ainsi une clientèle toujours plus avide d'événements culturels, comme le révèle le succès croissant des expositions, des ouvertures ou réouvertures de musées, mais aussi une nouvelle clientèle, notamment du sud-est asiatique, friande de shopping, qui investit certains lieux de façon particulièrement intense, comme le quartier Opéra/Haussmann.

1 — « Faits saillants OMT du tourisme », édition 2014

2 — 37,7 % des chambres de l'hôtellerie classée 4 et 5 étoiles se situent en Ile-de-France. Source: Insee, DGCIIS, hébergements touristiques; Atout France.

3 — 79 100 en Ile-de-France et 285 500 en France (source: Insee).

4 — « Les emplois dans les activités liées au tourisme en Ile-de-France par département en 2013 », Comité Régional du tourisme, Insee/Clap.

5 — « Mémento du tourisme », édition 2013, Ministère de l'Artisanat, du commerce et du tourisme, Acoss.

6 — L'offre d'hébergement marchand au 1^{er} janvier 2014, in « Chiffres clés du tourisme », édition 2014, DGE (Direction Générale des Entreprises), Ministère de l'économie, de l'industrie et du numérique.

Afin de mieux mesurer ces évolutions et leur incidence sur les pratiques de l'espace urbain par les touristes, cette étude propose de livrer dans un premier temps quelques éléments d'analyse générale sur les évolutions du tourisme de la destination Paris, depuis une dizaine d'années.

Dans un second temps, elle s'intéresse plus précisément à l'évolution des pratiques du tourisme de groupe aux abords de cinq sites où la présence des autocars est particulièrement sensible, Notre-Dame, le quartier Opéra/Haussmann, les abords de la Butte Montmartre (le sud Pigalle), le secteur Tour Eiffel/Trocadéro, et enfin le voisinage du Grand Palais. Cette dernière partie s'appuie sur des enquêtes menées par l'Apur en septembre 2013 et septembre 2014 auprès de chauffeurs d'autocars stationnés à proximité de ces sites, sur la base d'un questionnaire utilisé lors d'une enquête similaire menée en 2001 afin d'assurer des comparaisons entre ces dates.

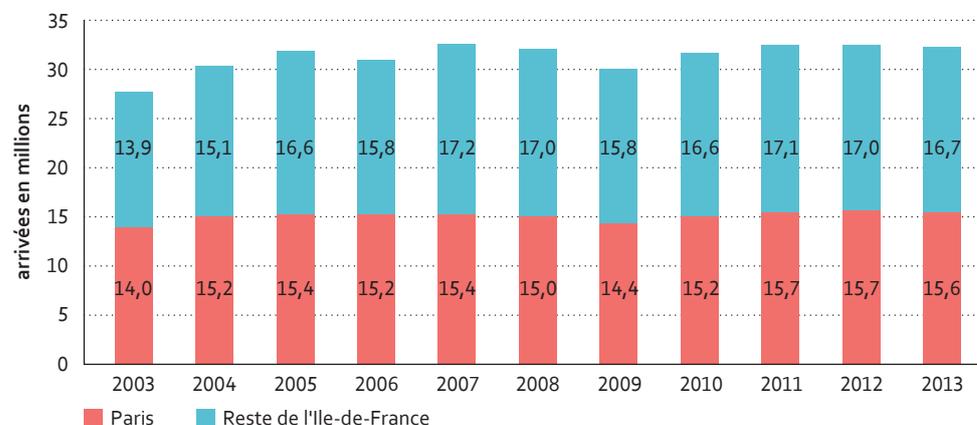
1. Principales données de cadrage : évolutions 2003-2013

1.1. L'évolution des arrivées et des nuitées dans l'hôtellerie de tourisme

En 1999, on estimait que Paris et l'Ile-de-France accueillait 36 millions de visiteurs, français et étrangers. En 2012, cette estimation s'élevait à 44 millions de visiteurs en Ile-de-France, soit une progression de 22 %.

Parmi ces 44 millions de visiteurs (touristes et excursionnistes), 32,4 millions de touristes avaient passé au moins une nuit dans un hôtel francilien en 2013.

ÉVOLUTION DES ARRIVÉES HÔTELIÈRES EN ILE-DE-FRANCE (2003-2013)

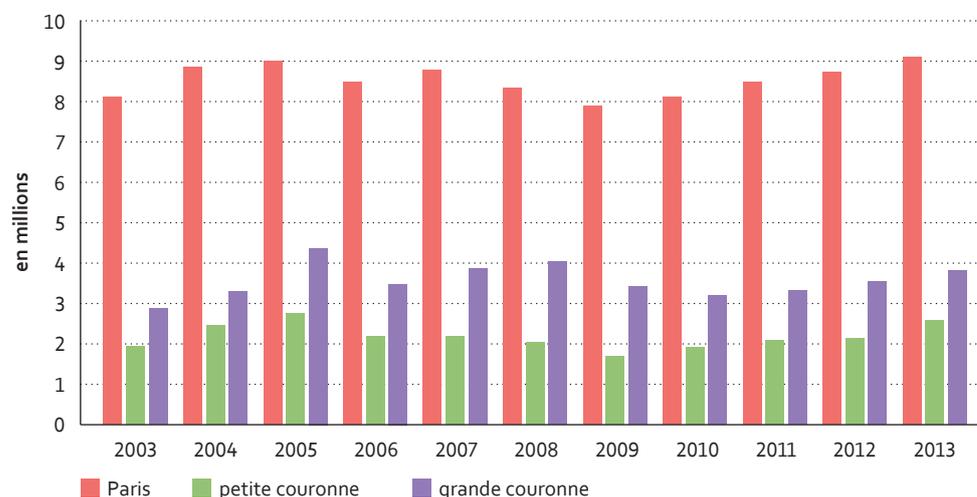


Sources : Insee-DGCIS-CRT Paris Ile-de-France

Les arrivées hôtelières ont nettement progressé, notamment au début de la période 2003-2013 : +12 % à Paris et +22 % dans le reste de l'Ile-de-France.

Globalement élevée entre 2003 et 2007 (+17 %), l'évolution des arrivées s'est fortement tassée depuis (-1 %), notamment en région hors Paris (-3 %). La croissance est plus soutenue à Paris durant ces dix dernières années qu'au cours de la période précédente (+8 % entre 1990 et 1999), à l'inverse des départements franciliens hors Paris, qui affichaient une progression de +59 % entre 1990 et 1999.

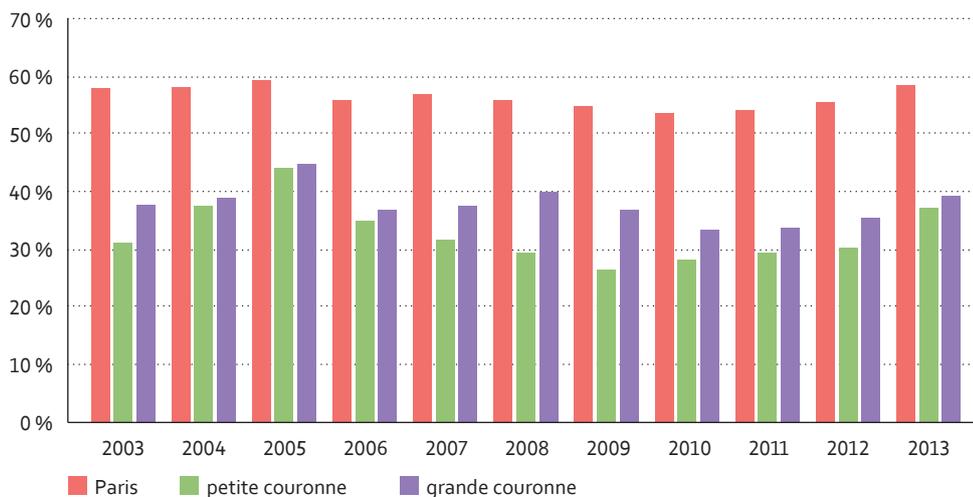
ÉVOLUTION DES ARRIVÉES HÔTELIÈRES DE TOURISTES ÉTRANGERS (2003-2013)



Sources : Insee-DGCIS-CRT Paris Ile-de-France

La croissance des arrivées hôtelières dans les petite et grande couronnes est particulièrement soutenue par les arrivées des touristes étrangers (+31 % en Petite Couronne et +31 % en Grande Couronne entre 2003 et 2013).

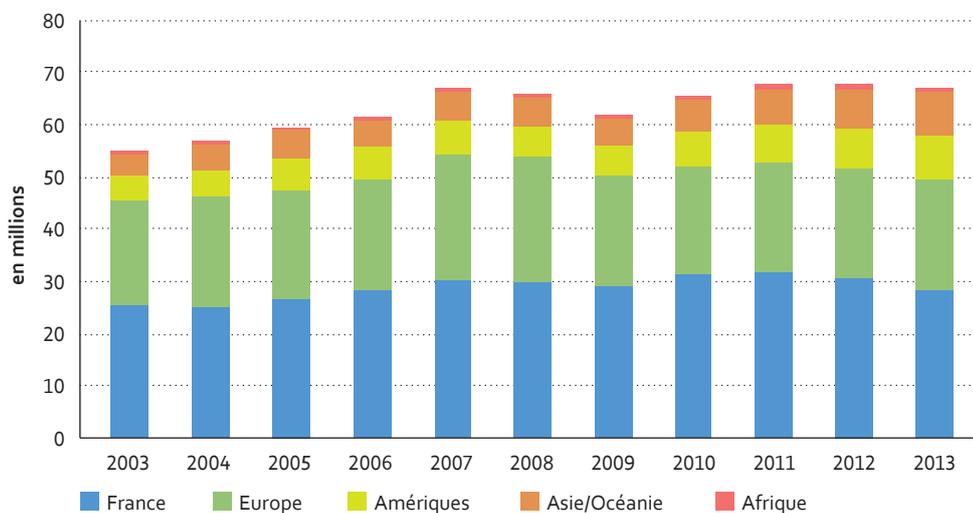
POIDS DES ÉTRANGERS DANS LES ARRIVÉES HÔTELIÈRES (2003-2013)



Sources : Insee-DGCIS-CRT Paris Ile-de-France

En termes de nuitées (nombre de nuits passées dans les hôtels franciliens), on note une hausse globale de 18 % sur la période 2003-2013. La contribution des touristes français à cette hausse n'est pas négligeable (+14 % sur la période), mais ce sont surtout les clientèles lointaines, extra-continentales, qui ont soutenu cette croissance : +97 % pour les touristes en provenance d'Asie ou d'Océanie, soit un quasi-doublement du nombre de nuitées, +69 % pour les clientèles africaines, +73 % pour les touristes nord et sud-américains. Au cœur de ces continents, on note une hausse remarquable des arrivées et des nuitées de plusieurs zones émettrices : l'Amérique centrale et du sud multiplie par 3,2 le nombre de nuitées au cours de la décennie, la Chine, l'Australie et l'Océanie contribuent à hauteur de 4,6 millions de nuitées en 2013 (+208 %), les pays du Proche et du Moyen-Orient multiplient par 2,3 le volume de leurs nuitées (1,5 million en 2013). Si le nombre de nuitées des touristes européens n'a progressé que de 4 % au cours de la même période, la décomposition des provenances à l'intérieur de cet ensemble continental, témoigne de mouvements profonds. Les pays de l'est de l'Europe font une percée remarquable dans le paysage touristique francilien : Hongrie, Pologne, République Tchèque et Slovaquie passent de 75 000 à 500 000 nuitées en 10 ans (x 6,7), et l'augmentation des arrivées et des nuitées des pays du nord de l'Europe (Finlande, Luxembourg, Islande) reflète également un intérêt marqué pour la destination.

ÉVOLUTION DES NUITÉES DANS LES HÔTELS FRANCILIENS SELON LES AIRES GÉOGRAPHIQUES DE PROVENANCE (2003-2013)



Sources : Insee-DGCIS-CRT Paris Ile-de-France

Au final, la destination francilienne attire une part de plus en plus importante de touristes en provenance de destinations lointaines. Ces émergents modifient peu à peu la pratique touristique du territoire et provoquent des attentes qui obligent l'ensemble de la filière professionnelle à s'adapter. Les nuitées des touristes venant des continents américains (et tout particulièrement sud-américain) et asiatique, sont passées de 16 % en 2003 à 25 % en 2013.

Dans le sens des départs, les déplacements des Français vers l'étranger, pour motifs personnels, se sont également fortement accrus (+33 % entre 2002 et 2012), mais la part des nuitées hors Europe a diminué, hormis vers les États-Unis, l'Australie, l'Asie et l'Algérie (entre 2006 et 2012). En revanche, on constate une redistribution de la carte des séjours sur le sol européen, redistribution qui profite avant tout à la Turquie, au Portugal, à la Scandinavie et à la Grande-Bretagne ⁷.

Paris enregistre 6 millions de nuitées supplémentaires entre 2003 et 2013, soit 600 000 nuitées de plus chaque année en moyenne, un volume considérable quand on sait que la capacité d'accueil hôtelière a finalement peu augmenté. Au total, la capitale absorbe respectivement 37 % des arrivées et 56 % des nuitées additionnelles de l'Île-de-France. Là aussi, les progressions sont particulièrement marquées parmi les clientèles extra-continentales, notamment Amérique centrale et du sud, Proche et Moyen Orient, Asie (hors Japon). Comme pour l'ensemble de la région, les arrivées et les nuitées de touristes européens en provenance de Scandinavie, du nord de l'Europe ou encore des pays de l'est est importante. 12 pays ou ensembles géographiques ont au moins doublé le nombre de leurs nuitées dans la capitale au cours de la période, et représentent désormais ¼ des nuitées dans l'hôtellerie parisienne.

L'hôtellerie parisienne réalise près de 55 % des nuitées régionales et absorbe 56 % des nuitées supplémentaires enregistrées dans la région entre 2003 et 2013.

À Paris, 12 espaces géographiques ont au minimum doublé leurs nuitées en 10 ans, portant leur contribution à la fréquentation hôtelière étrangère de 12 % à 25 %. En tête de ces émetteurs, on trouve des pays de l'Est (Pologne, Hongrie, Slovaquie, République Tchèque), mais aussi des pays du nord de l'Europe (Luxembourg, Islande, Norvège, Finlande) et une nette progression des touristes en provenance d'Amérique centrale et du sud (le nombre de leurs nuitées a été multiplié par 3 en 10 ans).

LES PAYS AYANT AU MOINS DOUBLÉ LEURS NUITÉES À PARIS

	2003	2013	Multiplicateur
Pologne	14 725	125 783	8,5
Hongrie	6 089	41 775	6,9
Luxembourg	14 254	73 272	5,1
Slovaquie	3 898	19 014	4,9
République tchèque	13 790	64 622	4,7
Amérique centrale et du Sud	670 486	1 980 430	3,0
Turquie	65 628	177 589	2,7
Autre, Asie, Australie, Océanie	912 304	2 273 626	2,5
Islande	7 873	19 957	2,5
Norvège	81 450	190 763	2,3
Finlande	52 583	119 628	2,3
Proche et Moyen Orient	562 935	1 181 632	2,1
TOTAL	2 406 016	6 268 093	2,6
Part dans le TOTAL des nuitées étrangères	12 %	25 %	

Sources : EFH, Insee, DGCI, partenaires territoriaux

7 — « Mémento du tourisme », « Les déplacements touristiques des Français », éditions 2007, 2011 et 2013.

En région Ile-de-France hors Paris, 14 zones d'émission ont au moins doublé leurs nuitées, portant leur poids dans le total des nuitées étrangères de 8 % en 2003 à 27 % en 2013. Si le groupe de tête est également accaparé par les 4 pays de l'est cités plus haut (x 6,9), les émetteurs hors continent européen s'offrent une poussée significative, en multipliant par près de 4 le nombre de leurs nuitées. Dans cet ensemble, on trouve aussi bien le continent africain (pays du Maghreb et Afrique subsaharienne), le Proche et le Moyen Orient, que le continent américain (Canada et Amérique Centrale et du sud), et l'Asie (Chine, Australie et Océanie).

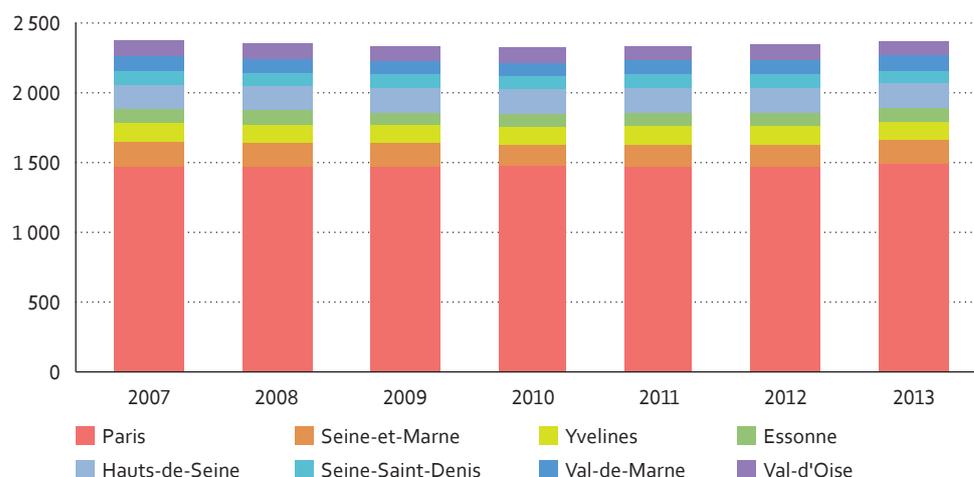
LES PAYS AYANT AU MOINS DOUBLÉ LEURS NUITÉES EN RÉGION HORS PARIS

	2003	2013	Multiplicateur
Hongrie	1 569	28 885	18,4
Slovaquie	981	16 810	17,1
Turquie	7 239	73 215	10,1
République tchèque	5 297	51 402	9,7
Amérique centrale et du Sud	67 266	365 740	5,4
Pologne	28 379	151 130	5,3
Autre, Asie, Australie, Océanie	567 561	2 279 475	4,0
Finlande	6 408	25 535	4,0
Proche et Moyen Orient	86 588	328 868	3,8
Islande	1 153	4 316	3,7
Algérie, Maroc, Tunisie	32 264	91 329	2,8
Luxembourg	11 560	30 291	2,6
Autre, Afrique (sauf Égypte)	60 862	129 618	2,1
Canada	38 172	80 889	2,1
TOTAL	915 299	3 657 503	4,0
Part dans le TOTAL des nuitées étrangères	8 %	27 %	

Sources : EFH, Insee, DGCIS, partenaires territoriaux

1.2. Évolution du parc hôtelier et de sa capacité d'accueil

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS HÔTELIERS EN ÎLE-DE-FRANCE (2007-2013)

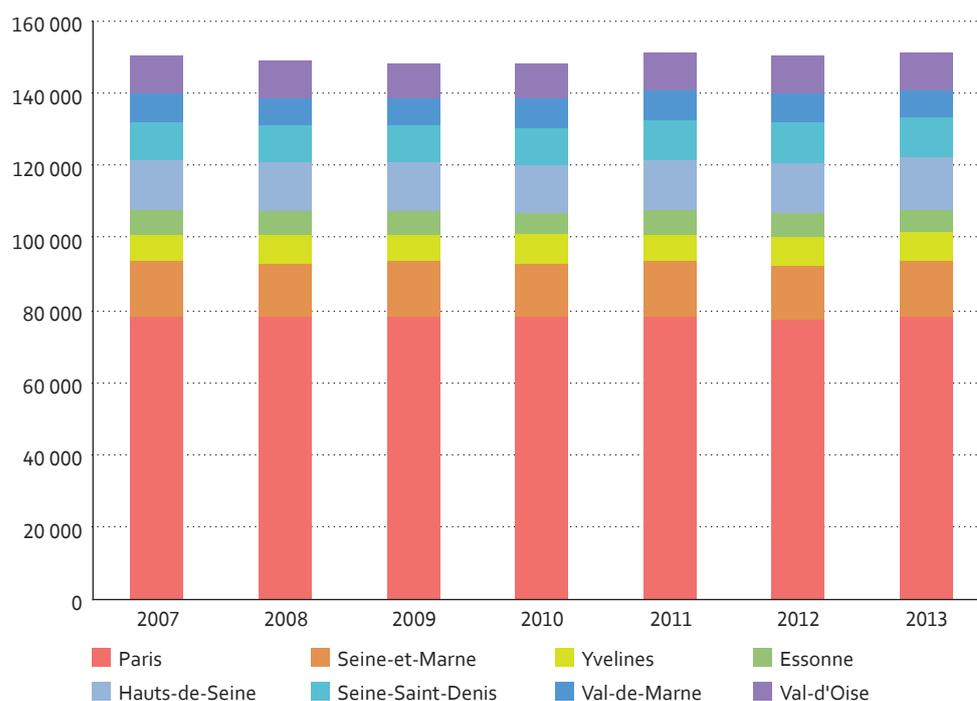


Sources : Insee, DGCS, hébergements touristiques, Atout France

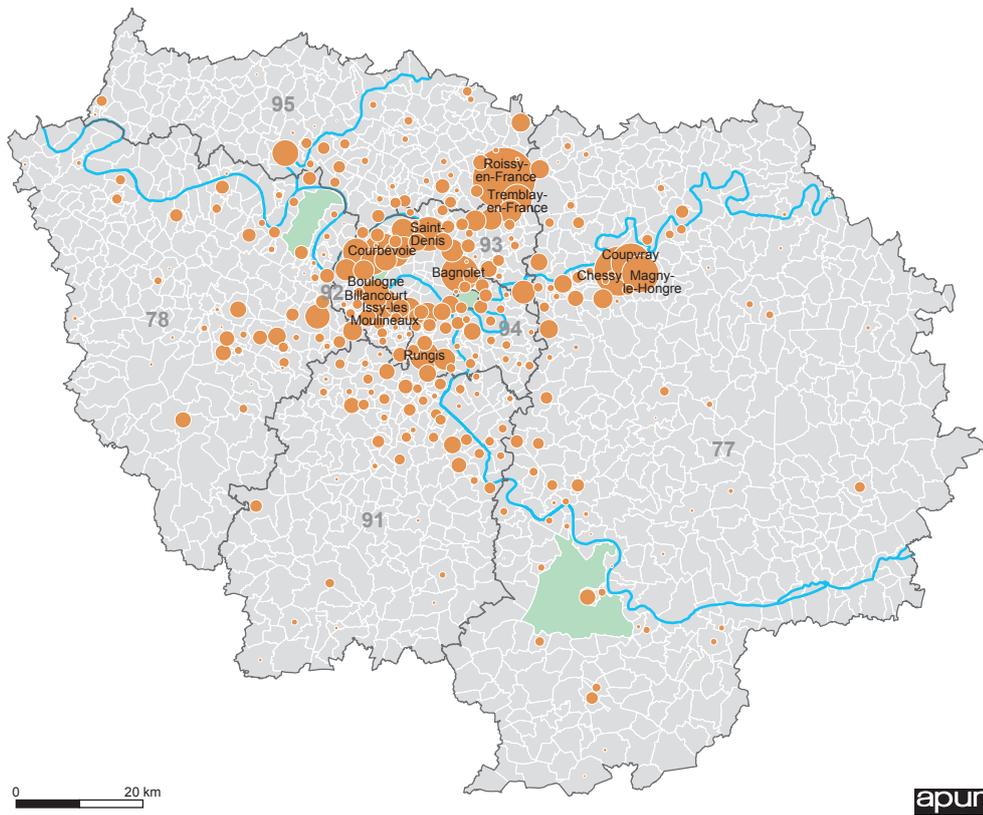
Une rupture de série statistique entre 2006 et 2007 (changement de méthode d'estimation du parc) interdit l'analyse de l'évolution du parc hôtelier (nombre d'établissements, nombre de chambres) sur la dernière décennie.

Cependant, si l'on observe séparément les deux périodes, 2003-2006 et 2007-2013, le volume du parc hôtelier, aussi bien en nombre d'établissements que de chambres, affiche une relative stabilité. La première période est cependant marquée par une dynamique de créations dans tous les départements, hormis le Val de Marne. Cette poussée s'estompe nettement entre 2007 et 2013 avec néanmoins une poursuite de l'enrichissement du parc à Paris, en nombre d'établissements, mais pas en capacité d'accueil. En petite et en grande couronne, la croissance marque le pas au cours de cette période : globalement le nombre d'hôtels stagne et l'accroissement de la capacité d'accueil marque le pas.

ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL HÔTELIÈRE EN ÎLE-DE-FRANCE (2007-2013)

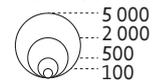


Sources : Insee, DGCS, hébergements touristiques, Atout France

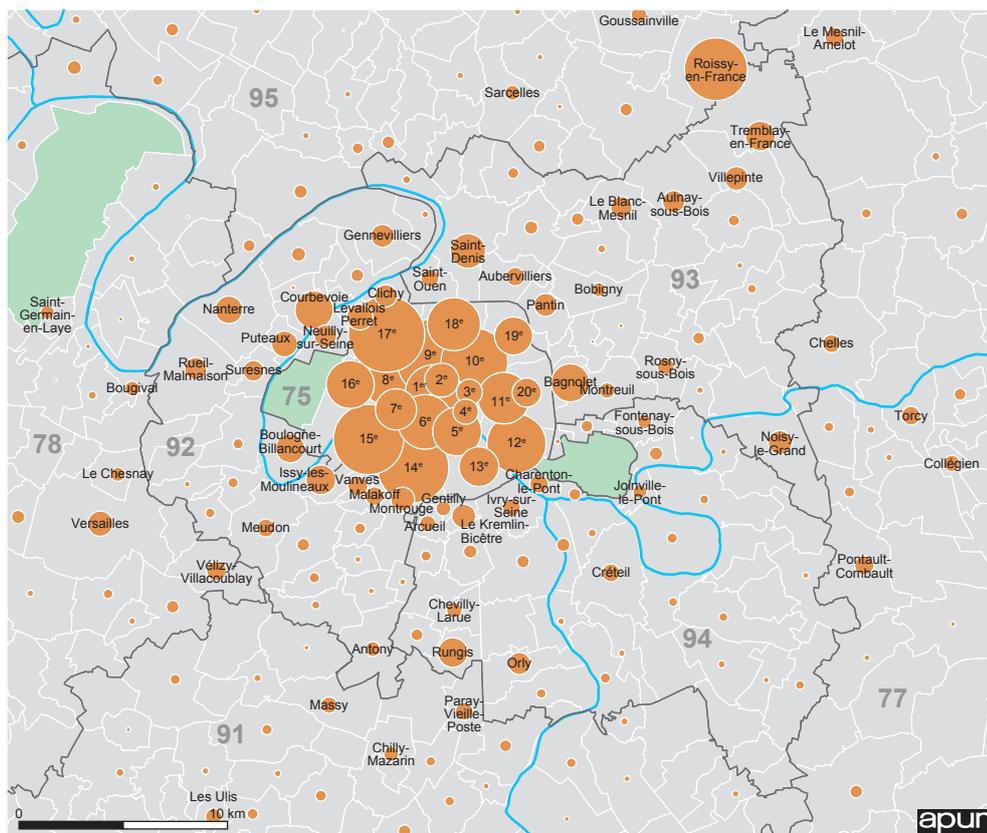


PARC HÔTELIER EN 2013
Région Ile-de-France
(hors Paris)

Nombre de chambres

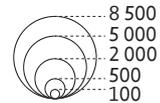


Sources : Direction du tourisme,
hébergements touristiques
(Insee) - 2013



PARC HÔTELIER EN 2013
Paris et petite Couronne

Nombre de chambres



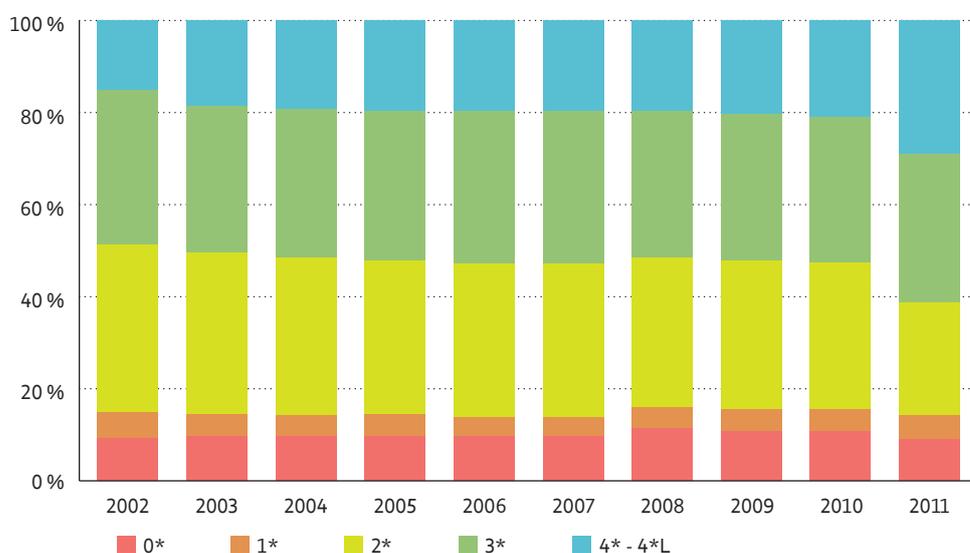
Source : Direction du tourisme,
hébergements touristiques
(Insee) - 2013

Au 1^{er} janvier 2013, la région concentre près du quart de la capacité d'accueil hexagonale avec 151 000 chambres.

La ventilation de l'offre hôtelière francilienne selon les catégories de classement (en nombre de chambres) traduit une nette montée en gamme, en structure, du parc entre 2003 et 2011. Si les parts des catégories 0*, 1* et 3* restent quasiment stables durant ces dix années, la catégorie des deux étoiles diminue sensiblement passant de 35 % du parc en 2003 à 25 % en 2011, tandis que les 4* et plus voient leur part augmenter fortement, passant de 18 % en 2003 à 29 % en 2011. Cette augmentation du segment haut de gamme est commune d'ailleurs à l'hexagone (de 9 % à 15 %), mais son mouvement est amplifié en Ile-de-France.

Ce mécanisme ne s'observe pas de façon homogène sur l'ensemble du territoire francilien, et en même temps que la capacité hôtelière de la région se renforce, la ligne de partage de son positionnement se creuse. Ainsi, Paris s'affirme comme le pôle haut de gamme de la région, en proposant 60 % des chambres en 4 étoiles et plus de la région. Sa position est cependant disputée par deux départements dont l'offre évolue rapidement vers le haut de gamme: les Hauts-de-Seine et le Val-d'Oise. Cette conversion rapide du parc reste toutefois contrastée, la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis se distinguant encore avec des parcs proposant une offre plus diversifiée, plus équilibrée.

ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DU PARC HÔTELIER FRANCILIEN PAR CATEGORIES (2002-2011)



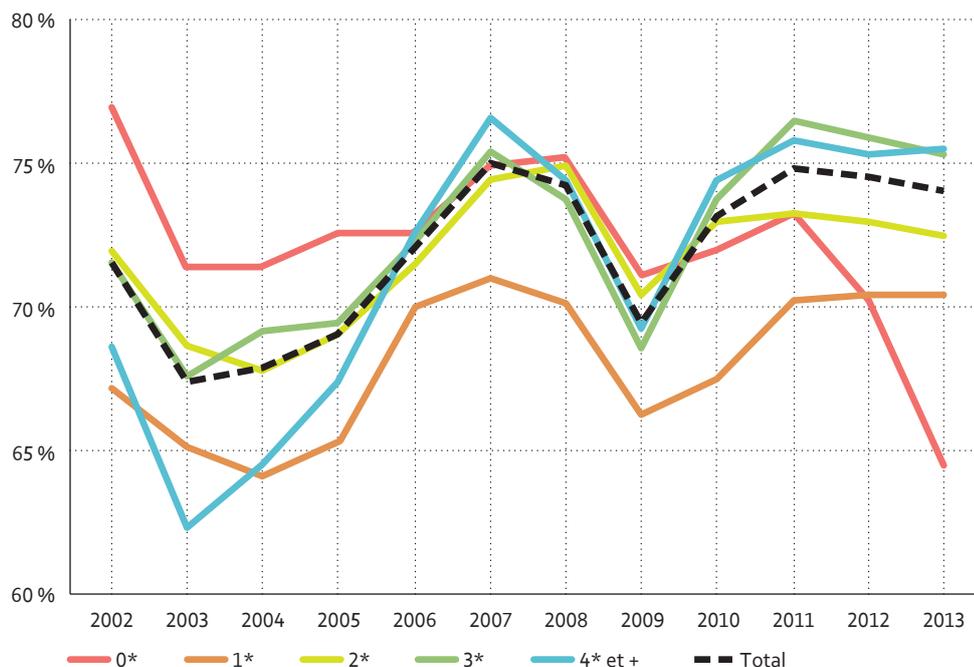
Sources : Insee, DGClS

La montée en gamme du parc se mesure également à la part prise par les établissements 4 étoiles et plus dans le maillage national. Ainsi, au 1^{er} janvier 2013, l'Ile-de-France rassemble 38 % des capacités d'accueil nationales dans le segment haut de gamme (4 étoiles et plus).

Une augmentation sensible des arrivées et des nuitées, conjuguée à une quasi-stabilité du parc régional, se traduit mécaniquement par une amélioration du taux d'occupation. C'est globalement ce qui est observé sur la période puisque le taux d'occupation moyen, toutes catégories confondues, était de 67,4 % en 2003 et de 74,1 % en 2013. Ce taux 2013 est le plus élevé parmi les 22 régions françaises et se situe 15 points au-dessus de la moyenne nationale.

Les hôtels classés dans les gammes supérieures affichent des taux d'occupation supérieurs à la moyenne (75,5 % pour une moyenne toutes catégories confondues de 74,1 %), ce qui témoigne d'une bonne adéquation entre la montée en gamme du parc et la demande touristique, mais ce qui peut refléter également une pénurie de l'offre au regard de la demande.

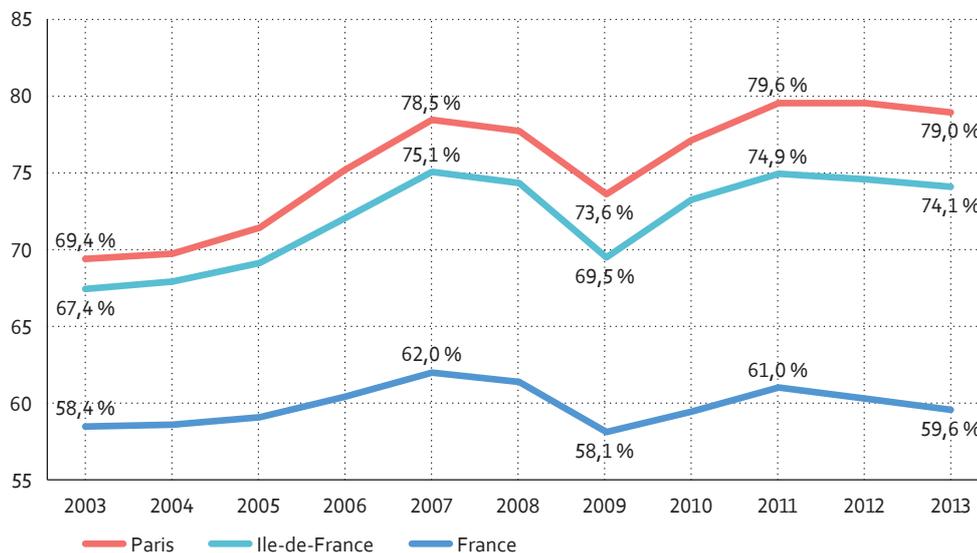
ÉVOLUTION DES TAUX D'OCCUPATION DES HÔTELS FRANCILIENS PAR CATÉGORIE, 2002-2013



Sources : Insee-DGCIS-CRT Paris Ile-de-France

En ajustant la focale sur Paris, on saisit la différence d'activité entre les territoires. Si le taux d'occupation exprime le rapport entre le nombre de chambres occupées et le nombre de chambres offertes, un niveau élevé est un révélateur de la bonne santé économique de l'hôtellerie. Les amplitudes marquées entre Paris, l'ensemble de l'Ile-de-France, et plus encore la France, témoignent d'écart importants dans la demande hôtelière.

ÉVOLUTION DES TAUX D'OCCUPATION HÔTELIÈRE SELON LES ESPACES GÉOGRAPHIQUES (2003-2013)



Sources : INSEE, DGCIS, partenaires régionaux

- Les écarts et les évolutions affichés précédemment comportent au moins trois enseignements :
- les taux d'occupation dans l'hôtellerie enregistrent globalement des progressions très modestes sur l'ensemble du territoire hexagonal, au regard de la fréquentation touristique ;
 - la capitale, et plus globalement la région Ile-de-France, affiche une bonne santé remarquable par rapport au reste de l'hexagone ;
 - les performances de l'hôtellerie parisienne, malgré de mauvais résultats partagés avec l'ensemble de la France en 2008-2009, s'accroissent fortement entre 2003 et 2013 (+10 points).

Ce niveau de taux d'occupation à Paris serait, selon de nombreux experts, l'une des expressions de la pénurie d'hôtels dont souffre la capitale.

1.3. Les clientèles

Les touristes français

En 2013, les arrivées des Français dans les hôtels de tourisme d'Ile-de-France s'élevaient à 16,9 millions. C'est un volume en repli sensible, même s'ils représentent toujours la première nationalité touristique de la destination « Paris » avec environ la moitié des arrivées globales.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ARRIVÉES DE TOURISTES FRANÇAIS DANS LES HÔTELS D'ÎLE-DE-FRANCE

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre d'arrivées en millions	17,8	17,6	17,2	18,5	18,8	18,3	16,9
Part dans le TOTAL	54,5 %	55,0 %	56,9 %	58,2 %	57,6 %	56,1 %	52,2 %

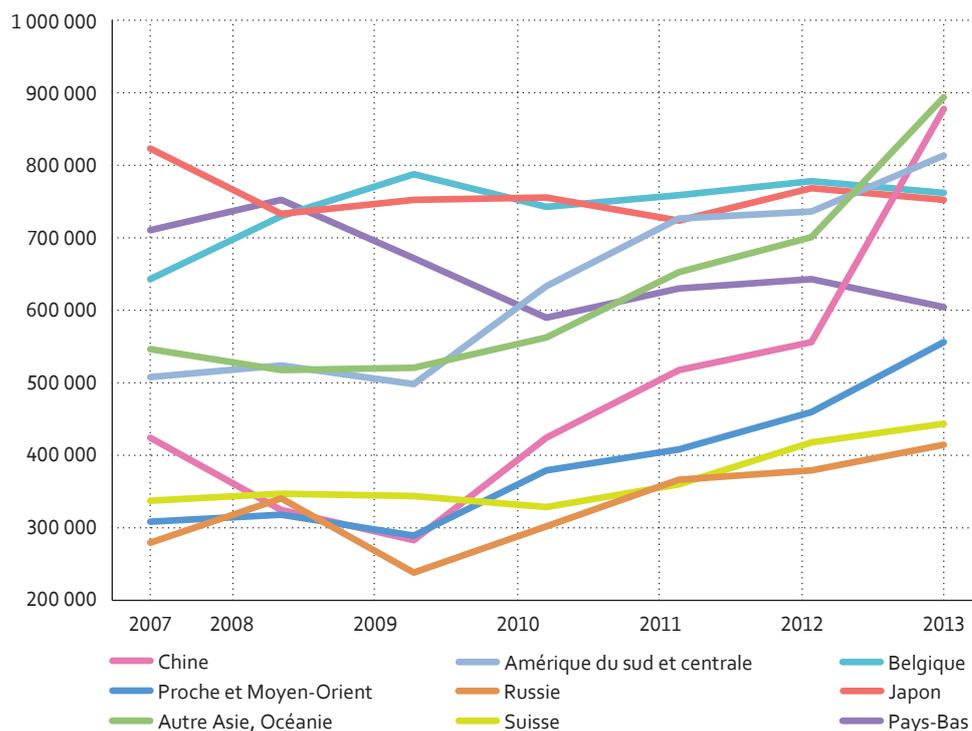
Source : DGCS

Les voyages réalisés vers l'Ile-de-France par des résidents français (excursions ou séjours, hébergements marchands ou pas), présentent des caractéristiques particulières⁸ :

- la clientèle française en déplacement vers la destination francilienne est principalement originaire de Rhône-Alpes, d'Ile-de-France, de Provence-Alpes-Côte d'Azur, de Bretagne et des Pays de la Loire ;
- la part des courts séjours domine : 73,2 % des voyages sont compris entre 1 et 3 nuitées, une part en augmentation depuis la précédente enquête ;
- près d'1/4 des voyages (24,9 %) a pour motivation un séjour professionnel ;
- 52,1 % de ces voyages sont réalisés en voiture (une part en baisse) et 41,9 % en train (part en augmentation) ;
- la clientèle séjournant sur place réside pour l'essentiel (73,9 %) dans des hébergements non marchands (parents, amis), même si les Français qui séjournent en Ile-de-France séjournent plus souvent à l'hôtel (21,5 %) que lors de leurs autres séjours en France (9,8 % en moyenne) ;
- enfin, les ménages sans enfant sont largement majoritaires (69,1 %) parmi cette clientèle, et en augmentation.

Les touristes étrangers

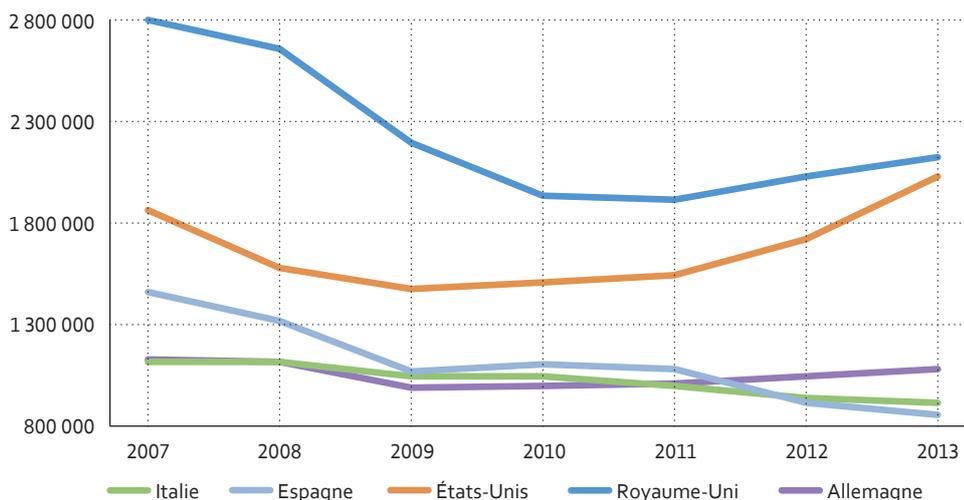
ÉVOLUTION DES ARRIVÉES HÔTELIÈRES PAR NATIONALITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (2007-2013) (ARRIVÉES SUPÉRIEURES À 400 000 EN 2013)



8 — In « Repères de l'activité touristique 2014 », Comité Régional du Tourisme Paris Région.

Sources : Insee-DGCS

**ÉVOLUTION DES ARRIVÉES HÔTELIÈRES PAR NATIONALITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (2007-2013)
(ARRIVÉES SUPÉRIEURES À 400 000 EN 2013)**



Sources : Insee-DGCI

Après la clientèle française, les clientèles les plus présentes en Île-de-France demeurent celles en provenance des pays immédiatement voisins : Royaume-Uni, Allemagne, Italie, Espagne.

Les Américains restent fidèles à Paris et constituent la deuxième clientèle étrangère, après le Royaume-Uni, avec des arrivées comprises entre 1,5 et 2 millions entre 2007 et 2013.

La clientèle japonaise reste stable autour de 750 000 arrivées annuelles, tandis que la clientèle chinoise a très sensiblement progressé, atteignant 880 000 arrivées en 2013.

Depuis le 1^{er} septembre 2004, la France ainsi que 26 autres pays européens, ont intégré la liste des destinations touristiques autorisées par la Chine. Depuis cette date, la montée en puissance du tourisme chinois vers la destination « Paris Île-de-France » ne se dément pas.

Ainsi, le nombre d'arrivées de touristes chinois dans l'hôtellerie francilienne a progressé de 106 % entre 2007 et 2013, tandis que dans le même temps la plupart des arrivées des clientèles « traditionnelles » (Royaume-Uni, Italie, Espagne, Pays-Bas) diminuaient sensiblement (entre -15 % et -42 %). Le pré-bilan de l'activité touristique portant sur l'année 2014 indique pour la première fois un repli de la clientèle japonaise dans l'hôtellerie parisienne et un très fort ralentissement des arrivées chinoises dans les hôtels de petite couronne. À l'inverse, les arrivées des clientèles américaines, italiennes, espagnoles, proche et moyen-orientales, sont en hausse. Au total, les arrivées et nuitées en 2014 sont en repli à Paris et en petite couronne, en hausse dans les départements de grande couronne.

La destination « Paris » est autorisée par le gouvernement chinois depuis septembre 2004 et une procédure accélérée d'obtention de visa, mise en place depuis janvier 2014, a fait bondir les demandes. L'évolution du taux de change Yuan chinois/Euros, est par ailleurs favorable aux ressortissants chinois. En janvier 2010, 1 000 yuans s'échangeaient contre 101 €, aujourd'hui, la même somme permet d'obtenir 136 €.

Il est encore très difficile pour un touriste chinois d'obtenir un visa de tourisme individuel pour venir en France. Les groupes, à partir de 5 individus, obtiennent plus facilement un visa.

Pour les primo-visiteurs, la capitale française s'inscrit généralement dans un tour d'Europe de 4 à 5 pays. Néanmoins, une population de repeaters est en train d'émerger, et pour ces derniers, si Paris reste un point de passage obligé, la priorité va également aux circuits thématiques en France (oenotourisme, golf, ski, shopping), à la Côte d'Azur, la Normandie ou encore la Bretagne. En apparence plus insolite, la petite ville de Montargis, dans le Loiret, fait également l'objet d'une importante fréquentation, en raison de ses liens historiques avec le Parti Communiste Chinois (Deng Xiaoping, Mao Zedong ou encore Zhou Enlai y ont séjourné, et la ville a accueilli de nombreux étudiants chinois au début des années 20).

**ÉVOLUTION DES ARRIVÉES HÔTELIÈRES EN ÎLE-DE-FRANCE, PAR NATIONALITÉS,
EN MILLIONS D'ARRIVÉES PAR AN, (2007-2013) (ARRIVÉES SUPÉRIEURES A 400 000 EN 2013)**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Évolution 2007-2013
Royaume-Uni	2,8	2,7	2,2	1,9	1,9	2,0	2,1	-23,8 %
États-Unis	1,9	1,6	1,5	1,5	1,5	1,7	2,0	8,7 %
Allemagne	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	-3,6 %
Italie	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	-18,1 %
Espagne	1,5	1,3	1,1	1,1	1,1	0,9	0,9	-41,5 %
Belgique	0,6	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	18,8 %
Japon	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	-8,7 %
Pays-Bas	0,7	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	-14,6 %
Chine	0,4	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,9	106,1 %
Proche et Moyen-Orient	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	80,4 %
Suisse	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	31,8 %
Russie	0,3	0,3	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	48,5 %
Amérique centrale et du Sud	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	60,4 %
Autre, Asie, Océanie	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,9	63,6 %

Sources : Insee, DGClS, CRT Paris Ile-de-France

Le repli important des clientèles italiennes, et surtout espagnoles et grecques, constitue l'un des symptômes de la crise économique et financière qui a frappé les pays de l'Europe du Sud au cours des années post-2007.

Par ailleurs, la cherté de l'euro face au dollar américain et à la livre sterling, qui a atteint des records en 2008, peut également expliquer les diminutions observées dès 2008 pour les clientèles américaines et britanniques. À l'inverse, on recense des gains sensibles de fréquentation pour plusieurs grandes aires géographiques : la Chine (+106 %), les Proche et Moyen Orient 6 (+80 %), l'Asie et l'Océanie 7 (+64 %), les pays d'Amérique Centrale et du Sud (+60 %), la Russie (+49 %). Ces augmentations traduisent à la fois une poussée du pouvoir d'achat dans certains de ces pays et/ou une facilitation des possibilités de sorties de territoire.

Entre 2007 et 2013, la région enregistre 1 million de touristes supplémentaires en provenance de Chine, des Proche et Moyen Orient, d'Amérique Centrale et du Sud. Agréant 8 % des arrivées étrangères en région Ile-de-France en 2007, ces groupes de pays représentent désormais 15 % d'entre elles. Plus du tiers de ces arrivées (36 %) concerne Paris, une part qui cependant s'érode, témoignant d'un meilleur report de ces arrivées vers le reste de la région.

Ces touristes supplémentaires compensent les reflux des clientèles en provenance du Royaume-Uni ou encore d'Europe du Sud.

Notons que globalement, la part des provenances hors Europe à destination de l'Ile-de-France progresse de 35 % à 44 % au cours de la même période (Amérique, Asie/Océanie, Afrique).

Les raisons de cette croissance de certains pays émetteurs sont multiples, mais parmi celles-ci, l'offre low cost dans l'aérien en est probablement une. Avec des tarifs d'appel aujourd'hui imbattables, les deux principaux acteurs du secteur (EasyJet et Ryanair) connaissent des taux de croissance du trafic passager très importants, pour un maillage de desserte très étendu. Toutefois, les distances correspondent pour l'instant majoritairement à du court et du moyen-courrier.

L'émergence d'une classe moyenne dans les pays d'extrême, proche et moyen Orient, mais également dans les BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine), ainsi que la dévaluation récente de l'Euro par rapport aux autres monnaies, agissent également favorablement sur l'essor du tourisme de la part de pays encore peu familiarisés avec ces pratiques.

1.4. Les pratiques touristiques

Le tourisme de groupe

En 2013, on estimait que 22 % des touristes arrivés en Ile-de-France avaient eu recours à un professionnel du tourisme pour organiser tout ou partie de leur voyage. Cette proportion englobe les touristes hexagonaux.

Parmi les touristes qui font appel à un professionnel du tourisme pour organiser leur séjour, il existe tout un panel de prises en charge qui vont de la simple réservation du transport et/ou de l'hébergement, au séjour en groupe entièrement organisé avec déplacements en autocars, guides, etc. Cette proportion de 15 à 20 % de voyages organisés semble relativement stable depuis 10 ans, même si l'on ne disposait pas à l'époque de données très fiables sur ces pratiques. Il apparaît cependant que les profils des voyageurs en groupe ont sensiblement évolué depuis dix ans, ce que confirment les dernières enquêtes menées par l'Apur en septembre 2013 et en septembre 2014 auprès de chauffeurs d'autocars de tourisme aux abords de sites touristiques emblématiques.

Les provenances lointaines sont les plus enclines à favoriser le séjour en groupe organisé. Lorsque cet éloignement géographique se double d'une distance culturelle, on rencontre des niveaux de voyages en groupe assez élevés, proches ou supérieurs de 20 %

Les clientèles « matures », proches culturellement ou qui connaissent et pratiquent la destination depuis de longues années, ont beaucoup moins recours que les clientèles récentes et lointaines aux professionnels du tourisme pour l'organisation de leur séjour en Ile-de-France. Lorsque l'éloignement géographique se double d'une distance culturelle, les visiteurs sont plus enclins à favoriser le séjour en groupe organisé.

Ainsi, seule 4,6 % de la clientèle britannique, première clientèle de la région avec environ 2 millions de visiteurs par an, voyage en groupe organisé. Cette proportion est contenue entre 1 % et moins de 5 % pour les clientèles ayant des frontières communes avec la France. Les clientèles lointaines, accoutumées aux pratiques touristiques et montrant une proximité culturelle avec l'Europe, s'affranchissent également plus facilement du voyage organisé en groupe. C'est le cas des Américains, des Canadiens, et également des Brésiliens. En revanche, les Japonais et les Chinois demeurent les deux clientèles pour lesquelles le recours au voyage organisé en groupe est le plus important (les valeurs fluctuent entre 15 et 21 % entre 2010 et 2013).

Régulièrement depuis 2003, la DVD procède à un comptage des autocars un jour de l'année sur 23 sites touristiques parisiens. Le dernier décompte, réalisé le 9 juin 2011, enregistrait 1 232 autocars. La DVD estime qu'en moyenne, un millier d'autocars circulent quotidiennement dans Paris.

Nationalités	% de voyageurs en groupes organisés						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Britanniques	3,8	3,5	4,1	6,2	3,7	2,2	4,6
Allemands	2,2	2,4	3,7	3,1	2,1	4,9	3,0
Belges	NC	NC	3,6	4,3	5,6	4,2	4,1
Néerlandais	NC	NC	5,7	1,6	4,4	5,9	0,9
Suisses	NC	NC	3,4	2,4	3,2	2,5	3,3
Espagnols	3,8	5,9	2,3	3,2	3,8	3,4	4,1
Italiens	4,5	5,6	2,7	4,8	5,1	3,6	2,9
Américains	9,2	9,6	6,5	6,7	7,2	7,5	8,7
Japonais	23,8	26,1	22,5	20,9	17,6	18,8	20,2
Russes	9,6	11,3	9,1	8,6	5,2	4,4	4,8
Canadiens	NC	6,6	2,8	5,0	6,4	5,9	6,2
Australiens	NC	10,0	1,6	1,7	5,6	6,8	6,3
Chinois	26,1	18,1	12,6	17,1	15,9	18,9	15,4
Brésiliens	4,5	4,9	4,0	2,2	3,7	8,3	7,9
Indiens	4,7	4,4	4,2	5,1	7,0	6,6	5,0

Sources : dispositifs permanents d'enquêtes dans les aéroports et dans les trains – CRT Paris Ile-de-France, ADP, SVD (BVA)

Les motifs de séjours

Les séjours pour motifs professionnels semblent avoir, par ailleurs, sensiblement décliné au profit des séjours d'agrément, même si l'évolution sur longue période est mal aisée à suivre car les modes de questionnement ont évolué au fil du temps.

En revanche, les motifs combinés (personnel et professionnel) sont en augmentation.

Observée sous l'angle des nuitées hôtelières, cette baisse tendancielle de la part des nuitées d'affaires au profit d'un tourisme d'agrément se confirme : en 2006, 44,7 % des nuitées dans l'hôtellerie parisienne étaient liées à du tourisme d'affaires (46,9 % à Paris). En 2013, ce poids s'est réduit à 40,6 % (39,9 % à Paris). Toutefois, tous les territoires d'Ile-de-France ne sont pas affectés par un recul de ce poids, les Yvelines, l'Essonne, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne ou encore le Val-d'Oise connaissant en revanche une augmentation de la part des nuitées d'affaires. Ce segment du tourisme mériterait à lui seul une exploration complète pour en comprendre les mouvements.

MOTIFS DE SÉJOURS EN ILE-DE-FRANCE

	2010	2011	2012	2013
Motif personnel (loisirs)	60,3 %	60,1 %	62,0 %	62,3 %
Motif professionnel (affaires)	29,2 %	27,3 %	26,1 %	24,5 %
Motifs à la fois personnel et professionnel	10,5 %	12,6 %	11,8 %	13,2 %

Sources : enquêtes auprès des clientèles françaises venues en train et des clientèles internationales venues en train et en avion, CRT

Les principaux sites touristiques, culturels ou de loisirs visités

Les sites les plus visités de l'Ile-de-France sont pour la majeure partie d'entre eux localisés à Paris, à l'exception de Disneyland Resort Paris® et du domaine de Versailles.

Il faut cependant noter que depuis 2007, ce n'est plus Notre-Dame de Paris qui détient le record du nombre de visiteurs dans la région, mais Disneyland Resort Paris® (14,9 millions de visiteurs en 2013). Le parc d'attractions revendique également la place de premier site touristique européen. Les sites emblématiques incontournables demeurent cependant, au fil des saisons, dans le peloton de tête : Notre-Dame de Paris, le Sacré-Cœur de Montmartre, la Tour Eiffel, le Musée du Louvre, la Cité des Sciences et de l'Industrie, le Centre Pompidou... Toutefois, la hausse rapide de la fréquentation de la Tour Montparnasse (+139 %) est sans doute à rapprocher de l'augmentation plus contenue du nombre de visiteurs de la Tour Eiffel (+9,5 % depuis 2002).

Le Musée du Louvre se hisse au premier rang des musées européens en termes de fréquentation, devant le British Museum (6,7 millions de visiteurs), la National Gallery (6 millions de visiteurs) ou encore le Musée du Vatican (5,5 millions de visiteurs). Notons que deux autres musées parisiens s'inscrivent parmi les 15 musées européens les plus fréquentés : le Centre Pompidou et le Musée d'Orsay.

En termes d'évolution, il est intéressant de remarquer que la fréquentation de ces grands sites touristiques franciliens, qui atteignait déjà il y a 10 ans des niveaux très élevés, a encore trouvé des marges de progrès depuis 2002. Les 20 sites pour lesquels la fréquentation a pu être documentée en 2002 et en 2013 ont engrangé 18 millions de visiteurs supplémentaires en 10 ans (+27 %). Ce niveau de croissance est amplement dépassé pour 10 d'entre eux (Notre-Dame de Paris, Sacré Cœur de Montmartre, Musée du Louvre, Domaine de Versailles, Musée d'Orsay, Musée de l'armée, Tour Montparnasse, Panthéon, Palais Garnier, Musée d'Art moderne de la Ville de Paris.)

Cette liste n'est bien sûr pas exhaustive et s'efforce d'intégrer les sites récemment ouverts ou réouverts, et dont la fréquentation est loin d'être confidentielle. Parmi ces derniers, on peut citer le Musée du Quai Branly, le Musée de l'Orangerie, le Palais de Tokyo, le 104, la cité de l'Architecture, D'autres établissements, absents de ce palmarès, ont bénéficié néanmoins d'un excellent dynamisme récemment : le Musée Guimet, le Musée de la Poste, la cité nationale de l'histoire de

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Disneyland Resort Paris	13 100 000	12 400 000	12 400 000	12 300 000	12 800 000	14 500 000	15 300 000	15 400 000	15 000 000	15 600 000	16 000 000
Notre-Dame de Paris	10 000 000	10 000 000	12 800 000	13 000 000	13 600 000	13 600 000	13 650 000	13 650 000	13 650 000	13 650 000	13 650 000
Sacré Cœur de Montmartre	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000	10 500 000	10 500 000	10 500 000	10 500 000	10 500 000	10 500 000	10 500 000
Musée du Louvre	5 717 249	5 735 399	6 600 398	7 553 000	8 300 000	8 300 000	8 461 000	8 387 700	8 413 993	8 840 699	9 660 609
Domaine de Versailles	4 054 682	3 693 872	3 300 200	4 480 081	4 741 758	5 326 317	5 613 850	5 659 607	6 026 382	6 746 198	7 278 745
Tour Eiffel	6 157 042	5 864 969	6 229 993	6 428 441	6 695 131	6 797 409	6 929 463	6 600 000	6 709 634	7 086 273	6 270 000
Centre Pompidou	5 502 699	5 320 857	5 368 548	5 341 064	5 133 506	5 509 425	4 351 942	4 966 833	4 612 040	5 121 696	4 367 514
Musée d'Orsay	2 130 149	1 829 574	2 590 316	2 918 225	3 009 203	3 166 509	3 025 164	3 022 012	2 985 510	3 144 449	3 579 130
Cité des Sciences et de l'Industrie	2 624 000	2 853 000	2 795 000	3 186 000	3 055 000	3 031 000	3 042 000	3 058 000	2 867 000	2 653 000	2 641 356
Chapelle de la médaille miraculeuse								2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Muséum National d'Histoire Naturelle	2 154 936	2 059 990	1 444 744	1 236 573	1 344 334	1 373 837	1 696 360	1 621 692	1 951 456	2 051 458	2 040 313
Arc de Triomphe	1 429 722	1 192 791	1 205 988	1 255 104	1 170 373	1 334 873	1 317 996	1 535 000	1 504 273	1 583 107	1 732 280
Galerias Nationales du Grand Palais				1 113 662	930 297	819 186	1 271 720	1 577 539	2 185 148	1 839 423	1 518 927
Musée de l'Armée	1 018 672	990 650	823 922	1 070 122	1 021 641	1 194 950	1 266 181	1 221 796	1 427 695	1 433 850	1 404 739
Musée du Quai Branly					952 770	1 492 440	1 389 490	1 496 438	1 326 153	1 457 028	1 310 148
Tour Montparnasse	488 744	460 000	436 871	432 392	458 045	554 372	643 904	657 826	767 011	870 300	1 150 085
Sainte-Chapelle	822 843	748 684	799 662	888 861	833 392	850 000	757 976	886 573	792 484	924 695	951 858
Musée de l'Orangerie					447 093	598 762	543 754	568 586	692 268	697 108	800 000
Musée Grévin	615 994	605 000	705 100	689 033	681 900	762 705	751 541	772 000	815 534	742 103	753 517
Le Panthéon	295 514	386 162	388 019	404 132	461 303	498 000	566 941	635 863	702 182	710 844	724 392
Palais de Tokyo				206 213	268 529	201 306	184 435	209 042	225 907	122 028	407 111
Palais Garnier/Opéra national de Paris & Bibliothèque Musée	453 471	363 576	457 136	494 243	424 396	480 933	500 452	477 568	501 950	562 779	646 276
Musée d'art moderne de la Ville de Paris	376 570	331 847	97 187	80 726	775 581	373 793	784 213	708 720	676 605	597 184	398 400
Palais de la Découverte	483 390	342 894	436 000	630 385	625 383	486 831	543 033	517 119	682 036	510 891	503 741
Petit Palais/Musée des Beaux-Arts de la Ville de Paris	fermé	fermé	fermé	90 213	787 418	576 337	558 855	475 934	689 702	557 147	362 303
Le 104 (*)											109 836
Cité de l'Architecture											
Musée Carnavalet	490 048	611 500	395 355	448 295	454 551	458 753	730 104	621 787	632 172	596 711	616 645
Musée Rodin	558 936	508 386	528 779	589 399	613 630	670 706	744 051	792 967	721 546	734 712	731 962
Institut du Monde Arabe			614 902	813 994	461 645	360 292	436 625	704 540	571 137	81 538	140 924
Musée Picasso	440 617	395 339	480 300	507 321	501 060	468 341	342 722	249 775	fermé	en travaux	en travaux
Musée du Luxembourg (**)					717 220	973 417	560 000	fermé	fermé	521 559	193 535
Cinémathèque (***)						328 701	333 291	383 079	383 703	518 000	720 000

(*) : les chiffres 2013 pour le 104 sont issus du rapport d'activité 2013

(**) : les chiffres 2011/2012/2013 pour le Musée du Luxembourg sont issus de la réunion des musées nationaux

(***) : les chiffres 2013 pour la cinémathèque sont issus du rapport d'activité 2013

2013	Variation 2002/2013
14 900 000	13,7 %
14 000 000	40,0 %
10 500 000	31,3 %
9 201 157	60,9 %
7 530 000	85,7 %
6 740 000	9,5 %
5 209 678	-5,3 %
3 467 320	62,8 %
2 642 255	0,7 %
2 000 000	NC
1 937 308	-10,1 %
1 775 054	24,2 %
1 423 626	NC
1 375 014	35,0 %
1 307 326	NC
1 168 640	139,1 %
1 007 079	22,4 %
900 000	NC
756 124	22,7 %
728 116	146,4 %
723 259	NC
710 000	56,6 %
695 376	84,7 %
530 824	9,8 %
528 972	NC
520 000	NC
513 000	NC
428 752	-12,5 %
en travaux	NC
NC	NC
en travaux	NC
603 068	NC
464 000	NC

l'immigration, le Musée des Plans-Reliefs, la Maison de Balzac ou encore le Musée Zadkine. Ajoutons que d'autres sites, hors Paris, témoignent d'une fréquentation et d'une capacité d'attraction conséquentes. Conjuguant niveau de fréquentation élevé et variation à la hausse du nombre de visiteurs entre 2012 et 2013, on recense notamment le château de Vaux-le-Vicomte, le parc des félins, le domaine de Champs-sur-Marne, (tous trois en Seine-et-Marne), la villa Savoye dans les Yvelines, le domaine de Courson et le Musée Français de la Photographie (dans l'Essonne), ou encore le Musée de l'Air et de l'Espace en Seine-Saint-Denis.

Enfin, certains sites tout à fait spécifiques ne figurent pas dans ce tableau, faute de données de fréquentation en évolution ou tout simplement faute d'estimation précise de fréquentation. Il s'agit notamment de sites voués aux achats, rassemblant à la fois une fréquentation locale et touristique comme le quartier Opéra/Haussmann (avec environ 12 millions de touristes par an), le marché d'Aligre, La Vallée Village avec 6,5 millions de visiteurs en 2013, mais aussi le cimetière du Père-Lachaise (environ 3,5 millions de visiteurs par an).

Au total, les musées de la région Ile-de-France totalisent 37,7 millions de visiteurs en 2013, pour un total national de 63,5 millions, soit un ratio de 59 %. Un ratio qui reflète la forte concentration de l'offre culturelle, au regard des autres rapports (18 % de la population métropolitaine, près de 31 % du PIB, 27 % des effectifs universitaires...) ⁹.

Fréquentation des sites par les touristes selon les nationalités

Le « top 7 » des sites les plus fréquentés par les touristes reste quasiment immuable depuis 2002, quelle que soit la nationalité des visiteurs, seul leur ordre de préférence varie. Il s'agit de Disneyland Resort Paris, Notre-Dame de Paris, du Sacré-Cœur, de la Tour Eiffel, du Musée du Louvre, du centre Pompidou et du Domaine de Versailles. On constate néanmoins que si le trio de tête est constant, le Musée du Louvre et le Domaine de Versailles se sont invités parmi les 5 premiers du palmarès, supplantant ainsi la Tour Eiffel et le centre Pompidou en nombre de visiteurs.

Au-delà de ces monuments et sites incontournables, on peut noter quelques spécificités selon les provenances des visiteurs. Ainsi, les Britanniques, les Espagnols, les Italiens, et, dans une moindre mesure, les Belges, se rendent davantage que les autres clientèles à Disneyland® Paris, les Allemands et les Néerlandais vont davantage au Centre Pompidou, les Suisses visitent plus souvent le Musée du Quai Branly, les Américains et les Canadiens affectionnent particulièrement le Musée d'Orsay et le Domaine de Versailles, tout comme les Japonais et les Russes. Les Chinois et les Brésiliens sont de plus en plus nombreux à visiter le Musée du Louvre et le Château de Versailles. Quant à la clientèle française, elle représente 51 % des visiteurs de Disneyland® Paris, en recul cependant au cours de la dernière année.

Au final, certains sites et monuments franciliens fonctionnent pour l'essentiel grâce à l'apport d'une clientèle étrangère, ce qui témoigne d'un fort rayonnement international de la destination et de son offre culturelle. C'est le cas pour la Tour Eiffel, dont 88 % de la fréquentation repose sur les touristes internationaux. Idem pour la Sainte-Chapelle, la Tour Montparnasse, (dont les Chinois sont la première clientèle), les musées du Louvre et d'Orsay, ou encore la Conciergerie. Au Domaine de Versailles, 79 % des visiteurs sont étrangers ; au total, le domaine accueille 15 % d'Américains, 6 % de Chinois, 5 % de Brésiliens et 4 % de Russes.

En revanche, d'autres établissements sont plus massivement fréquentés par une clientèle française (Musée de la Poste, Musée Jacquemart-André, Musée de la Chasse et de la Nature, Cité de la musique, Musée Guimet, Musée Grévin ou encore Musée de Cluny).

9 — Sources : Ministère de la Culture et de la Communication/ Direction générale des patrimoines, « Chiffres-clés de la région Ile-de-France 2015 » Insee Ile-de-France, IAU Ile-de-France, CCI Paris Ile-de-France.

Fréquentation des salons et foires

Paris Ile-de-France propose la plus grande surface européenne couverte dédiée aux foires, salons et congrès, avec 682 000 m² répartis dans une vingtaine de sites d'exposition.

En 2012, la destination a accueilli sur ces sites dédiés 3 816 manifestations dont 407 salons et 278 congrès, et un total de 12,2 millions de visiteurs pour environ 5,4 milliards d'euros de retombées économiques. Ces résultats ont permis à la destination Paris de rester leader européen pour la fréquentation des salons et, selon les classements, 1^{re} ou 7^e pour les congrès (classement respectif de l'ICCA et de l'UIA).

Noms	Lieux	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mondial de l'automobile	Paris Porte de Versailles	1 339 126		1 037 716		1 263 467		1 230 633
Salon international de l'Agriculture	Paris Porte de Versailles	471 792	699 336	604 405	677 427	639 266	688 738	678 816
Foire internationale de Paris	Paris Porte de Versailles	622 427	667 124	674 525	642 589	608 791	568 192	619 745
Salon nautique international de Paris	Paris Porte de Versailles	270 756	270 892	252 808	236 318	226 646	242 833	242 833
L'étudiant — Paris	Paris Porte de Versailles			219 884	228 173	216 849	198 332	169 935
Salon du livre de Paris	Paris Porte de Versailles	174 670	169 901	157 055	199 459	186 423	176 475	155 762
Cheval Paris	Paris Nord Villepinte	190 794	152 083	137 252	106 362	98 101	124 759	151 341
Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace	Paris le Bourget		400 000		395 416		413 028	
Batimat	Paris Nord Villepinte				228 829		162 026	
Maison & Objet	Paris Nord Villepinte	226 735	261 989	256 934	234 294	150 346	164 290	160 790
SIMA-SIMAGENA-SIMAVIP	Paris Nord Villepinte				153 866		136 396	
Who's Next & Prêt à Porter Paris	Paris Porte de Versailles						102 960	112 746
SIAL	Paris Nord Villepinte	210 638		147 860		91 875		95 749
Intermat	Paris Nord Villepinte	209 032			134 517			81 598
Interclima + elec	Paris Porte de Versailles			105 128		90 438		60 652
Salon des vins des vignerons indépendants	Paris Porte de Versailles	155 671	136 134	114 671	142 158	132 853	135 568	
Salon international du chocolat	Paris Porte de Versailles	105 798	50 234	93 418	74 511	108 477	101 937	
Salon mondial du tourisme	Paris Porte de Versailles			105 393	93 734	101 698	100 157	

Source : « Le tourisme à Paris - chiffres clés », OTCP

2. Évolution des pratiques liées au tourisme de groupe

Sur cinq sites touristiques emblématiques : les abords de Notre-Dame et du boulevard Haussmann en septembre 2013, la tour Eiffel, le Trocadéro, les abords du Grand Palais et le secteur Pigalle/Butte Montmartre en septembre 2014

2.1. Dénombrement et origines des autocars enquêtés et de leur groupe de touristes

Un premier tour de table a réuni, le 4 juillet 2013, la direction de la voirie et des déplacements, la direction du développement économique, de l'emploi et de l'enseignement supérieur, et le cabinet de l'adjoint au maire de Paris en charge du tourisme. Les demandeurs ont validé le principe d'une première phase d'enquêtes à lancer avant la fin de l'année 2013 sur deux sites jugés sensibles en termes de stationnement des autocars de tourisme : l'île de la Cité et le quartier des grands magasins. Pour ces deux sites, un premier repérage des lieux de stationnement a été conduit les jeudis 12 et vendredis 13 septembre 2013. À l'issue de ces repérages, un inventaire précis des voies ou segments de voies retenus a été proposé aux enquêteurs :

- aux abords de l'île de la Cité, les rues Saint-Honoré (de la rue de Rohan à la rue de Marengo) (1er), de l'Échelle (1er), de Richelieu (1er) (de la rue Saint-Honoré à la Galerie d'Orléans), l'avenue Victoria (4e) et enfin la rue Auguste Comte (6e) ;
- aux abords des grands magasins, les rues Halévy, Glück et Scribe (9e).

Les enquêtes auprès des chauffeurs d'autocars aux abords de ces sites ont été menées les 21 et 26 septembre 2013.

Une deuxième vague d'enquêtes a été lancée en septembre 2014 sur 3 sites subissant également une forte pression touristique :

- le secteur Pigalle/pied de la Butte Montmartre, le long des boulevards de Clichy et de Rochechouart, en particulier sur la section comprise entre le métro Anvers et le métro Blanche ;
- les abords du Grand Palais, et notamment le Cours la Reine ;
- la place du Trocadéro et du 11 novembre, dont l'esplanade surplombe les jardins du Trocadéro et offre une perspective monumentale sur l'axe Tour Eiffel – Champ de Mars ;
- enfin, les avenues Joseph Bouvard et Gustave Eiffel qui réservent, au pied de la Tour Eiffel, près de 40 emplacements autocars.

Cette partie synthétise les éléments recueillis au cours de ces deux vagues d'enquêtes, en les rapprochant des conclusions issues de la première enquête, réalisée en 2001.

Les questionnaires ont tous été administrés en face-à-face, à bord du véhicule.

AXES ENQUÊTÉS EN 2013 ET 2014



Résultats des comptages dans Paris

Le tableau suivant indique le nombre d'autocars qui ont effectué un arrêt sur les différents sites d'enquêtes. Le nombre d'autocars est plus important le samedi que le jeudi, mais l'écart n'est pas significatif.

COMPTAGE DES AUTOCARS SUR LES DIFFÉRENTS SITES D'ENQUÊTE

	2013			2014			TOTAL 2013- 2014
	Samedi 21 septembre	Jeudi 26 septembre	TOTAL des deux jours	Samedi 20 septembre	Jeudi 25 septembre	TOTAL des deux jours	
Notre Dame/ Ile de la Cité	49	45	94				
Opéra	50	43	93				
TOTAL	99	88	187				
dont enquêtés	64	58	122				
Pigalle/Butte Montmartre				32	40	72	
Tour Eiffel/ Trocadéro				72	34	106	
Grand Palais/ Cours la Reine				58	56	114	
TOTAL				162	130	292	
dont enquêtés				89	80	169	
COMPTAGES	99	88		162	130		479
ENQUÊTES	64	58		89	80		291

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Si l'on observe les résultats de l'enquête sur les 5 sites, quels enseignements peut-on en tirer ?

- L'échantillon recueilli est robuste : la base consolidée (2013 et 2014) comporte 480 comptages et 290 questionnaires remplis ;
- Les écarts entre les secteurs enquêtés sont significatifs : de 72 autocars à Pigalle jusqu'à 114 au Grand Palais, une amplitude qui tient à l'offre en stationnement proposée. Le faible échantillon relevé dans le secteur Pigalle résulte de l'existence d'une offre résiduelle après la requalification de l'espace public en 2007 : 4 emplacements en dépose-reprise sur le boulevard de Rochechouart et 4 autres emplacements sur le boulevard de Clichy devant le Moulin Rouge. Ces emplacements font l'objet de comportements très variés : les rotations sont rapides devant l'établissement du Moulin Rouge, cependant que les temps d'occupation sont beaucoup plus longs au droit du lycée Decour (places « ventousées »). À l'inverse, le parc de stationnement de Cours-la-Reine, dans le secteur du Grand Palais, comporte près de 50 emplacements ;
- Le millésime 2014 est marqué par un nombre assez élevé de refus de la part des chauffeurs d'autocars : 59 contre 18 en 2013. Le delta correspond à des autocars ayant déjà été sollicités sur l'un des autres sites lors de la même journée d'enquêtes ou à des chauffeurs sur le point de repartir (dépose ou reprise du groupe en cours, départ vers le dépôt ou l'hôtel, changement d'emplacement de stationnement). En 2014, les chauffeurs d'autocars ressortissant des pays de l'est ou encore d'Allemagne, sont les plus nombreux à refuser l'enquête au regard du nombre d'autocars de la même provenance recensés.

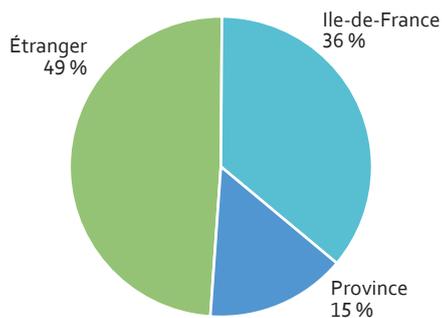
Nationalités des autocars et des groupes

L'origine des autocars

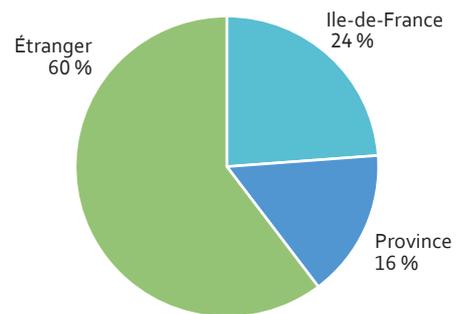
Le relevé des plaques minéralogiques des autocars nous permet d'identifier le pays de provenance des autocars, voire le département pour les autocars français. Une petite minorité d'entre eux n'a toutefois pas pu être identifiée par les enquêteurs.

- 40 % des autocars recensés lors des enquêtes 2013-2014 sont immatriculés en France (24 % en Ile-de-France, 16 % en Province). La proportion d'autocars provenant de l'étranger est donc majoritaire avec 60 %. En comparaison avec les chiffres de l'enquête effectuée en 2001, les données en structure ont connu un glissement important, puisque la part des autocars d'origine étrangère était certes importante, mais encore minoritaire (49 %). Leur poids a fortement augmenté, au détriment des immatriculations françaises, et plus particulièrement franciliennes.

ORIGINE 2001



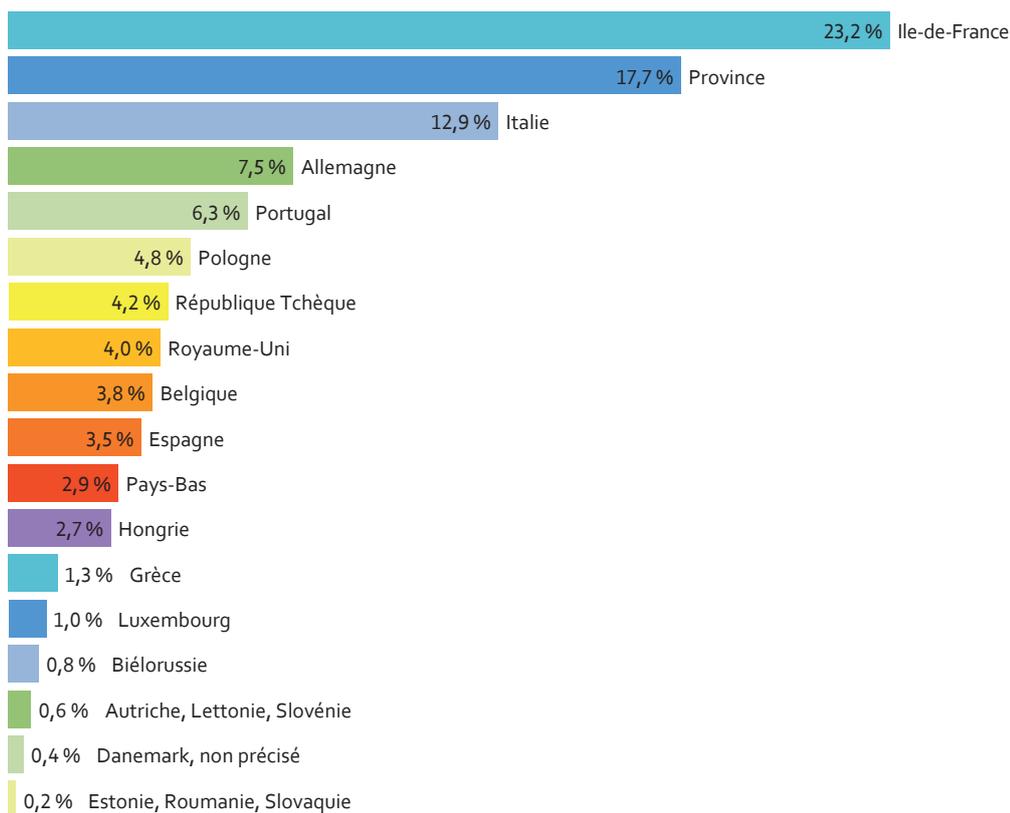
ORIGINE 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

- Globalement, 26 % des autocars étrangers proviennent de pays dont les frontières sont situées à moins de 500 kilomètres de Paris (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg), ce qui correspond à un voyage de 5 à 6 heures. Ces autocars sont d'ailleurs deux fois plus présents les samedis que les jeudis d'enquête, probablement en raison de distances qui permettent des déplacements « lieu de résidence-lieu de tourisme » sur les deux jours chômés de fin de semaine.
- Les immatriculations en provenance de pays limitrophes à l'Hexagone (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Italie, Espagne) représentent 49 % du total des autocars étrangers au cours des enquêtes 2013-2014, avec des présences variables selon le jour de semaine : ils sont en moyenne plus présents les samedis que les jeudis.
- À rebours de cette observation, les autocars étrangers immatriculés dans des pays ne jouxtant pas la France sont plus présents les jeudis (58 %) que les samedis (45 %).

ORIGINE DES AUTOCARS 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Les autocars provenant des pays de l'Europe du sud (Espagne, Portugal, Italie, Grèce) dominent les présences étrangères (41 %).

Les autocars provenant de l'est de l'Europe pèsent à hauteur de 26 % dans le total et ceux provenant du nord de l'Europe, absorbent 27 % des véhicules étrangers dénombrés.

La présence des autocars provenant des pays de l'est est nettement plus marquée les jeudis (65 % contre 35 % le samedi), alors que les autocars immatriculés dans un pays du nord de l'Europe sont plus repérables en fin de semaine, le samedi (60 % contre 40 %). Aucun des pays du premier groupe n'a de frontières communes avec la France et la distance moyenne (à vol d'oiseau) entre les différentes capitales de ces pays et Paris avoisine 1 400 km. En revanche, 3 pays du deuxième groupe ont des frontières communes avec la France, et la distance moyenne entre leurs capitales et Paris est de 470 km. Des distances qui peuvent permettre, pour les plus proches d'entre eux (Belgique et Luxembourg), d'envisager des visites sur une journée de semaine.

PAYS D'ORIGINE DES AUTOCARS RECENSÉS

	Samedis		Jeudis		TOTAL des quatre journées	
Province	57	22 %	28	13 %	85	18 %
Ile-de-France	57	22 %	54	25 %	111	23 %
TOTAL France	114	44 %	82	38 %	196	41 %
Autriche	2	1 %	1	0 %	3	1 %
Belgique	12	5 %	6	3 %	18	4 %
Biélorussie	3	1 %	1	0 %	4	1 %
République tchèque	6	2 %	14	6 %	20	4 %
Allemagne	25	10 %	11	5 %	36	8 %
Danemark	0	0 %	2	1 %	2	0 %
Espagne	9	3 %	8	4 %	17	4 %
Estonie	1	0 %	0	0 %	1	0 %
Royaume-Uni	7	3 %	12	6 %	19	4 %
Grèce	3	1 %	3	1 %	6	1 %
Hongrie	8	3 %	5	2 %	13	3 %
Italie	31	12 %	31	14 %	62	13 %
Luxembourg	4	2 %	1	0 %	5	1 %
Lettonie	0	0 %	3	1 %	3	1 %
Pays Bas	8	3 %	6	3 %	14	3 %
Portugal	19	7 %	11	5 %	30	6 %
Pologne	6	2 %	17	8 %	23	5 %
Roumanie	1	0 %	0	0 %	1	0 %
Slovaquie	0	0 %	1	0 %	1	0 %
Slovénie	2	1 %	1	0 %	3	1 %
Non précisé	0	0 %	2	1 %	2	0 %
TOTAL étranger	147	56 %	136	62 %	283	59 %
TOTAL général	261	100 %	218	100 %	479	100 %

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

En conclusion, l'exploitation des plaques minéralogiques relevées au cours des journées d'enquête réalisées en 2013 et 2014 donne lieu aux enseignements suivants :

- forte baisse de la part des autocars franciliens entre 2001 et 2013/2014 : sur l'ensemble des immatriculations françaises, ils représentaient 36 % du total en 2001, ce taux s'établit désormais à 23 % en moyenne 2013-2014 ;
- cette érosion s'est faite au profit des autocars immatriculés à l'étranger (de 49 % à 59 %), et notamment des pays de l'est (de 4 % à 14 %) et de l'Italie (de 4 % à 13 %). Ces deux ensembles géographiques accaparent plus du quart de la part de marché apparente du transport de tourisme par autocars ¹⁰, avec 131 autocars sur 479 au total.

10 — La part de marché apparente correspond ici à une appréciation empirique issue de la consolidation des résultats des 4 journées d'enquêtes.

L'origine des groupes

Au cours des entretiens, les chauffeurs ont été interrogés sur la nationalité du groupe qu'ils transportaient. 325 réponses ont été recueillies.

Quatre éléments généraux caractérisent l'origine des groupes transportés par les autocars lors de l'enquête :

- la forte prééminence des groupes asiatiques (50 %), provenant essentiellement de Chine et du Japon, et dans une moindre mesure, de Corée du Sud, d'Inde, d'Indonésie, de Singapour, de Thaïlande et du Vietnam. Leur poids connaît une croissance accélérée par rapport à 2001 (21 %) ;
- l'importance du tourisme européen (hors hexagone), qui représente 22 % des groupes transportés en moyenne sur les quatre jours d'enquête. Cette part est toutefois en repli par rapport aux enquêtes de 2001, où les groupes européens constituaient 44 % du total des groupes enquêtés acheminés par autocars. Les groupes européens proviennent d'Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Roumanie et Royaume-Uni ;
- avec 5 % de taux de pénétration, les groupes en provenance d'Amérique du Nord sont en diminution par rapport à 2001 (8 %) ;
- la lente ascension du tourisme en provenance d'Amérique du Sud. Si les volumes restent globalement faibles au regard des provenances asiatiques et européennes, leur poids parmi les grandes aires géographiques s'accroît, passant de 1 % en 2001 à 3 % en 2014, Brésil en tête.

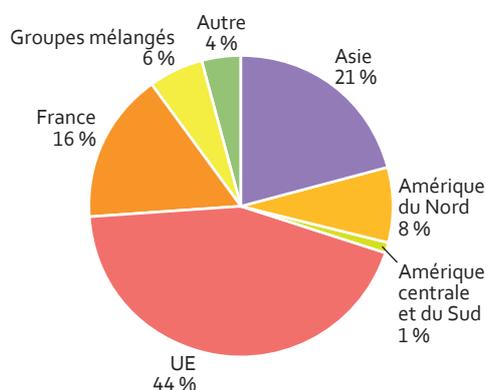
Les différences d'origine et de composition des groupes que l'on peut enregistrer entre les enquêtes de 2013 et celles de 2014 justifient que l'on distingue les séries de résultats.

ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES GROUPES TRANSPORTÉS PAR AUTOCAR

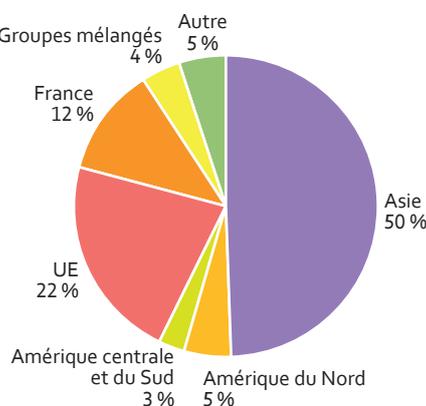
	2013		2014		TOTAL des deux vagues	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Asie	104	72 %	58	32 %	162	50 %
Amérique du Nord	4	3 %	12	7 %	16	5 %
Amérique du Sud	4	3 %	6	3 %	10	3 %
Union Européenne	13	9 %	57	32 %	70	22 %
France	7	5 %	31	17 %	38	12 %
Groupes mélangés	4	3 %	9	5 %	13	4 %
Autres	9	6 %	7	4 %	16	5 %
TOTAL	144	100 %	180	100 %	325	100 %

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

NATIONALITÉ DES GROUPES TRANSPORTÉS en 2001



en 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

La comparaison de ces représentations en secteur témoigne de mouvements d'ampleur entre l'enquête de 2001 et celles de 2013-2014.

- le plus fort contingent de groupes étrangers provient d'Asie (en moyenne 50 % des groupes présents au moment des enquêtes). Une déclinaison par pays permet de mieux identifier les groupes les plus présents ;
- la Chine reste de loin le plus fort pays émetteur parmi les pays d'Asie (près de 7 groupes asiatiques sur 10), devant le Japon (13 %) et la Corée du Sud (11 %). Le solde se partage entre l'Inde, le Vietnam, l'Indonésie, la Thaïlande et Singapour ;
- le bloc constitué de pays de l'UE est en forte baisse entre 2001 et 2013-2014, ainsi que, dans une moindre mesure, les ressortissants Français et les touristes en provenance d'Amérique du Nord ;
- les autres groupes étrangers sont plus faibles en nombre et plus homogènes dans leur répartition. La catégorie « Autre », dont le poids augmente fortement, est constituée de pays non solubles dans les grandes aires géographiques traditionnelles. Parmi ces derniers, la Russie occupe la première place.

Le tableau ci-dessous indique, par pays et en structure, les plus fortes progressions enregistrées entre 2001 et 2013-2014 au cours des enquêtes réalisées à bord des autocars :

LES PAYS DONT LE NOMBRE DE GROUPES A AU MOINS DOUBLÉ ENTRE 2001 ET 2013-2014

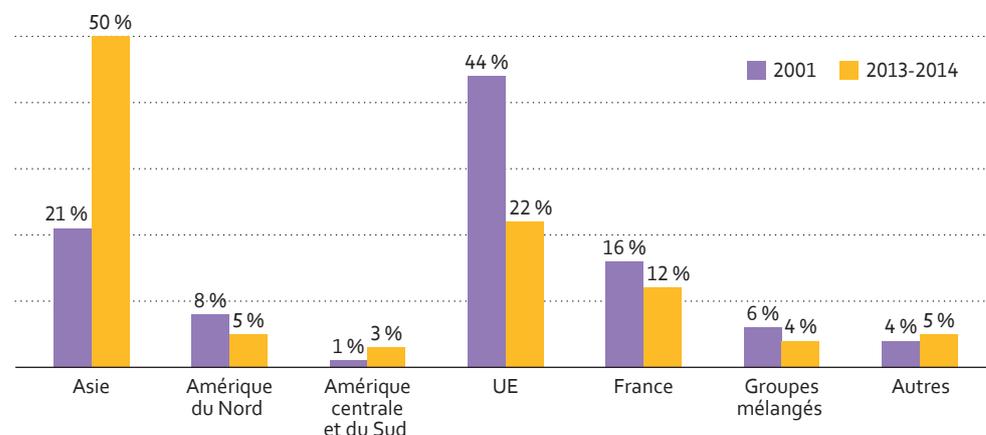
	2001	2013-2014	Multiplicateur
Chine	9 %	32 %	3,7
Corée du sud	2 %	6 %	3,2
Italie	1 %	2 %	2,4
Pologne	1 %	2 %	2,4
Inde	0 %	2 %	9,0
Brésil	0 %	2 %	7,5
Canada	0 %	1 %	4,5
TOTAL	13 %	47 %	3,6

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Les 7 pays mentionnés précédemment ont vu leur poids passer de 13 % à 47 % des groupes transportés par autocars recensés au moment des enquêtes.

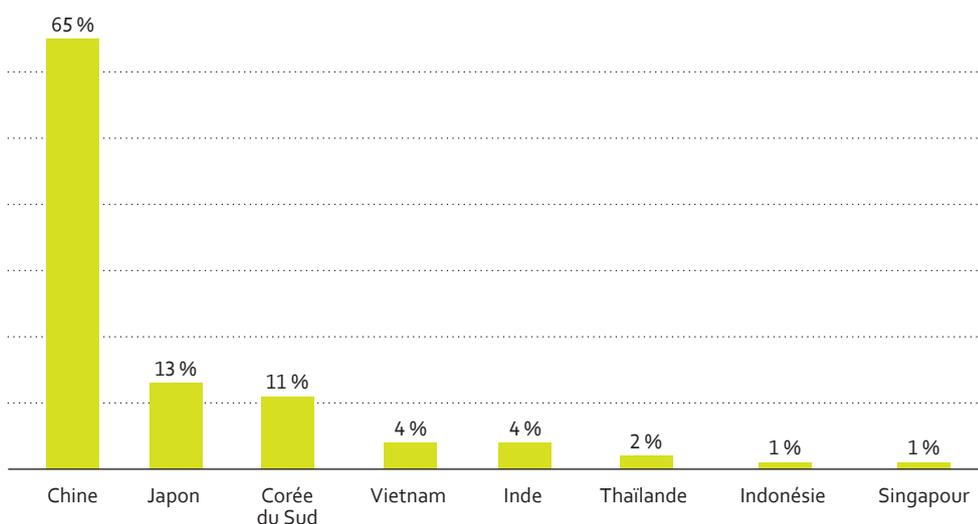
Ces changements puissants, intervenus entre 2001 et 2013-2014, s'inscrivent dans une mutation structurelle de la fréquentation touristique à Paris et en Ile-de-France. Ils sont cohérents avec la massification des nuitées constatée pour certains pays ou groupes de pays (voir tableaux p. 9 et 10).

ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DES GROUPES PAR NATIONALITÉ



Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

POIDS DES PAYS ASIATIQUES (2013-2014)



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Concordance entre les nationalités des groupes et celles des autocars

Le tableau ci-dessous montre que près des trois-quarts des autocars approchés en 2013 et 2014, transportent des groupes ayant une nationalité différente de celle du pays d'immatriculation. C'est un niveau très supérieur à celui de 2001, qui s'établissait à moins de la moitié (49 %).

CONCORDANCE DES NATIONALITÉS DES GROUPES ET DES AUTOCARS

	2001		2013-2014	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Nationalité identique	235	51 %	93	29 %
Nationalité différente	226	49 %	232	71 %
TOTAL	461	100 %	325	100 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Malgré des dissemblances entre 2013 et 2014, plutôt d'ordre contextuel, l'observation plus précise des données entre 2001 et 2013-2014, reflète des mouvements profonds et structurels :

AUTOCARS TRANSPORTANT DES GROUPES DE NATIONALITÉS DIFFÉRENTES

	2001			2013-2014		
	Nombre d'autocars de la nationalité	Autocars transportant des touristes d'une nationalité différente		Nombre d'autocars de la nationalité	Autocars transportant des touristes d'une nationalité différente	
		Nombre	%		Nombre	%
Ile-de-France	141	115	82 %	121	103	85 %
Province	69	26	38 %	103	56	54 %
Non précisé	0	0		8	4	50 %
France	210	141	67 %	232	163	70 %
Allemagne	54	13	24 %	35	5	14 %
Italie	29	28	97 %	64	56	88 %
Royaume-Uni	43	3	7 %	24	10	
Pologne	2	0	0 %	26	12	46 %
Belgique	24	13	54 %	20	12	60 %
Pays-Bas	44	8	18 %	16	8	50 %
République Tchèque	7	0	0 %	15	10	67 %
Espagne	9	7	78 %	15	10	67 %
Portugal	7	7	100 %	22	22	100 %
Hongrie	0	0		11	7	64 %
Luxembourg	0	0		7	5	71 %
Slovénie	0	0		2	2	100 %
Autriche	0	0		3	2	67 %
Danemark	11	0	0 %	2	0	
Estonie	0	0		2	2	
Lettonie	0	0		1	1	100 %
Grèce	0	0		5	5	100 %
Roumanie	0	0		1	1	100 %
Slovaquie	4	1	25 %	2	2	
Étranger	234	80	34 %	273	172	63 %
TOTAL	444	221	50 %	505	335	66 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Les enseignements que l'on peut tirer de ces éléments sont essentiellement de trois ordres :

- en dépit d'un volume global d'autocars étrangers assez stable entre 2001 et 2013-2014, les résultats montrent à l'évidence une importante ouverture à la concurrence : seul un tiers des autocars étrangers transportait, en 2001, des ressortissants de nationalité différente de celle de leur pays d'immatriculation. En 2013-2014, ils sont désormais 63 % ;
- les autocars immatriculés en France transportent toujours une majorité de groupes étrangers, ce qui est assez cohérent dans la mesure où ils sont localisés dans le pays récepteur, et bénéficient donc logiquement d'une rente de situation ;
- parmi les autocars immatriculés à l'étranger, deux groupes de pays se sont apparemment fait une spécialité du transport de groupes de touristes non ressortissant de leur pays : les pays de l'est, qui conjuguent à la fois une forte augmentation de leur nombre entre les deux enquêtes, et également une forte hausse de la part des groupes non ressortissants qu'ils prennent en charge (+185 % d'autocars et de 8 % de touristes non nationaux en 2001 à 62 % en 2013-2014). S'ajoute à ces groupes de pays, l'Europe du sud (Italie, Espagne, Portugal), dont le nombre de véhicules augmente entre les deux enquêtes et la part de marché réservée aux groupes non européens du sud déjà élevée en 2001, reste très supérieure à la moyenne observée en 2013-2014 (87 % de prises en charge de groupes étrangers, contre 63 % en moyenne pour les autocars étrangers).

Ces quelques chiffres mettent en évidence le système d'organisation des circuits touristiques en Europe au cours desquels l'autocar suit un groupe donné sur la totalité de son séjour et traduisent par ailleurs l'ouverture concurrentielle du marché.

QUI TRANSPORTE LES GROUPES SELON LEUR NATIONALITÉ ?

		2013-2014									
		Immatriculation des autocars principalement empruntés									
Nationalité du groupe transporté	Nombre de groupes correspondants	D Allemagne	E Espagne	F France	GB Royaume-Uni	I Italie	NL Pays-Bas	P Portugal	PL Pologne	Autres	TOTAL général %
Chine	105	2 %	0 %	23 %	3 %	33 %	4 %	6 %	6 %	24 %	100 %
France	38	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Japon	21	0 %	0 %	71 %	0 %	14 %	0 %	0 %	0 %	14 %	100 %
Allemagne	18	89 %	0 %	11 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Corée du Sud	18	0 %	6 %	56 %	0 %	0 %	0 %	33 %	0 %	6 %	100 %
États-Unis	13	0 %	0 %	92 %	0 %	0 %	0 %	8 %	0 %	0 %	100 %
Royaume-Uni	12	0 %	0 %	42 %	58 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Italie	7	0 %	0 %	29 %	0 %	71 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Pologne	7	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	100 %
Russie	7	0 %	0 %	43 %	0 %	14 %	0 %	0 %	14 %	29 %	100 %
Inde	6	0 %	0 %	50 %	0 %	0 %	0 %	17 %	17 %	17 %	100 %
Vietnam	6	17 %	0 %	17 %	17 %	0 %	0 %	33 %	0 %	17 %	100 %
Brésil	5	0 %	40 %	40 %	0 %	0 %	0 %	20 %	0 %	0 %	100 %
Pays-Bas	5	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %
TOTAL général	325	6 %	3 %	44 %	4 %	15 %	3 %	5 %	5 %	15 %	100 %
	Nombre d'autocars correspondants	19	10	144	12	49	10	17	16	48	

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Le tableau précédent nous apporte quelques indications sur les choix réalisés par les organisateurs en termes de recours aux compagnies d'autocars. Les volumes interrogés ne permettent pas de tirer de généralités à partir des éléments réunis, mais on peut néanmoins en dégager un premier bilan :

- les groupes chinois sont majoritairement transportés par des compagnies italiennes, et dans une moindre mesure françaises ;
- à l'inverse, les groupes constitués de Japonais et de Nord-Américains sont principalement transportés par des autocaristes français ;
- les groupes français sont exclusivement véhiculés par des autocars immatriculés en France ;
- les groupes provenant d'Amérique latine ont essentiellement recours à des compagnies d'autocars provenant de pays proches linguistiquement : 70 % d'entre eux s'installent à bord d'un autocar immatriculé en Espagne, Italie ou Portugal ;
- la grande majorité des groupes formés de pays européens utilise un autocar immatriculé dans le pays d'origine, ce qui suggère un départ initial directement depuis ce pays.

Ces éléments peuvent se combiner au tableau ci-contre présentant non pas le choix des organisateurs selon la nationalité du groupe, mais le marché des autocars selon le pays d'immatriculation.

Parmi les contingents les plus importants observés au cours de ces quatre journées d'enquête, on relève que certaines compagnies d'autocars étrangères se concentrent sur le transport de leurs ressortissants, cependant que d'autres ont axé leur conquête de marché sur des groupes non nationaux. La majeure partie des autocars immatriculés en Allemagne, Pays-Bas et Grande-Bretagne, transportent des touristes provenant de ces pays.

D'autres groupes de touristes sont présents en majorité à bord des autocars immatriculés dans leur pays de provenance, mais constituent moins d'un groupe transporté sur deux : c'est le cas des autocars immatriculés en France et en Pologne. Ils partagent la clientèle de leur pays avec d'autres (Chinois et Japonais pour les autocars français, Chinois pour les autocars polonais).

Enfin, certaines compagnies d'autocars transportent en majorité des groupes de touristes étrangers au pays d'immatriculation : les autocars italiens, hongrois et luxembourgeois, transportent des groupes de touristes chinois à hauteur de respectivement : 71 %, 71 % et 60 %.

QUELLES NATIONALITÉS SONT TRANSPORTÉES SELON L'IMMATRICULATION DE L'AUTOCAR ?

Nationalité du groupe transporté	2013-2014 Immatriculation autocars											
	F France	I Italie	D Allemagne	P Portugal	PL Pologne	B Belgique	GB Royaume-Uni	CZ République tchèque	E Espagne	NL Pays-Bas	H Hongrie	L Luxembourg
Allemagne	1 %	0 %	84 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Angola	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Argentine	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Australie	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	10 %	0 %	0 %
Autriche	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Belgique	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	31 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Brésil	1 %	0 %	0 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	20 %	0 %	0 %	0 %
Canada	1 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Chili	0 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Chine	17 %	71 %	11 %	35 %	38 %	38 %	25 %	30 %	0 %	40 %	71 %	60 %
Colombie	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	10 %	0 %	0 %	0 %
Corée du Sud	7 %	0 %	0 %	35 %	0 %	8 %	0 %	0 %	10 %	0 %	0 %	0 %
Danemark	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Divers (nationalités multiples)	6 %	0 %	0 %	0 %	6 %	0 %	8 %	0 %	30 %	0 %	0 %	0 %
Espagne	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	30 %	0 %	0 %	0 %
Estonie	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
États-Unis	8 %	0 %	0 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Finlande	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
France	26 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Hongrie	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	29 %	0 %
Inde	2 %	0 %	0 %	6 %	6 %	0 %	0 %	10 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Indonésie	1 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Israël	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	20 %
Italie	1 %	10 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Japon	10 %	6 %	0 %	0 %	0 %	8 %	0 %	20 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Luxembourg	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	20 %
Norvège	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Pays-Bas	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	50 %	0 %	0 %
Pologne	0 %	0 %	0 %	0 %	44 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Portugal	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
République tchèque	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	30 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Roumanie	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Royaume-Uni	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	58 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Russie	2 %	2 %	0 %	0 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Singapour	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	10 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Thaïlande	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Turquie	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Vietnam	1 %	0 %	5 %	12 %	0 %	8 %	8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
TOTAL général	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Nombre d'autocars correspondants	144	49	19	17	16	13	12	10	10	10	7	5

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

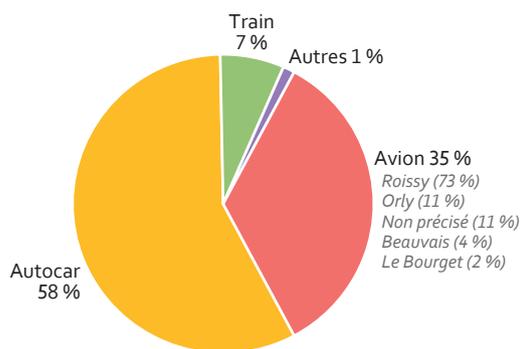
Les modalités d'arrivée et de départ des groupes

Le questionnaire proposé en septembre 2014 s'est enrichi de quelques thèmes supplémentaires, parmi lesquels, le mode d'arrivée et de départ du groupe dans la région.

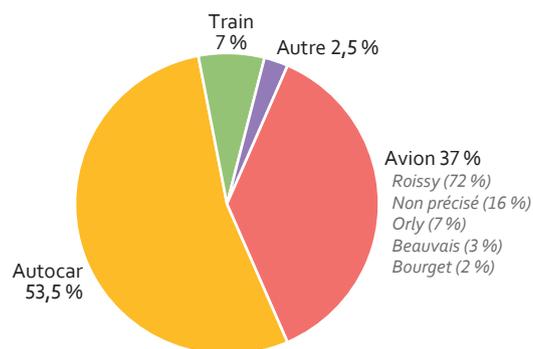
Malgré l'impossibilité d'établir des comparaisons avec les enquêtes antérieures, l'exploitation de ces items permet de dégager quelques grands enseignements :

- le poids modal de l'autocar dans les arrivées des groupes en Ile-de-France est élevé, puisque 6 groupes sur 10 arrivent dans la région par ce moyen de transport ;
- l'arrivée par voie aérienne représente 35 % du total, parmi les groupes présents au moment des enquêtes ;
- le train constitue un mode de transport totalement marginalisé puisque sa part se réduit à 7 % pour les groupes transportés par autocar.

MODALITÉS D'ARRIVÉE DES GROUPES



MODALITÉS DE DÉPARTS DES GROUPES



Source : Apur, enquête 2014

MODE D'ARRIVÉE EN RÉGION ILE-DE-FRANCE

	Nombre	%
Autocar	92	58 %
Avion	55	34 %
Train	11	7 %
Autres	2	1 %
TOTAL	160	100 %

AÉROPORT D'ARRIVÉE

	Nombre	%
Roissy	40	73 %
Orly	6	11 %
Beauvais	2	4 %
Bourget	1	2 %
Non précisé	6	11 %
TOTAL	55	100 %

GARE D'ARRIVÉE

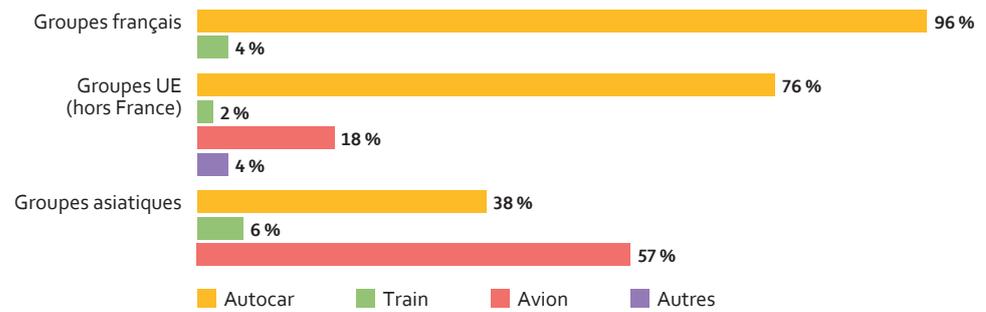
	Nombre	%
Gare du Nord	3	30 %
Gare de l'Est	2	20 %
Gare de Lyon	2	20 %
Gare Montparnasse	1	10 %
Gare Saint-Lazare	1	10 %
Non précisé	1	10 %
TOTAL	10	100 %

Source : Apur, enquête 2014

L'échantillon est peu représentatif pour les arrivées par train et la ventilation des arrivées pour chaque gare doit être regardée avec prudence.

Les choix modaux varient selon le pays d'origine du groupe. Les groupes français arrivent en quasi-totalité par autocar (96 %), le train constituant ici une option anecdotique (4 %). Les groupes asiatiques arrivent majoritairement par avion, mais 38 % et 6 % d'entre eux arrivent respectivement en autocar ou par train, ce qui plaide en faveur d'un dispositif « circuit européen ». Enfin, les groupes européens rejoignent principalement la région par autocar (76 % en moyenne et jusqu'à 92 % pour les touristes allemands), et dans une moindre mesure par avion (18 %) ou par train (2 %).

CHOIX MODAUX PAR GROUPES



Source : Apur, enquête 2014

S'agissant des départs à l'issue du séjour en région Ile-de-France, les choix modaux sont assez analogues à ceux choisis pour l'arrivée, avec cependant un recours légèrement plus élevé pour l'avion, ce qui pourrait indiquer un final du circuit touristique réalisé à Paris Ile-de-France. Pour les arrivées comme pour les départs par avion, Roissy réunit les plus importants contingents de groupes.

2.2. Les séjours des groupes

La composition du groupe

La taille moyenne des groupes transportés par autocars en 2013 et 2014 s'établit à près de 36 personnes. Cette taille moyenne a augmenté par rapport à l'enquête de 2001. Elle s'élevait alors à 32 personnes.

En septembre 2014, la capacité moyenne des autocars enquêtés est de 52 places, ce qui correspond à un taux de remplissage moyen de 72 %.

Seuls 16 % des autocars affichent un taux d'occupation inférieur à 50 %. Le remplissage des autocars est optimisé par rapport aux années précédentes ¹¹.

TAILLE DES GROUPES



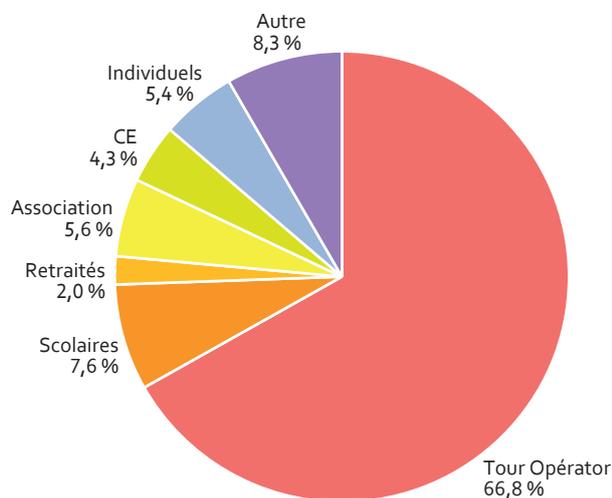
Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

11 — En 2001 et 2013, la jauge maximale de l'autocar ne faisait pas partie des questions formulées. Si l'on part du postulat d'une capacité équivalente à celle de 2014, les taux de remplissage étaient inférieurs ces années-là.

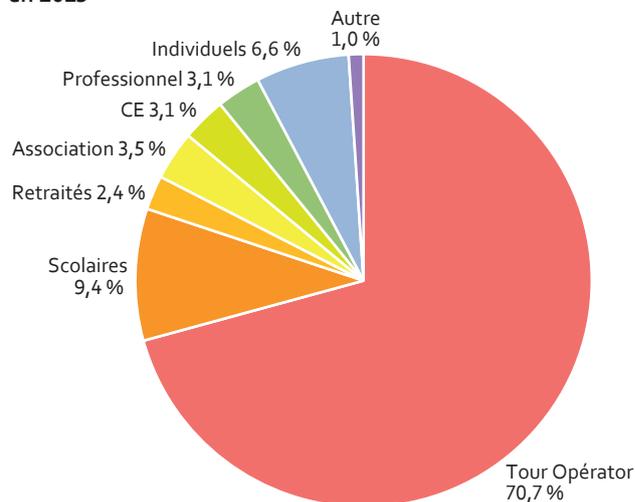
La ventilation des groupes selon leur formation a été agrégée pour les enquêtes 2013-2014, ce qui permet de gommer les effets « loupe » liés à la localisation des enquêtes : beaucoup de scolaires et d'institutionnels en 2014, beaucoup de touristes venus par l'intermédiaire de tour-opérateurs en 2013. La consolidation des années 2013 et 2014 en un tronc commun conduit à une typologie de groupe dont la parenté est plus forte avec celle de 2001. Les tour-opérateurs et les groupes organisés d'individuels sont structurellement plus nombreux en 2013-2014 qu'en 2001, et cette bascule se fait au détriment du monde associatif et des comités d'entreprise.

TYPOLOGIE DES GROUPES

en 2001



en 2013



Source : Apur, enquête 2013

La durée du séjour

La part du séjour à Paris sur la totalité du séjour

La durée moyenne du séjour en 2013-2014 est de 2,4 jours à Paris intra-muros et atteint 2,6 jours en moyenne pour l'ensemble de l'Ile-de-France. En revanche, la durée totale moyenne de séjour des groupes lors de ces voyages est de 6,3 jours (il s'agit de l'intervalle entre le départ et le retour du lieu de résidence).

Le fléchissement observé sur la destination peut en partie résulter de la présence d'excursionnistes, notamment de scolaires, retraités et CE, venus pour la journée en visite ou à l'occasion d'événements temporaires.

	2001	2013-2014
Nombre de jours de voyage	6,0	6,3
Nombre de jours en Ile-de-France	3,1	2,6
Nombre de jours à Paris	2,5	2,4

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Les excursionnistes

18,2 % des groupes enquêtés en 2014 sont des excursionnistes, puisqu'ils ne réalisent pas de nuitées lors de leur séjour dans cette région. Leur poids augmente considérablement entre 2013 et 2014, ce qui résulte en grande partie de la part occupée par les scolaires parmi les groupes : de 5 groupes d'excursionnistes en 2013 à 28 en 2014, dont 25 groupes scolaires. En 2001, les groupes excursionnistes, au nombre de 61, composaient 14,3 % du total des groupes enquêtés. En 2014, la localisation des enquêtes, à proximité de la Tour Eiffel, des Petit et Grand Palais ou encore du Palais de la Découverte, a probablement profité à un tourisme plus institutionnel, et notamment scolaire.

LE RECOURS A L'HÉBERGEMENT

	2001		2013-2014	
Groupes passant au moins une nuit en Ile-de-France	365	86 %	227	86 %
Groupes avec un hébergement hors Ile-de-France	0	0 %	1	0 %
Groupes sans hébergement : les excursionnistes	61	14 %	33	12 %
Groupes hébergés, localisation non précisée	0	0 %	4	2 %
TOTAL	426	100 %	265	100 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Le tableau ci-dessous montre que la plus grande partie des excursionnistes correspond à des groupes français, et les autocars qu'ils empruntent sont pour une large partie d'entre eux (86 %) immatriculés en France (province à 61 % et Ile-de-France à 22 %).

PROVENANCE DES AUTOCARS DES GROUPES EXCURSIONNISTES

	2013		2014	
Autocars étrangers	0	0 %	4	14 %
Autocars de province	4	80 %	17	61 %
Autocars franciliens transportant des Français	0	0 %	5	18 %
Autocars franciliens transportant des étrangers	1	20 %	0	0 %
Autocars franciliens, nationalité du groupe inconnue	0	0 %	1	4 %
Autocars français, provenance inconnue	0	0 %	1	4 %
TOTAL	5	100 %	28	100 %

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

L'hébergement

Le type d'hébergement

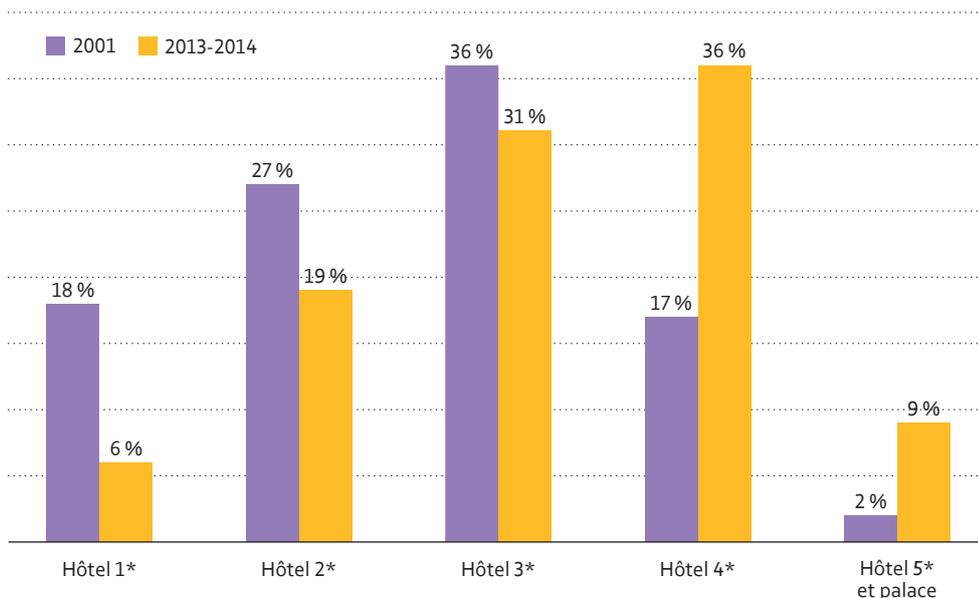
En 2013-2014, 220 chauffeurs d'autocars ont été en mesure de fournir la localisation du lieu d'hébergement du groupe lorsque ce dernier séjournait sur place. Dans 9 cas sur 10, cet hébergement s'est effectué en hôtel, les 8 % restants étant constitués d'hébergement dans d'autres structures (auberges de jeunesse, résidences de tourisme ou structures assimilées, complexes professionnels). L'ensemble 2013-2014 constitue un référent solide et permet de dégager des tendances structurelles par rapport aux enquêtes de 2001.

Là encore, comme pour les variables précédentes, on constate qu'il existe des mutations de taille entre 2001 et 2013-2014,

Les variations par rapport à 2001 reposent sur :

- un glissement de la localisation de l'hébergement du centre de l'agglomération vers sa périphérie : ce mouvement centrifuge observé en 2013, se confirme en 2014 ;
- une montée en puissance de la Seine-et-Marne pour l'accueil de ces groupes, ce département se hissant à la deuxième place des départements franciliens, derrière Paris ;
- une valorisation de la gamme d'hébergement au profit des segments 4 étoiles et plus.

ÉVOLUTION DE LA GAMME D'HÉBERGEMENT HÔTELIER, ENTRE 2001 ET 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

La consolidation des résultats 2013 et 2014 porte l'échantillon total de réponses à un niveau à peu près identique à celui de 2001 (respectivement 213 et 231 réponses pour cet item). Les changements observés portent principalement sur le changement de gamme, et notamment sur l'élévation de la catégorie d'hôtels dans les choix des groupes (de 19 % à 45 % en moyenne pour les 4 étoiles et plus).

La localisation du lieu d'hébergement

En 2013-2014, les chauffeurs d'autocars ayant connaissance du lieu d'hébergement de leur groupe déclaraient qu'1/3 des groupes se dirigeaient vers un établissement implanté à Paris, 29 % s'orientaient vers la petite couronne et 38 % vers un hôtel établi en grande couronne. Cette répartition est relativement équilibrée entre chacun des grands territoires, mais elle a subi de vastes changements depuis l'enquête de 2001. En effet, à cette date, l'hébergement était localisé aux 2/3 à Paris (64 %), pour 1/4 en petite couronne (26 %) et seulement pour un dixième en grande couronne (10 %). Cette répartition relativement équitable des hébergements entre le cœur de la métropole et ses deux couronnes masque cependant des disparités assez fortes lorsqu'on décompose les résultats à l'échelon du département.

L'érosion de la place de Paris parmi les choix de localisation se confirme en 2014 et 2013 par rapport à 2001, et elle se mesure notamment au travers du poids des groupes hébergés au regard de la structure du parc.

L'orientation des groupes ne coïncide pas aux répartitions des arrivées hôtelières telles que répertoriées en 2013 : les chiffres de fréquentation hôtelière diffusés par la Direction Générale des Entreprises montrent une concentration des arrivées des étrangers à Paris (59 %), devant la grande couronne (24 %) et la petite couronne (17 %).

HÉBERGEMENT DES GROUPES VERSUS ARRIVÉES HÔTELIÈRES

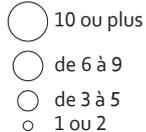
	Répartition des groupes	%	Arrivées hôtelières étrangères en millions	%
Paris	73	33 %	9,1	59 %
Petite couronne	63	29 %	2,6	17 %
Grande couronne	83	38 %	3,8	24 %
TOTAL	219	100 %	15,5	100 %

Sources : Apur, enquêtes 2013 et 2014, DGE - Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique

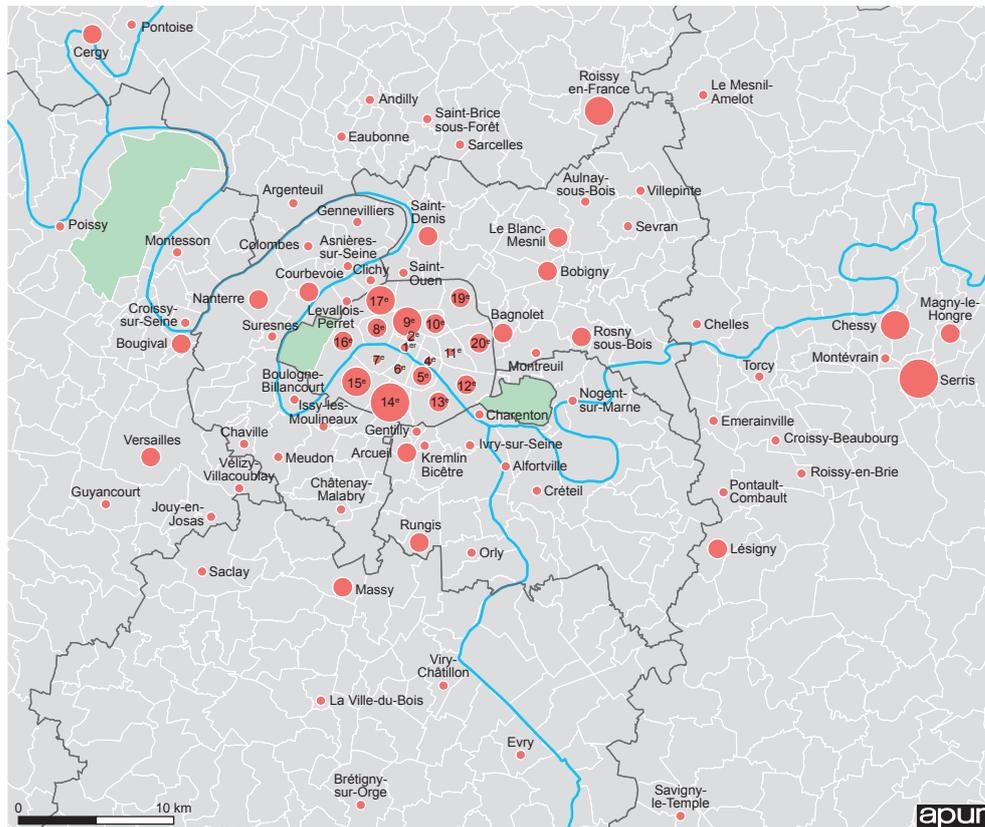
L'effet « nombre » couplé à un effet « nationalité », détermine probablement ces résultats, en donnant une prime aux territoires les plus éloignés de Paris. La petite et la grande couronne sont surreprésentées dans les choix d'hébergement des groupes par rapport aux données de fréquentation globale, au détriment de Paris.

LIEUX D'HÉBERGEMENT DES GROUPES ENQUÊTÉS EN 2013 ET 2014

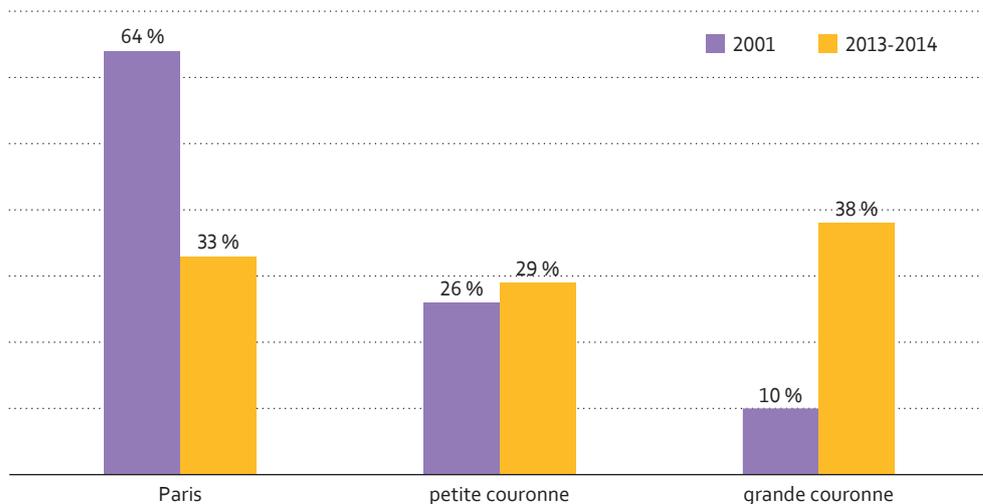
Nombre d'hôtels



Source : Apur enquêtes 2013 et 2014



ÉVOLUTION DE LA LOCALISATION D'HÉBERGEMENT HÔTELIER, ENTRE 2001 ET 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Cette distribution spatiale des choix hébergements n'est pas corrélée à l'offre hôtelière réelle : la petite couronne et surtout la grande couronne, sont surreprésentées dans le recours hôtelier des groupes par rapport au volume de l'offre.

CORRÉLATION ENTRE HÉBERGEMENT DES GROUPES EN 2013-2014 ET CAPACITÉ OFFERTE

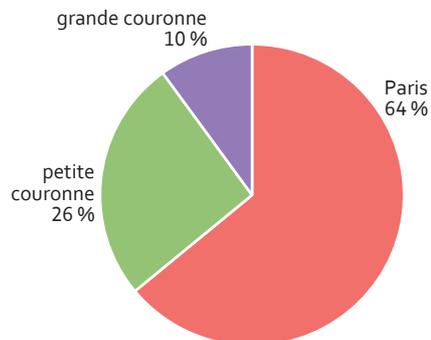
	Distribution spatiale des groupes	Capacité hôtelière	Indice de représentation	Taille moyenne des établissements
Paris	73	77 979	65 %	52
Petite couronne	63	33 062	131 %	89
Grande couronne	83	40 065	143 %	80
TOTAL	219	151 106	100 %	64

Sources : Apur, enquêtes 2013 et 2014, DGE - Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique

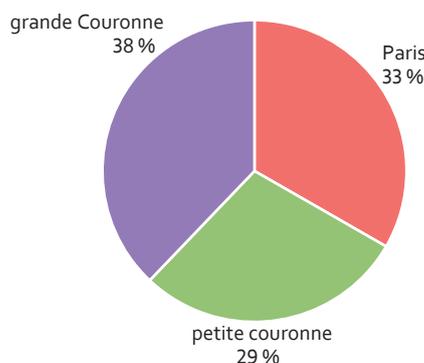
S'il n'y a pas de corrélation directe et évidente entre ces deux paramètres, on constate néanmoins l'existence d'un rapport étroit entre les choix de localisation des groupes et la taille moyenne des établissements. En effet, les gros-porteurs, ceux qui offrent des capacités d'accueil importantes, se situent essentiellement hors Paris. Si cette caractéristique s'accompagne d'une offre en stationnement pour les autocars, les conditions sont réunies pour que les organisateurs optent pour des hôtels de petite et surtout grande couronne. La bascule entre 2001 et 2013-2014 s'est d'ailleurs essentiellement opérée entre Paris et la grande couronne, le poids de la petite couronne demeurant inchangé.

LOCALISATION DE L'HÉBERGEMENT

en 2001



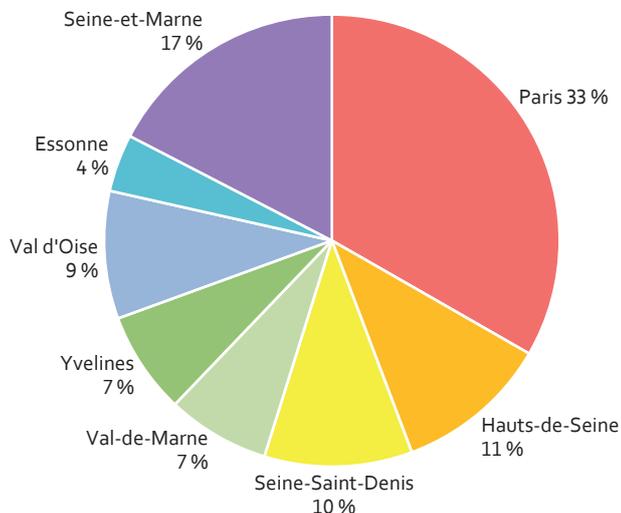
en 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

La grande couronne, en développant sa capacité hôtelière au cours de ces dernières années, a su attirer une clientèle touristique étrangère, jusque-là plutôt tournée vers une offre intra-muros. La Seine-et-Marne, qui héberge 17 % des groupes enquêtés en 2013-2014, n'en accueillait que 7 % en 2001.

RÉPARTITION DES HÉBERGEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE, EN 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Globalement, l'offre hôtelière en région Ile-de-France a connu des mouvements importants et concomitants qui contribuent à cette évolution :

- difficile d'estimer les évolutions du parc et de sa capacité d'accueil dans la mesure où les modalités de comptage ont été profondément modifiées depuis la précédente enquête « autocars ». La rupture méthodologique intervenue en 2006-2007 ne permet pas d'établir une mesure à champ constant. Néanmoins, deux périodes sont comparables : 2002-2006 et 2008-2013 ; au cours de la première période, on constate une augmentation prononcée de la capacité d'accueil, notamment en grande couronne (qui capte 56 % de la hausse régionale), et tout particulièrement en Seine-et-Marne. En revanche, la deuxième période illustre une stabilisation de la capacité d'accueil, désormais fixée à 150 000 chambres ;

- cette évolution de la capacité a rééquilibré l'offre entre Paris et l'Île-de-France hors Paris. Même si l'évolution en volume n'est pas envisageable, l'évolution en structure mérite notre attention. On constate ainsi un renversement du déséquilibre historique entre Paris et ses deux couronnes, puisqu'entre 1990 et 2013, le poids hôtelier de la capitale diminue, passant de près de 69 % à moins de 52 % de la capacité d'accueil. Au cours de la période qui nous concerne ici (2001-2013), ce poids relatif de l'offre a varié de 55,3 % à 51,6 %, sans diminution du nombre de chambres à Paris. Le rééquilibrage a profité à la grande couronne (Seine-et-Marne et Yvelines), mais également à certains territoires de la petite couronne (Hauts-de-Seine et Seine-Saint-Denis) ;
- l'évolution de la capacité s'est accompagnée d'une montée en gamme de l'offre : en 2013, Paris confirme son positionnement sur le segment haut de gamme, avec 35 % de chambres classées en 4 étoiles et plus. Pour le groupe KPMG, « les disponibilités foncières limitées et les prix de l'immobilier en hausse conduisent à une montée en gamme mécanique du parc hôtelier... » 17. Pour autant, le déploiement de l'offre dans les départements de petite et grande couronne se conjugue aussi bien en volume qu'en gamme, puisque désormais 34 % des chambres classées relèvent des catégories 4 étoiles et plus. En 2001, ces ratios s'établissaient respectivement à 22,2 % pour Paris et 8,5 % pour les deux couronnes. L'écart entre Paris et banlieue s'est donc fortement réduit, aussi bien en capacité hôtelière qu'en catégorie d'offre. Toutefois, ces éléments sont à considérer avec prudence compte tenu de la réforme du classement hôtelier intervenue en juillet 2009 par voie législative. Le nouveau classement comporte désormais 5 catégories (de 1 à 5 étoiles), au lieu des 6 catégories précédemment établies (sans étoile à 4 étoiles luxe). Le classement est désormais régi par une démarche volontaire de l'exploitant. Fin 2013, 82 % des chambres de la région étaient classées ;
- ces 3 indicateurs : évolution de l'offre, changement d'équilibre au profit des deux couronnes, montée en gamme, ont mécaniquement concouru à une augmentation de la part de marché des hôtels hors Paris. Avec son marché mature et sa stratégie de modernisation et d'amélioration du parc existant, Paris offre toujours des établissements de taille modérée (en moyenne 52 chambres par établissement). À l'inverse, le développement du marché hôtelier de petite et grande couronne, plus récent, est essentiellement porté par la construction d'établissements neufs. Ces établissements sont pour l'essentiel exploités par des majors de l'hôtellerie, et affichent une taille moyenne de 84 chambres (contre un peu plus de 77 en 2003).

Regardées plus finement, les clés de répartition des groupes sont variables selon les départements. Trois départements profitent d'une importante surreprésentation des groupes au regard de leur capacité d'accueil : la Seine-et-Marne (167 %), la Seine-Saint-Denis (146 %) et le Val-d'Oise (139 %). Ces territoires proposent par ailleurs des tailles moyennes d'établissement respectives de 97, 113 et 93 chambres par hôtel (moyenne francilienne : 64).

Si l'on affine l'analyse en croisant nationalité et département d'hébergement, il apparaît que les choix territoriaux d'hébergement contrastent sensiblement selon la nationalité. Le tableau ci-dessous reflète ces distinctions. Il combine les résultats 2013 et 2014 pour offrir un socle d'examen plus robuste et comporte un seuil minimum de 10 groupes enquêtés pour la même nationalité. Les observations les plus solides portent bien entendu sur les nationalités les plus présentes, à savoir les Chinois et les Japonais.

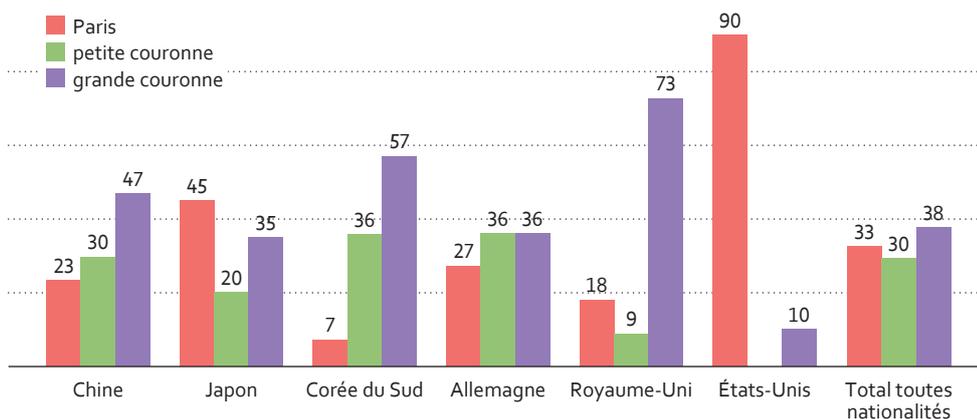
GRANDS TERRITOIRES D'HÉBERGEMENT DES PRINCIPAUX GROUPES EN 2013-2014

	TOTAL Paris	92	93	94	TOTAL petite couronne	77	78	91	95	TOTAL grande couronne	Nombre de groupes
Chine	23 %	7 %	11 %	11 %	30 %	20 %	9 %	4 %	15 %	47 %	81
Japon	45 %	15 %	0 %	5 %	20 %	15 %	10 %	0 %	10 %	35 %	20
Corée du Sud	7 %	0 %	21 %	14 %	36 %	36 %	0 %	0 %	21 %	57 %	14
Allemagne	27 %	36 %	0 %	0 %	36 %	0 %	36 %	0 %	0 %	36 %	11
Royaume-Uni	18 %	0 %	9 %	0 %	9 %	73 %	0 %	0 %	0 %	73 %	11
États-Unis	90 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	10 %	0 %	10 %	10
TOTAL toutes nationalités	33 %	11 %	11 %	8 %	30 %	18 %	7 %	4 %	9 %	38 %	227

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Les six nationalités de groupes retenues représentent à elles seules 65 % de la somme des groupes recensés en 2013 et 2014.

ZONES D'HÉBERGEMENT DES PRINCIPAUX GROUPES EN 2013 ET 2014



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Quels enseignements et hypothèses formuler à partir de ces résultats ?

- 1 — Japonais et surtout Nord-Américains privilégient les hébergements hôteliers dans la partie centrale de l'agglomération : 90 % des groupes originaires des États-Unis et 45 % des groupes japonais séjournaient dans un hôtel parisien au moment des enquêtes. Plus du tiers de ces derniers avaient cependant fait le choix d'une destination « grande couronne » (Seine-et-Marne notamment).
- 2 — Chinois et Sud-Coréens, plus enclins à s'éloigner de Paris, sont hébergés en grande couronne : la Seine-et-Marne est le premier département de séjour pour ces deux nationalités, devant Paris pour les Sud-Coréens. Plus largement, la grande couronne dans son ensemble attire la clientèle hôtelière chinoise : 47 % des groupes hébergés, contre 30 % pour la petite couronne et 23 % pour Paris.
- 3 — Allemands et Anglais adoptent des comportements assez différents, tous les deux ayant néanmoins en commun de s'éloigner de Paris : le recours à un hébergement intra-muros est inférieur à la moyenne de l'ensemble des groupes (respectivement 27 % et 18 % versus 33 %). En revanche, les premiers s'orientent en majorité vers la petite couronne (Hauts-de-Seine), les seconds vers la grande couronne (Seine-et-Marne).
- 4 — Les pratiques de ces groupes (structure budgétaire, culture du voyage...) peuvent expliciter ces effets clivants à plus d'un titre :
 - ainsi, les dépenses moyennes affectées à l'hébergement fournissent un éclairage complémentaire puisqu'en 2013, elles s'établissaient à 60 € par jour et par personne pour les Chinois, contre respectivement 79 €/jour/personne pour les Nord-Américains et 86€/jour/personne pour les Japonais (Enquête CRT 2014). Les prix pratiqués dans l'hôtellerie francilienne, qui peuvent varier du simple au double, constituent en conséquence, un facteur de différenciation important dans les choix de localisation de l'hébergement ¹² ;
 - les groupes provenant de pays récemment émetteurs s'orientent plus fréquemment que les « repeaters » vers les couronnes de Paris ; les groupes dont la nationalité d'origine s'inscrit dans une histoire plus ancienne d'accès à la culture du voyage se polarisent plutôt dans le cœur de l'agglomération ;
 - quelques exceptions parmi les nationalités dont la tradition d'échanges touristiques avec la France et la région Ile-de-France est plus éprouvée : les Britanniques et les Allemands. Ils sont à 58 % et 61 % de repeaters ¹³, S'agissant des premiers, les enquêtes successives réalisées par le CRT Paris Ile-de-France, montrent une forte attraction pour Disneyland Paris, confirmée par les données publiées par le parc, puisque les Britanniques sont la deuxième clientèle du parc (16 %) après les Français (49 %). Elle pourrait largement motiver une localisation en grande couronne, et singulièrement en Seine-et-Marne.

12 — Prix moyen d'une nuitée hôtelière à Paris = 171,80 €, prix moyen d'une nuitée hôtelière en petite couronne = 84,10 €. À structure égale, les prix varient de 23 % à 51 %, les plus fortes différences se rencontrant dans le segment haut de gamme.

13 — Un « repeater » est un touriste qui est déjà venu au moins une fois en Ile-de-France.

GAMME D'HÔTELS ET NATIONALITÉ EN 2013 ET 2014

	1 *	2 *	3 *	4 *	5 *	4 * et +	Nombre de groupes
Chine	1 %	7 %	37 %	41 %	14 %	54 %	81
Japon	0 %	10 %	20 %	50 %	20 %	70 %	20
Corée du Sud	25 %	17 %	25 %	33 %	0 %	33 %	12
Allemagne	10 %	60 %	20 %	10 %	0 %	10 %	10
États-Unis	0 %	20 %	20 %	60 %	0 %	60 %	10
TOTAL général toutes nationalités	6 %	18 %	33 %	35 %	9 %	44 %	215

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Les résultats du tableau précédent agrègent l'exploitation des deux vagues d'enquêtes, et confortent les enseignements de 2013. Toutefois, la concentration des groupes sur 2 ou 3 catégories est difficilement interprétable lorsque le nombre de groupes est trop faible.

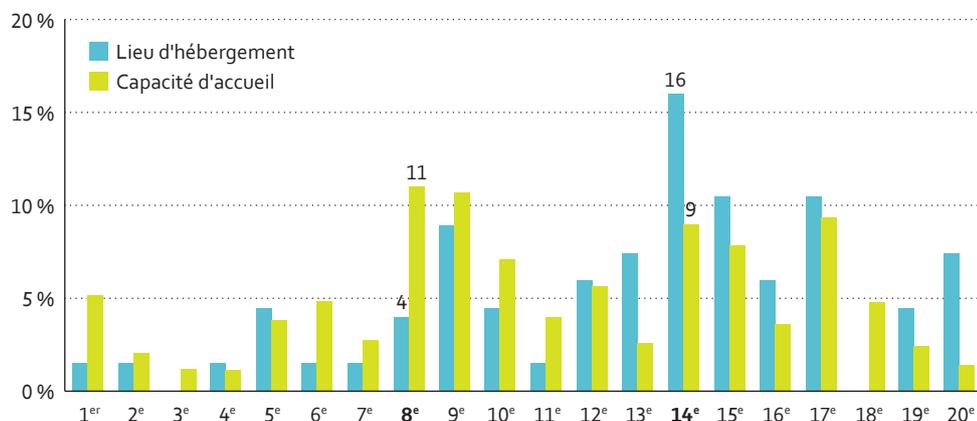
- 1 — Le recours à l'hôtellerie haut de gamme est très largement majoritaire pour les Japonais (70 % des groupes enquêtés séjournent dans un 4 étoiles ou plus). Ce ratio est très supérieur à la moyenne générale, qui s'établit à 44 %.
- 2 — Moins fréquent pour les Chinois (54 %), l'hébergement en 4 étoiles et plus est cependant supérieur à la moyenne. Cette particularité est partagée avec les États-Unis (60 % recourent à l'hébergement haut de gamme).
- 3 — Ces différences sont relativement conformes aux écarts constatés dans le budget « hébergement » des ressortissants de ces pays, avec cependant une montée en gamme de l'hébergement pour les groupes chinois que ne traduisent pas les enquêtes réalisées par le Comité Régional du Tourisme.
- 4 — Le cas des Coréens est assez particulier dans la mesure où ce marché est plus neuf encore que celui des Chinois, et conduit donc encore à des pratiques non figées.
- 5 — On note cependant que toutes nationalités confondues, les groupes étrangers manifestent une appétence prononcée pour l'hôtellerie haut de gamme par rapport à la structure du parc : 45 % des groupes formés de touristes étrangers recourent à un hébergement hôtelier positionné en 4 étoiles ou plus, alors que 24 % du parc se classe dans ces catégories (chiffres 2013).
- 6 — Les prix moyens affichés en 2013 dans l'hôtellerie peuvent également conduire à une localisation hors Paris tant les écarts sont sensibles : globalement, le prix moyen d'une chambre à Paris (171,80 €) est deux fois plus élevé qu'en petite couronne (84,10 €), et plus on monte en gamme, plus l'écart est important ¹⁴.

L'hébergement dans Paris intra-muros

En 2013 et 2014, le nombre de chauffeurs déclarant que leur groupe est hébergé à Paris est de 67 (186 en 2001). 36 % d'entre eux convergent vers 3 arrondissements : les 14^e, 15^e et 17^e. Des arrondissements périphériques donc, auxquels il convient d'ajouter le 9^e arrondissement qui accueille 9 % des groupes.

A contrario, l'hypercentre (arrondissements 1 à 11) abrite 31 % des hébergements choisis par les groupes enquêtés.

LIEUX D'HÉBERGEMENT DES GROUPES À PARIS COMPARÉS À LA CAPACITÉ HÔTELIÈRE OFFERTE



Sources : Apur, enquêtes 2013 et 2014 - Insee/Direction du tourisme, hébergements touristiques

En comparaison des résultats de l'enquête menée en 2001, les évolutions sont assez singulières :

- globalement, la rive gauche a profité d'un important glissement des choix d'hébergement vers ses arrondissements, à l'exception des arrondissements centraux ;
- à l'inverse, la rive droite dans son ensemble, qui attirait 7 groupes sur 10 en 2001 (71 %), subit une perte d'influence qui se traduit par un niveau désormais proche de 58 % ;
- l'hypercentre maintient sa position, avec une part relative variant de 33 % en 2001 à 31 % lors des enquêtes 2013-2014. Son érosion reste assez contenue.

	2001	2013-2014	Évolution en points
Hypercentre (1 ^{er} au 11 ^e arrondissement)	33 %	31 %	-2
Arrondissements périphériques rive droite (12 ^e , 16 ^e au 20 ^e)	46 %	34 %	-12
Arrondissements périphériques rive gauche (13 ^e au 15 ^e)	22 %	34 %	+12
TOTAL	100 %	100 %	
Rive gauche (5 ^e au 7 ^e , 13 ^e au 15 ^e)	30 %	42 %	+12
Rive droite (1 ^{er} au 4 ^e , 8 ^e au 12 ^e , 16 ^e au 20 ^e)	71 %	58 %	-13
TOTAL	100 %	100 %	

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

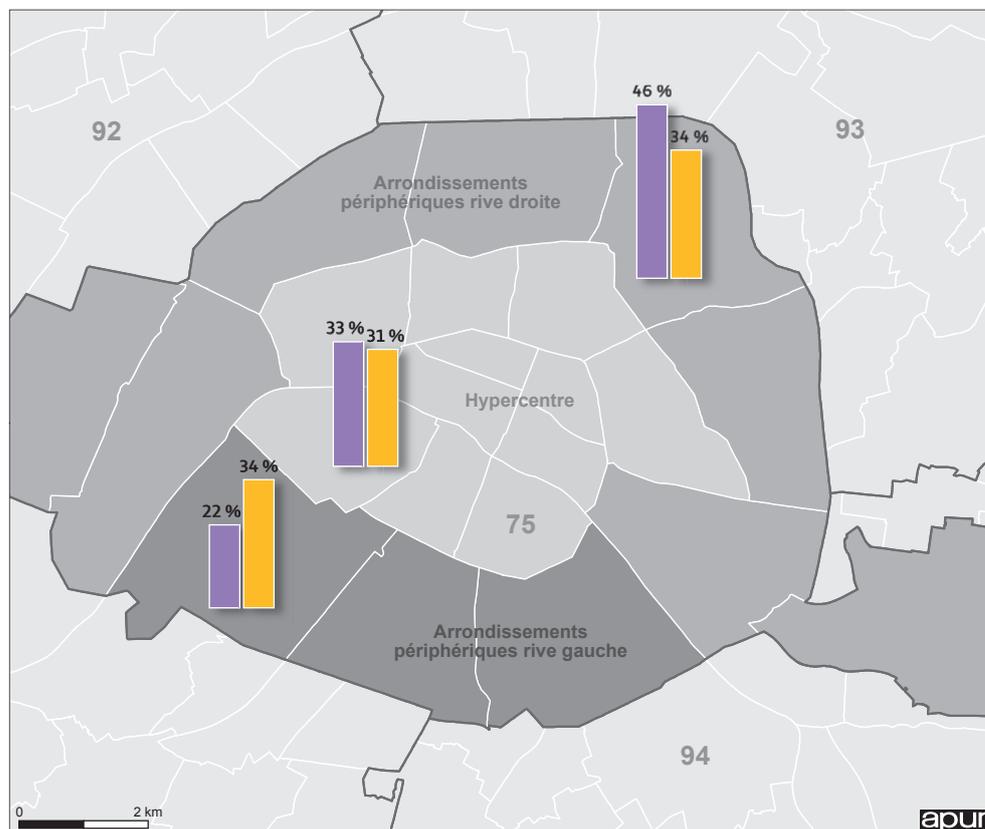
On note qu'en structure, les 14^e, 15^e et 17^e, arrondissements accueillent plus de groupes qu'ils ne disposent d'hôtels : ils captent 36 % des groupes enquêtés pour 26 % de la capacité d'accueil. Ce sont également des arrondissements qui proposent des hôtels dont les capacités d'accueil sont supérieures à la moyenne parisienne, ce qui n'est pas sans conséquence sur l'accueil de groupes. Leurs hôtels présentent une taille moyenne de 66 chambres, contre 48 en moyenne pour l'ensemble des autres arrondissements.

Ces trois arrondissements regroupent d'ailleurs les 8 plus gros porteurs de Paris (+de 500 chambres). Le règlement PLU veut que les établissements disposant de 150 chambres et plus prévoient une aire de dépôt pour autocars devant leur établissement.

L'HÉBERGEMENT DES GROUPES À PARIS

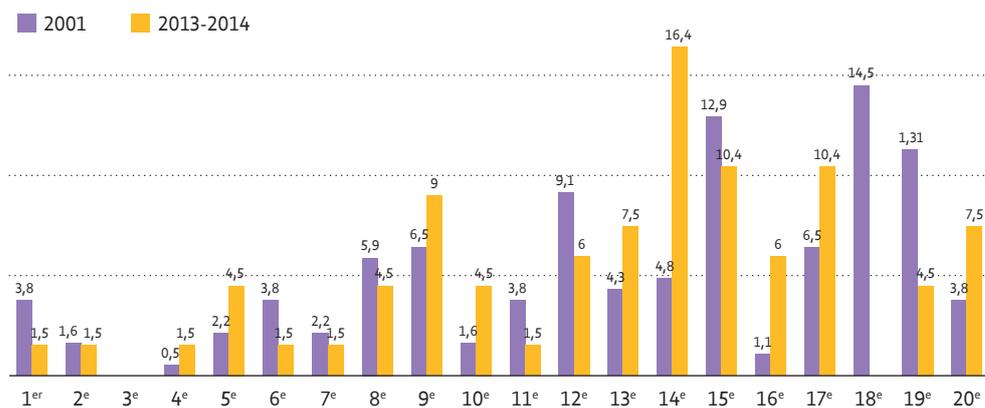
■ 2001
■ 2013-2014

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014



L'observation des évolutions à une échelle plus fine indique que les gains les plus forts depuis 2001 (en structure) ont été engrangés essentiellement par le 14^e arrondissement (+12 points), puis le 16^e (+5 points), le 17^e (+4 points) puis le 20^e (+3,7 points). A contrario, le 3^e arrondissement n'accueille aucun des groupes enquêtés en 2013-2014, et les 18^e et 19^e arrondissements enregistrent un repli important (respectivement — 14,5 points et — 6,8 points).

ÉVOLUTION DES CHOIX GEOGRAPHIQUES D'HÉBERGEMENT À PARIS (EN %)



Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

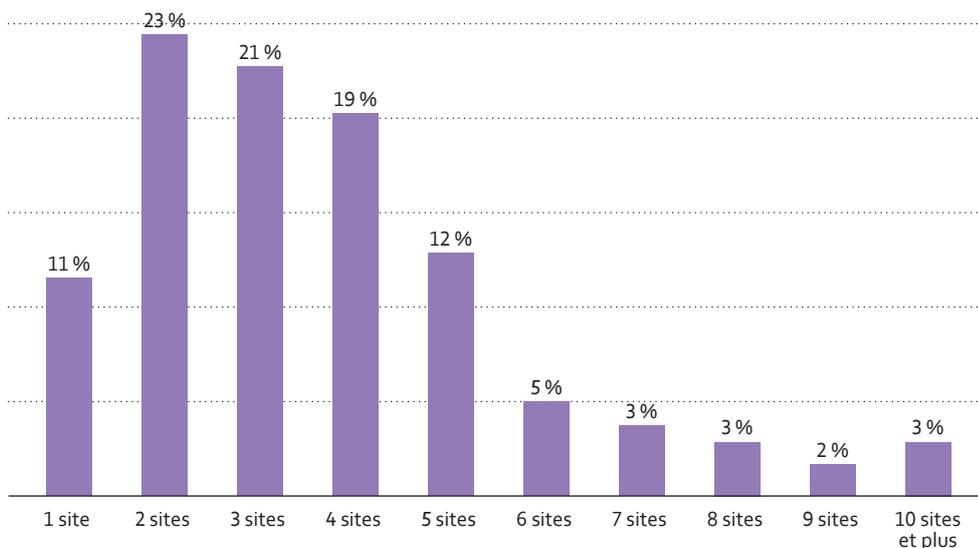
Les sites visités

Les chauffeurs d'autocars ont été questionnés sur leur programme de visites lors des journées d'enquête, et plus précisément sur les sites auprès desquels ils devaient déposer leur groupe.

En 2013-2014 en moyenne, chaque groupe a visité 3,7 sites au cours de la journée d'enquête. Dans certains cas, les chauffeurs n'étaient pas en capacité de s'exprimer que sur le trajet déjà réalisé au moment de l'enquête, le reste de la journée dépendant de la demande à venir du groupe.

L'enseignement que l'on peut tirer d'emblée de cette donnée, réside dans l'intensification du nombre de visites au fil des enquêtes. En 2001, le nombre moyen de sites visités dans la journée s'établissait à 2,9. En guise d'exemple, les visites de 5 sites et plus au cours d'une même journée n'excédaient pas 18 % des groupes en 2001. Cette tranche de visites concerne 23 % des groupes en 2013-2014. Néanmoins, la majeure partie des groupes programme un nombre raisonnable de visites : 54 % des groupes ont prévu la visite de 1 à 3 sites dans la journée lors des enquêtes de 2013 et 2014. Ce taux était de 69 % en 2001.

NOMBRE DE SITES VISITÉS PAR CHAQUE GROUPE LORS DES JOURNÉES D'ENQUÊTES (2013-2014)



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

PRINCIPAUX SITES DONT LA VISITE EST ENVISAGÉE AU COURS DES JOURNÉES D'ENQUÊTES (2013 ET 2014)

	Les 14 sites accueillant plus de 10 autocars		
	Nombre d'autocars	% dans le TOTAL des arrêts réalisés	Nombre de touristes transportés par les autocars
Louvre	115	12 %	3 914
Tour Eiffel	102	11 %	3 687
Grands magasins	87	9 %	2 667
Opéra	70	7 %	2 288
Arc de Triomphe	64	7 %	2 230
Notre Dame/Ile de la Cité	64	7 %	2 273
Montmartre	61	6 %	2 116
Concorde	58	6 %	2 047
Trocadéro	47	5 %	1 768
Bateaux-Mouches	37	4 %	1 401
Versailles	34	4 %	1 245
Les Invalides	21	2 %	898
Les Champs Élysées	20	2 %	659
Tour Montparnasse	18	2 %	728
TOTAL des sites	798	84 %	27 921
TOTAL général	947		33 609

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Les sites les plus visités et les circuits les plus fréquentés en mode autocar, correspondent aux grands standards de la fréquentation touristique de la destination Paris. Il s'agit du Musée du Louvre, de la Tour Eiffel, des grands magasins, du quartier de l'Opéra ou encore de l'Arc de Triomphe. Au total, 14 sites absorbent 84 % du total des arrêts prévus lors de la journée d'enquête. Les trajets se concentrent à l'intérieur d'un quadrilatère dont les distances entre chaque sommet n'excèdent pas 6 km (hors Château de Versailles). En définitive, la grande majorité des déplacements en autocars convergent vers une superficie de moins de 36 km², autrement dit, la plus grande pression touristique par autocar s'exerce sur un territoire qui représente le tiers de la surface de Paris. Même si à l'évidence l'effet de proximité joue à plein dans ce palmarès (lieux d'enquêtes corrélés aux lieux de visites), ce biais prévalait également lors de l'enquête 2001.

C'est pourquoi l'évolution des pratiques entre ces deux dates nous semble tout à fait pertinente et permet de mesurer la pénétration de certains lieux de tourisme dans l'habitus des clientèles.

À l'instar de la cadence des visites qui s'est accentuée depuis 2001, le haut du classement des sites visités a connu, dans le même temps, des mouvements majeurs :

- le nombre moyen de visites par groupe a beaucoup augmenté, passant de 2,9 en 2001 à 3,7 en 2013-2014, C'est la résultante possible d'un raccourcissement de la durée des séjours à Paris et en région Ile-de-France : 3,1 jours en moyenne en Ile-de-France en 2001 contre 2,6 jours en 2013-2014 ;
- fait nouveau par rapport à l'enquête de 2001, les autocars sondés en 2013 et en 2014 peuvent effectuer un nombre d'arrêts supérieur à 10 au cours d'une même journée, alors que ce chiffre ne dépassait pas 9 en 2001 ;
- un haut du classement sensiblement différent, puisque le triptyque Notre-Dame, Tour Eiffel et Montmartre, qui composait près de 50 % des sites visités en autocars en 2001, totalise en 2013-2014 à peine 24 % des visites ;
- ce reflux profite essentiellement aux musées et à la culture académique en général, aux espaces publics remarquables, parcs et jardins, mais également au commerce. Chacune de ces trois familles engrange un gain relativement confortable d'autocars supplémentaires (en structure).

La comparaison entre l'enquête de 2001 et les résultats des relevés 2013-2014 site par site n'est pas envisageable car certains secteurs de la capitale faisaient l'objet de regroupements dans le questionnaire de 2001. Ces regroupements ont évolué dans la nouvelle formule d'enquête.

Pour limiter les risques d'erreurs d'appréciation, les sites 2001 et 2013-2014 ont été répartis selon 7 grandes familles¹⁵ pour assurer une équivalence de champs entre les enquêtes :

	Structure 2001	Structure 2013-2014	Évolution structurelle en points
Patrimoine architectural, villes historiques, quartiers divers	54,1 %	47,9 %	-6,2
Musées	10,9 %	17,6 %	+6,7
Espaces publics remarquables, parcs et jardins, axes majeurs	12,5 %	16,2 %	+3,7
Commerces (grands magasins, enseignes de luxe, magasins détaxés)	7,0 %	10,1 %	+3,1
Balades fluviales	6,7 %	3,9 %	-2,8
Parcs de loisirs et lieux de spectacles	ND	1,2 %	ND
Autres	8,8 %	3,1 %	-5,7

Source : Apur, enquêtes 2011 et 2013 et 2014

Le cumul 2013-2014 gomme en partie les aspérités dégagées en 2013, et notamment le relief pris par le shopping. Néanmoins, tout en gardant à l'esprit les précautions nécessaires à l'exercice comparatif, deux enseignements peuvent être tirés de l'évolution des sites visités par autocars :

- les composantes « shopping » et « culture académique et institutionnelle » (musées) contribuent à un important glissement du centre de gravité des visites : les grands magasins et le Musée du Louvre connaissent un accroissement de la fréquentation (en %) des touristes empruntant l'autocar. Ces deux grandes familles concentrent aujourd'hui 26,3 % des apports dus aux groupes transportés lors enquêtes 2013-2014 ;
- les espaces publics remarquables, parcs, jardins et axes majeurs réalisent également un gain de fréquentation entre les deux enquêtes : la place de la Concorde, le Jardin du Luxembourg ou encore les Champs-Élysées enregistrent un accroissement structurel de visites par rapport à 2001 ;

15 — Patrimoine architectural, villes historiques, quartiers divers : Opéra, Tour Eiffel, Notre-Dame-Ile de la Cité, Arc de Triomphe, Domaine de Versailles, Montmartre, Tour Montparnasse, La Madeleine, Panthéon, Château de Melun, Cergy-Pontoise, Fontainebleau. Musées : Louvre, Invalides, Grévin, Orangerie, Rodin, Jacquemart André. Commerces : Grands magasins secteur Opéra-Haussmann, Benlux, Fragonard, Bon Marché, Hermès. Espaces publics remarquables, parcs et jardins, axes majeurs : Place Vendôme, Jardin du Luxembourg, Place de la Concorde, Trocadéro, Champs-Élysées, Montagne Sainte-Geneviève, Quais de Seine, Place de Clichy, Champs de Mars, quartier Château-Rouge, Palais de l'Élysée, Ile Saint-Louis, Place de la Bourse, Place de l'Étoile, Parc Georges Brassens, Quartier Latin, Rue de Rivoli. Balades fluviales : Bateauxmouches, Port de la Bourdonnais. Parcs de loisirs, lieux de spectacles : Disneyland-Paris, Moulin Rouge, Théâtre Édouard VII, Théâtre de l'Odéon.

- à l'inverse, le patrimoine architectural au sens large connaît une perte de vitesse relative : c'est en particulier le cas de Notre-Dame (23 % à 7 %), de la Tour Eiffel (16 % à 11 %) et du secteur Montmartre (11 % à 6 %). En revanche, l'Arc de Triomphe enregistre une poussée de la fréquentation par ce segment de clientèle.

Les données de fréquentation collectées et consolidées par le CRT traduisent au moins partiellement ces tendances : la culture « académique et institutionnelle », qui regroupe ici les musées, connaît un gain important de fréquentation entre 2002 et 2013, et renforce sa position au sein des sites visités : à champ constant (en excluant les musées qui n'étaient pas ouverts en 2002, ceux qui ont subi des travaux ou des modifications dans les méthodes de comptage), la part des musées dans la fréquentation passe de 19,8 % en 2002 à 23,1 % en 2013 pour les 9 plus grands d'entre eux. 6 sites voient leur part dans le total des fréquentations évoluer de 19,8 % à 26,7 % entre 2002 et 2013. Ils absorbent ainsi la moitié de la croissance de fréquentation enregistrée au cours de cette période (50 %). Ils sont listés dans le tableau ci-dessous.

Ainsi, le Musée du Louvre par exemple, enregistre à la fois une augmentation du nombre de visiteurs (+61 %) et de sa part parmi les sites visités (champ constant 2002-2013).

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS A LA HAUSSE

	Poids 2002	Poids 2013	Fréquentation 2002	Fréquentation 2013
Musée du Louvre	8,7 %	10,8 %	5 717 200	9 201 200
Domaine de Versailles	6,2 %	8,8 %	4 054 700	7 530 000
Musée d'Orsay	3,2 %	4,1 %	2 130 100	3 467 300
Tour Montparnasse	0,7 %	1,4 %	488 700	1 168 600
Panthéon	0,4 %	0,9 %	295 500	728 100
Musée d'art moderne de la ville de Paris	0,6 %	0,8 %	376 600	695 400

Source : CRT Ile-de-France

Notons que le Musée du Louvre occupe la position de premier musée européen en termes de fréquentation, devant le British Museum et la National Gallery ¹⁶.

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS A LA BAISSSE

	Poids 2002	Poids 2013	Fréquentation 2002	Fréquentation 2013
Tour Eiffel	9,3 %	7,9 %	6 157 000	6 740 000
Centre Pompidou	8,3 %	6,1 %	5 502 700	5 209 700
Cité des Sciences et de l'Industrie	4,0 %	3,1 %	2 624 000	2 642 255
Muséum d'histoire naturelle	3,3 %	2,3 %	2 154 900	1 937 308
Palais de la Découverte	0,7 %	0,6 %	483 400	530 824
Musée Carnavalet	0,7 %	0,5 %	490 048	428 752

Source : CRT Ile-de-France

À l'inverse, 6 autres lieux touristiques cèdent du terrain en structure et/ou en volume. La perte d'influence peut néanmoins masquer une hausse de la fréquentation au cours de la période 2002-2013. Seulement, cette hausse est inférieure à la hausse globale de fréquentation culturelle relevée. Les reculs les plus importants sont surtout imputables au Centre Pompidou, au Muséum d'histoire naturelle ou encore au Musée Carnavalet. Ces 6 sites et monuments cumulaient plus du quart des visites répertoriées en 2002, et seulement 20 % en 2013. Pour autant, les 6 sites en hausse n'ont pas siphonné la fréquentation des 6 sites en baisse, puisqu'à champs constants (pour 20 monuments, sites et musées), la fréquentation a en effet grimpé de 19 millions au cours de la décennie, passant de 66 millions à 85 millions de visiteurs.

16 — Source : the Art Newspaper, special report Spring/Summer 2014.

Le shopping, un rituel désormais étroitement associé au tourisme

Acteur discret du tourisme depuis de nombreuses années, le shopping fait désormais l'objet d'études et d'enquêtes régulières. Depuis la fin des années 90 et le début des années 2000, des universitaires se sont emparés de l'hypothèse d'un lien de plus en plus appuyé entre tourisme et shopping, démontrant au final que non seulement l'acte d'acheter est intégré au parcours touristique, mais qu'il rejoint dorénavant la liste des facteurs déterminant le choix d'une destination, voire qu'il la motive en quasi-totalité pour certaines d'entre elles. Disposer d'une offre commerciale de qualité, variée et dense, constitue maintenant un avantage comparatif pour les grandes métropoles. Cette activité est devenue aussi incontournable que la visite de musées prestigieux dans la conception des séjours touristiques proposés par les tour-opérateurs et agences de voyages.

Les grands magasins sont le parfait reflet de ces nouvelles pratiques, car ils sont passés de simples dépositaires de biens marchands, emballés dans une architecture remarquable et des volumes spectaculaires, à de véritables acteurs très dynamiques du tourisme.

Icônes de l'expérience shopping à la française, ils proposent désormais des services s'adressant exclusivement aux touristes, en particulier étrangers : signalétique dédiée, affichage des prix en devises asiatiques, détaxe, service de conciergerie, multilinguisme, entrées à des défilés, entrées dans des musées, lieux de détente, d'expositions, de restauration, équipement des caisses de paiement pour permettre l'acceptation de la carte bancaire chinoise, et déploiement des stratégies pointues de partenariats : les Galeries Lafayette travaillent en direct avec des agences réceptives chinoises et développent des « shoppings packages » avec des hôtels (nuitée + bon de réduction + invitation à un défilé + cadeau pour un minimum d'achat...) ¹⁷.

En termes d'accessibilité pour les autocars, les Galeries Lafayette réservent 3 emplacements dans la rue Chaussée d'Antin, avec porte d'accès directe dans le magasin. Le Printemps Haussmann propose une zone de desserte d'autocars à l'arrière du magasin.

S'agissant de la fréquentation, des données 2011 brossent un tableau assez sommaire du nombre de visiteurs et de la ventilation entre Français et étrangers :

	Surface de vente	Nombre moyen de visiteurs par jour	Pourcentages respectifs de clientèle française et internationale
Galleries Lafayette Haussmann	68 000	100 000	60/40
Printemps Haussmann	43 500	50 000	80/20
BHV Rivoli	36 000	50 000	85/15
Bon Marché	32 000	NC	80/20

Source : Le Journal du Net, « Grands magasins parisiens, un quart du CA réalisé à Noël »

En 2008, la clientèle étrangère représentait près de 40 % du chiffre d'affaires des Galeries Lafayette Haussmann et 20 % pour le Printemps. Ces ratios atteignent respectivement 50 % et 30 % du CA total en 2010 ¹⁸. Entre 2009 et 2014, les ventes des Galeries Lafayette Haussmann « ont doublé, pour atteindre 1,4 milliard d'euros grâce à l'afflux des touristes, chinois en particulier. Rapporté au mètre carré, cela en fait le premier grand magasin du monde » ¹⁹.

Les suggestions de shopping sont relayées par les instances institutionnelles au travers de leurs sites : page d'accueil de l'Office du Tourisme et des Congrès de Paris, échos fréquents dans la page d'accueil de la ville de Paris. Des guides spéciaux, préfacés par le Maire de Paris, déclinent en plusieurs langues, des parcours shopping selon les caractéristiques recherchées.

Les actions offensives déployées par les grands magasins partagent un même objectif : distancer la concurrence, aussi bien locale qu'internationale. À cet égard, les périodes de soldes sont devenues des temps de compétition entre grands magasins à l'échelle

Les marchés émergents développent un appétit galopant pour le shopping, facilité par un fort pouvoir d'achat, que traduisent les chiffres d'une étude réalisée en 2010 ²⁰ : forte augmentation des transactions, dont près de la moitié est réalisée par la Chine, le Brésil, le Japon, la Russie et les États-Unis, un panier moyen qui s'élève à 930 € (1 900 € pour les ressortissants du Qatar, 1 300 € pour les Chinois). En 2014, une nouvelle étude démontre à son tour le goût des touristes étrangers pour cette activité, avec des segments d'achat qui divergent selon les nationalités : 76 % des Russes achètent des vêtements, 43 % du vin et des produits gastronomiques, 58 % des Brésiliens

17 — Éléments tirés du mémoire présenté par Sophie Le Mauff : « Les grands magasins parisiens : stratégies touristiques de développement et positionnement dans Paris », 2010-2011, Université Paris 1 – Panthéon Sorbonne, IREST (Institut de Recherche et d'études supérieures du tourisme).

18 — « De bons résultats pour le Printemps », chiffres abc-luxe.com, 2010.

19 — In Challenges, « Le nouveau plan de conquête des Galeries Lafayette », Soizic Briand, 9 février 2014.

20 — « L'attractivité du shopping en France », étude Global Blue 2011 pour abc-luxe.com.

achètent des souvenirs, 47 % des produits cosmétiques, 33 % des touristes chinois ont acheté un sac durant leur séjour parisien, et un peu moins un produit d'horlogerie...

L'OTCP a également consacré une étude aux liens de plus en plus étroits qui unissent shopping et tourisme²¹. À la question du lien qui unit désormais tourisme et shopping, l'OTCP apporte des réponses multicritères :

- un essor récent des séjours urbains alimenté notamment par l'amélioration des dessertes en transports : passage de 68 à 174 du nombre de villes reliées à Paris par les compagnies à bas coûts entre 2004 et 2010 et augmentation de leur nombre de passagers enregistrés dans les aéroports de Paris de 6,4 millions en 2005 à 16,1 millions en 2012, ainsi qu'une amélioration de la desserte TGV ;
- une émergence de nouveaux marchés touristiques (notamment en provenance d'Asie et d'Amérique Latine) conjuguée à l'arrivée de nouveaux concepts commerciaux (retail park, flagships, boutiques éphémères, outlets...) stratégiquement localisés, et au développement de galeries marchandes au sein des gares et aéroports parisiens ;
- des nouveaux marchés émetteurs qui se révèlent particulièrement sensibles à l'image « glamour » véhiculée par la destination Paris : cette destination est souvent un « marqueur de leur ascension à un statut social plus élevé dans la hiérarchie de leur pays », et cette ascension se traduit notamment par l'achat de produits très identifiés, emblématiques de la capitale, notamment dans le domaine du luxe.

Ces éléments montrent que le tourisme compte parmi les contributeurs importants de la bonne santé du commerce parisien et les enquêtes du CRT confortent ces données.

Les dispositifs permanents d'enquêtes dans les aéroports et dans les trains, mis en place par le Comité Régional du Tourisme et menés par l'institut de sondage BVA, permettent d'obtenir, pour l'année 2012, des résultats assez instructifs, notamment sur les nouveaux marchés émetteurs. L'accès à l'enquête 2008, qui ne portait alors que sur les aéroports, permet cependant d'obtenir une

21 — « Les touristes brésiliens, chinois et russes à Paris : une histoire d'amour et de shopping », Abington advisory, juillet 2014.

PRATIQUES DES TOURISTES DE LA DESTINATION PARIS ÎLE-DE-FRANCE

	TOTAL étrangers		Chinois		Japonais	
	2008	2012	2008	2012	2008	2012
<i>Base répondants</i>	14 400	28 000	1 010	880	1 870	1 450
Hébergement à Paris	83,4 %	80,7 %	81,6 %	83,5 %	95,3 %	94,9 %
Hébergement en petite couronne	9,9 %	11,3 %	15,7 %	14,5 %	4,2 %	5,0 %
Hébergement en grande couronne	12,5 %	12,5 %	9,3 %	8,7 %	4,8 %	6,0 %
Voyage en groupe organisé	8,0 %	5,0 %	18,0 %	17,0 %	26,0 %	18,0 %
Visite de musées, expositions permanentes, monuments, châteaux	86,0 %	87,0 %	93,0 %	95,0 %	93,0 %	95,0 %
Pratique du shopping	40,0 %	50,0 %	41,0 %	56,0 %	57,0 %	60,0 %
Autocars de tourisme comme moyen de transport principal lors du séjour	8,0 %	5,0 %	22,0 %	26,0 %	26,0 %	17,0 %
% de l'hébergement dans le budget global	45,0 %	42,0 %	37,0 %	35,0 %	54,0 %	41,0 %

Sources : dispositifs d'enquêtes dans les aéroports et dans les trains - CRT Paris Ile-de-France, ADP, SVD (BVA)

image en structure des pratiques selon les publics. Toutefois, la base 2012 intègre désormais des touristes prenant le train, ce qui peut contribuer à un apport important d'étrangers en provenance de pays européens et modifier quelque peu les pratiques.

Parmi les indicateurs réunis dans ce tableau, on note que 50 % des touristes étrangers interrogés aux aéroports ou dans les gares en 2012, déclarent avoir pratiqué une activité « shopping » au moins une fois au cours de leur séjour. C'est un indicateur clé dans la mesure où ce niveau progresse de 10 points par rapport à l'enquête de 2008. Lorsque l'on regarde les structures nationalité par nationalité, il apparaît d'abord que les Chinois et les Japonais font plus volontiers du shopping que les autres nouveaux pays émetteurs (respectivement 56 % et 60 % en 2012), mais en termes d'évolution, ce sont les Chinois et les Indiens qui enregistrent les plus fortes hausses de la pratique en points (respectivement +15 et +18 points).

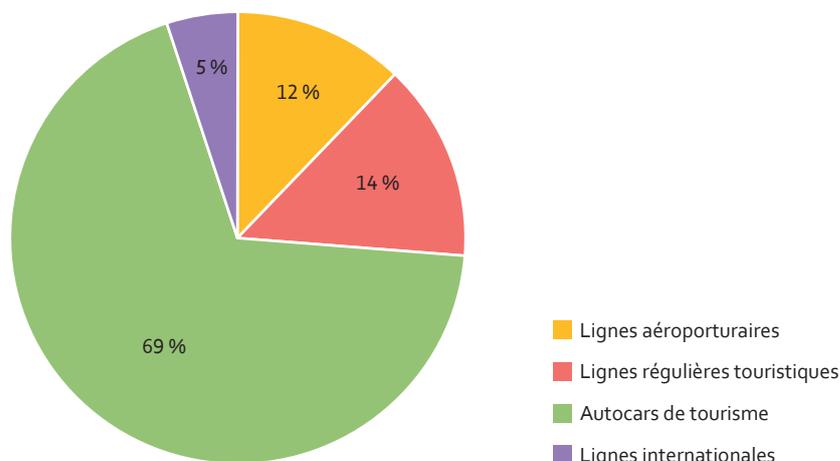
Les dépenses affectées à cette activité en 2012 sont en moyenne de 28 € par personne et par jour (soit 19 % du budget total du séjour), contre 25 € en 2008 (16 % du budget global). Elles atteignent 59 € par personne et par jour pour les Chinois (35 % du budget total), 56 € par personne et par jour pour les Japonais (29 % du budget) et 45 € par personne et par jour pour les Russes (27 % du budget).

Pour la clientèle asiatique, les montants nets, comme la part du budget consacrée à l'activité shopping sont en forte augmentation.

Coréens		Brésiliens		Indiens		Russes	
2008	2012	2008	2012	2008	2012	2008	2012
310	590	160	760	120	440	1 350	1 200
94,0 %	88,0 %	91,2 %	92,7 %	86,2 %	74,5 %	94,0 %	90,6 %
6,1 %	12,7 %	8,1 %	4,5 %	10,9 %	17,8 %	4,1 %	7,3 %
3,7 %	8,6 %	7,4 %	6,1 %	6,8 %	15,3 %	5,6 %	8,8 %
2,0 %	4,0 %	5,0 %	8,0 %	4,0 %	7,0 %	11,0 %	4,0 %
98,0 %	99,0 %	90,0 %	97,0 %	90,0 %	93,0 %	96,0 %	95,0 %
57,0 %	45,0 %	50,0 %	51,0 %	34,0 %	52,0 %	46,0 %	52,0 %
5,0 %	7,0 %	4,0 %	5,0 %	9,0 %	10,0 %	20,0 %	9,0 %
43,0 %	40,0 %	42,0 %	40,0 %	52,0 %	46,0 %	38,0 %	40,0 %

2.3. Les pratiques de stationnement des autocars de tourisme en 2001 et aujourd'hui

ESTIMATION DU TRAFIC GÉNÉRÉ PAR LES AUTOCARS (EN KM/AN PARCOURU) SELON LEUR TYPE (HORS SCOLAIRES, LIGNES PRIVÉES ET BUS RATP)



Source : DVD, Agence de la Mobilité, mars 2013

Les déplacements des autocars dans Paris intra-muros

Source : DVD, Agence de la Mobilité, mars 2013

1 000 autocars de tourisme par jour *.

72 lignes régulières internationales.

4 lignes régulières touristiques proposant entre 4 et 117 passages par jour en moyenne **.

6 lignes aéroportuaires réalisant entre 63 et 148 passages par jour en moyenne ***.

Les 8 premiers arrondissements concentrent la quasi-totalité du trafic autocars.

Les sites de **Concorde, Arc-de-Triomphe, Tour Eiffel, Invalides, Notre-Dame et Opéra accueillent** un trafic dense avec plus de **1 100 autocars par jour**.

En incluant les bus de la RATP, le site Opéra est traversé par un autocar ou autobus toutes les 20 secondes.

* Moyenne annuelle estimée.

** Les Cars Rouges (9 arrêts, 71 passages/jour en moyenne), OpenTour (49 arrêts, 117 passages/jour en moyenne), Foxity (6 arrêts, 10 passages/jour en moyenne), Balabus (56 arrêts, 4 passages/jour en moyenne).

*** Orlybus (148 passages/jour en moyenne), Roissybus (133 passages/jour en moyenne), 3 lignes AirFrance (entre 64 et 110 passages/jour en moyenne), Paris-Beauvais (63 passages/jour en moyenne).

Le PASS Autocar

Sources : DVD, projet de délibération 2011 DVD 55, Bilan des déplacements à Paris 2012

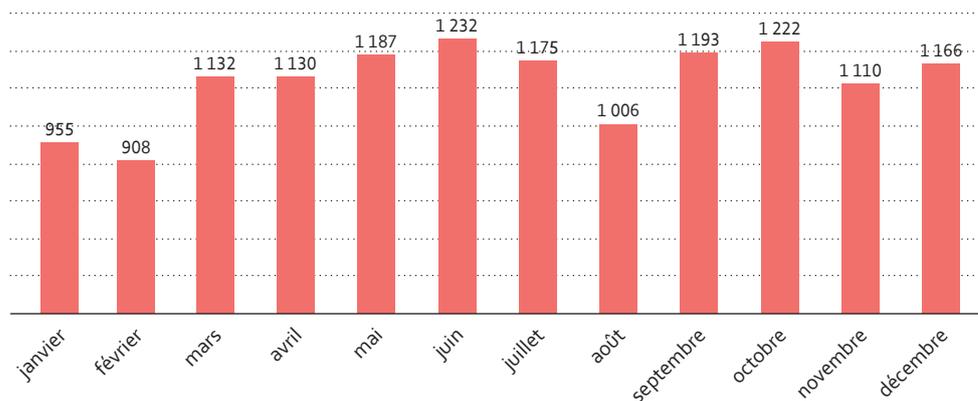
La Ville de Paris a mis en place depuis le 16 juin 2003 un dispositif informatique centralisé qui permet aux autocaristes d'acquies des titres de stationnement forfaitaires, principalement sur internet.

Ces PASS occasionnels et PASS abonnés permettent d'accéder à une offre de 412 places de stationnement dont 225 hors voirie (3 parcs de stationnement en ouvrage : Carrousel-Louvre, Saint-Émilien et Bercy 2 en surface) et 187 places sur voirie.

En outre, la dépose et la reprise des passagers s'opèrent sur 57 places aménagées à cet effet.

En 2012, près de 180 000 forfaits ont été vendus, ce qui représente une augmentation de 3,1 % par rapport à 2011.

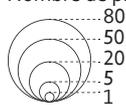
TRAFIC JOURNALIER DES AUTOCARS DE TOURISME DANS PARIS EN 2012



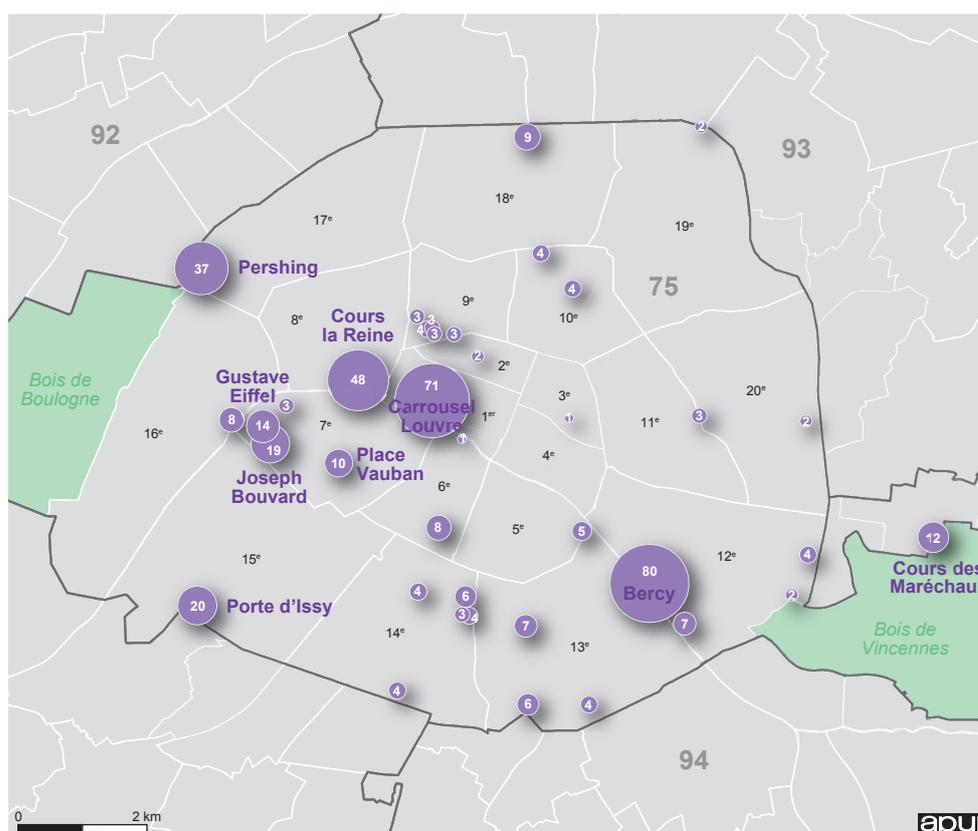
Source : Mairie de Paris, bilan des déplacements en 2012 à Paris

EMPLACEMENTS AUTORISÉS DE STATIONNEMENT D'AUTOCARS Paris

Nombre de places



Source : DVD, Ville de Paris - 2014



Une nouvelle variable a été introduite dans le bilan des déplacements 2013 : la norme européenne d'émission des véhicules ayant souscrit un abonnement PASS Autocar. Elle est instructive, car elle montre que plus d'un quart des véhicules concernés (27 %) a été mis en circulation avant janvier 2006. La majeure partie des véhicules (46 %) se situe dans la norme Euro 4 (mise en circulation entre janvier 2006 et janvier 2011), et un autre gros quart (27 %) bénéficie d'une mise en circulation postérieure à janvier 2011.

Si cette observation ne concerne que les autocars utilisant les emplacements de stationnement dédiés, elle est tout de même intéressante à rapprocher du parc d'autocars en circulation en France au 1^{er} janvier 2014. Elle montre une surreprésentation des véhicules les plus récents parmi les autocars stationnant sur les emplacements intra-muros, accessibles par abonnement. A contrario, les véhicules mis en circulation avant janvier 2006 sont nettement moins présents que ne le suggère leur poids dans le parc national. Dit plus simplement, les véhicules souscrivant un abonnement PASS Autocar sont par ailleurs les véhicules les plus récents, donc ceux qui bénéficient de motorisations plus efficaces sur le plan des rejets polluants. Pour autant, rien ne permet d'en conclure qu'ils sont représentatifs de l'ensemble des autocars de tourisme en circulation dans la capitale.

ADÉQUATION ENTRE NORMES DES AUTOCARS ACCÉDANT AUX EMPLACEMENTS « PASS AUTOCAR » ET NORMES DU PARC EN SERVICE

	Répartition par norme Euro des cars ayant souscrit un abonnement PASS Autocar	Répartition du parc d'autocars en service en France au 1 ^{er} janvier 2014
Euro 0	0 %	3 %
Euro 1	0 %	4 %
Euro 2	1 %	16 %
Euro 3	26 %	28 %
Euro 4	46 %	19 %
Euro 5	26 %	21 %
Euro 6	1 %	0 %
EEV ²²	0 %	10 %
Véhicules électriques	0 %	0 %
TOTAL	100 %	100 %

Sources : Bilan des déplacements 2013 à Paris, Observatoire des déplacements à Paris et SOeS, d'après SOeS, RATP et UTAC

Modes de stationnement diurne des autocars à Paris

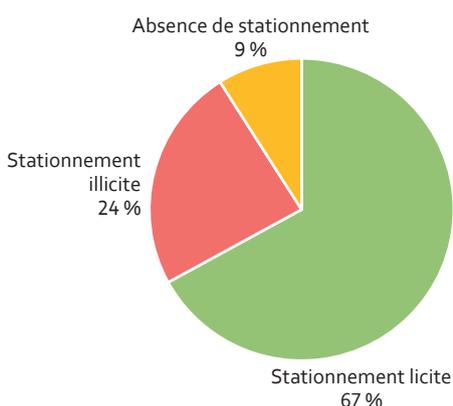
Les statistiques suivantes ont été élaborées à partir des déclarations des chauffeurs concernant le programme de leur groupe lors de la journée d'enquête. En effet, cette question s'accompagnait d'un point concernant les modes de stationnement employés ou envisagés. Par conséquent, certaines réserves peuvent être émises sur leur fiabilité, expliquées par un déficit de sincérité de la part de certains chauffeurs, ou encore par une intention affichée qui n'a pas été suivie pour différentes raisons.

D'après les déclarations des chauffeurs d'autocars, la majeure partie du stationnement (71 %) s'effectue de manière licite durant la journée.

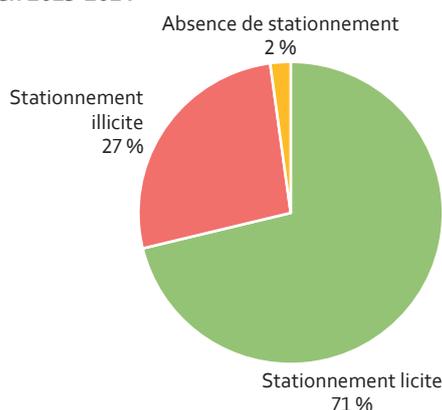
Ce niveau est plus élevé qu'en 2001, où il s'établissait à 67 %. Pour autant, même si ces résultats sont encourageants, il faudrait les apprécier toutes choses égales par ailleurs, dans la mesure où un lien de cause à effet peut être établi entre le choix des lieux d'enquête et l'offre importante d'emplacements licites offerts dans ces périmètres. Ainsi, Cours la Reine et les abords de la Tour Eiffel correspondent aux volumes d'emplacements parmi les plus élevés de la capitale.

MODE DE STATIONNEMENTS DIURNE

en 2001



en 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Néanmoins, si le stationnement licite reste la règle pour 71 % des autocaristes interrogés, ce chiffre fluctue en fonction de la zone de provenance des autocars. Les autocaristes étrangers se révèlent les meilleurs élèves en la matière (74 % de stationnement licite), suivis des autocars provinciaux (72 %) et enfin des autocars immatriculés en Ile-de-France (63 %).

À l'inverse, le taux de stationnement illicite déclaré atteint 35 % pour les autocars franciliens, 24 % pour les autocars provenant de province et de l'étranger.

22 — EEV : véhicules plus respectueux de l'environnement (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle).

Enfin, l'autocar ne stationne pas dans 2 % des cas en moyenne, mais circule à vide pendant la visite, soit de manière délibérée, soit à la recherche d'un emplacement de stationnement libre. Ces déclarations, pour fragiles qu'elles restent, montrent que plus on vient de loin, plus on adopte un comportement légaliste. On pourrait aussi le traduire comme l'indice d'une moindre connaissance de la topographie parisienne, qui conduirait à adopter des pratiques lisibles et balisées. En revanche, pour les autocars franciliens, la conjugaison d'une pratique répétée et d'une bonne connaissance des lieux faiblement verbalisés, pourrait constituer un élément d'explication au poids relativement élevé de l'illicite dans les déclarations d'intention.

LE STATIONNEMENT LICITE ET ILLICITE À PARIS EN JOURNÉE

	2013-2014				Rappel 2001
	Autocars franciliens	Autocars de province	Autocars étrangers	Moyenne tous autocars	
Stationnement licite	63 %	72 %	74 %	71 %	67 %
Stationnement illicite	35 %	24 %	24 %	27 %	24 %
Autocars circulant « en boucle »	2 %	4 %	2 %	2 %	9 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Le tableau suivant détaille les intentions et/ou les pratiques de stationnement des différentes catégories d'autocaristes durant la journée à Paris.

LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT À PARIS EN JOURNÉE

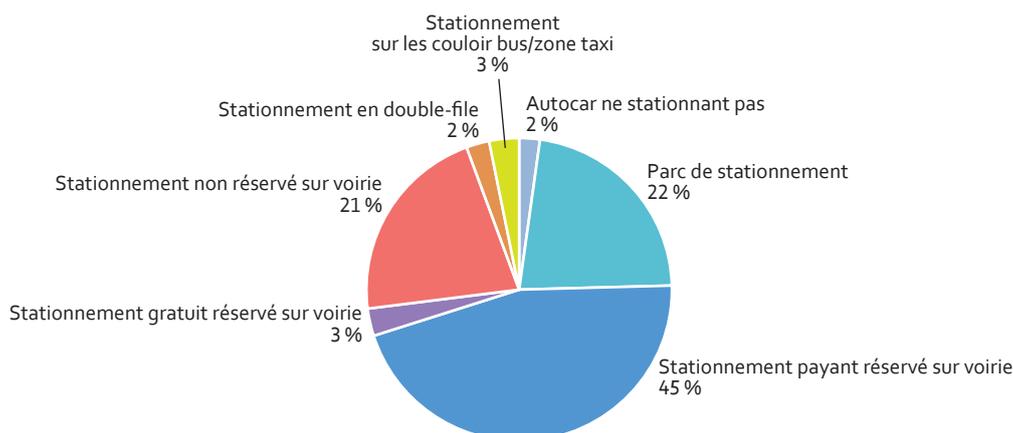
	2013-2014				Rappel 2001
	Autocars franciliens	Autocars de province	Autocars étrangers	Moyenne tous autocars	
Autocar ne stationnant pas	2 %	4 %	2 %	2 %	9 %
Parc de stationnement	17 %	9 %	27 %	22 %	48 %
Stationnement réservé sur voirie payant	43 %	54 %	45 %	45 %	11 %
Stationnement réservé sur voirie gratuit	3 %	9 %	2 %	3 %	8 %
Stationnement non réservé sur voirie	25 %	15 %	21 %	21 %	13 %
Stationnement en double file	5 %	6 %	1 %	2 %	4 %
Stationnement sur les couloirs bus/ zone taxi	5 %	4 %	2 %	3 %	2 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

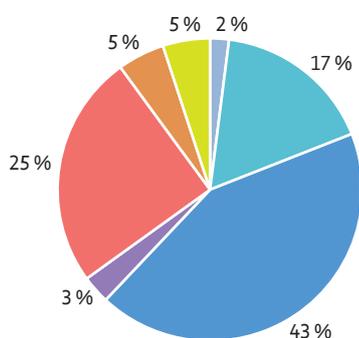
Le détail des pratiques de stationnement met en évidence le recours assez large au stationnement réservé sur voirie payant. Cette modalité recueille 45 % des intentions de stationnement. Cependant, les écarts de pratiques sont sensibles entre les autocars selon leur territoire d'immatriculation. En effet, les autocars étrangers affichent, pour 27 % d'entre eux, l'intention de stationner dans les parcs réservés à cet effet (un taux qui plafonne à 9 % pour les immatriculations provinciales). Le stationnement réservé en surface est largement plébiscité par les autocaristes en général, beaucoup plus qu'en 2001, où il ne recueillait que 19 % des suffrages., contre 48 % aujourd'hui.

LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT À PARIS EN JOURNÉE (2013-2014)

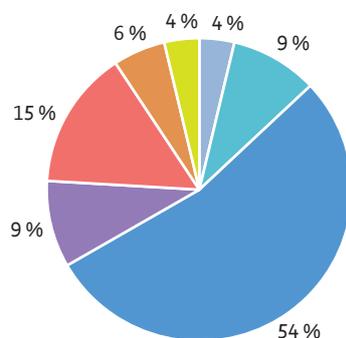
ENSEMBLE DES AUTOCARS



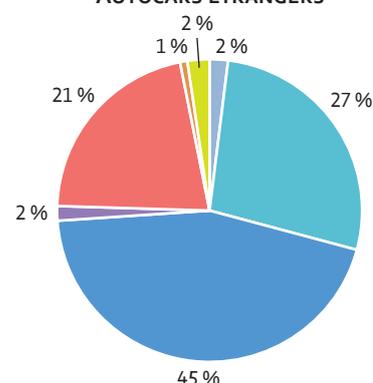
AUTOCARS FRANCILIENS



AUTOCARS DE PROVINCE



AUTOCARS ÉTRANGERS



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Le stationnement illicite correspond, dans près de 8 cas sur 10, à du stationnement sur voirie non réservée. Néanmoins, des différences demeurent selon les provenances des autocars. Le rappel des ratios précédents révèle le glissement des pratiques. On note par exemple que le stationnement en double file est en forte diminution par rapport à 2001. A contrario, le stationnement non réservé sur voirie est plus important lors des dernières enquêtes qu'en 2001.

LES PRATIQUES ILLICITES

	2013-2014				Rappel 2001
	Autocars franciliens	Autocars de province	Autocars étrangers	Moyenne tous autocars	
Stationnement non réservé sur voirie	71 %	62 %	87 %	79 %	68 %
Double file	14 %	23 %	3 %	9 %	21 %
Couloir bus/zone taxi	14 %	15 %	10 %	12 %	11 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

En comparaison avec les usages en vigueur lors de l'enquête de 2001, on note un renforcement des pratiques licites, mais également illicites, au détriment des autocars circulant en boucle à vide.

Par rapport à 2001 :

- les parcs de stationnement sont en repli parmi les déclarations d'intentions : de 48 % en 2001, ils ne sont mentionnés que par 22 % des chauffeurs d'autocars en 2013-2014 ; ce recul est perceptible quelle que soit l'origine géographique de l'autocar ;
- à l'inverse, le stationnement réservé sur voirie payant passe de 11 % des intentions de stationnement en 2001 à 45 % en 2013-2014 ;

(N.B. : Ces deux indicateurs sont toutefois à interpréter avec prudence dans la mesure où la proximité de nombreux emplacements réservés de surface peut retentir sur les résultats.)

- concernant le stationnement illicite, le stationnement non réservé sur voirie est en augmentation : de 13 % en 2001 à 21 % des intentions lors des enquêtes de 2013 et 2014. Les différences

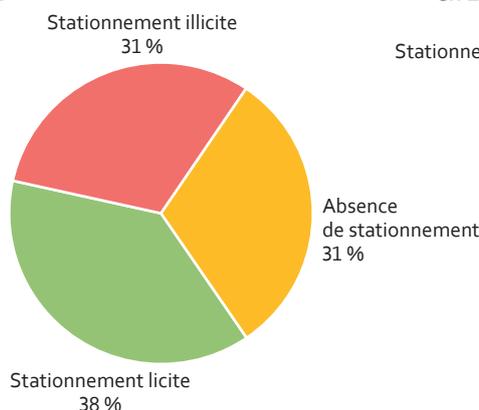
de comportement sont marquées selon l'aire de provenance : la hausse du stationnement non réservé sur voirie relève essentiellement des intentions affichées par les autocaristes franciliens. Enfin, s'agissant de la double file ou du stationnement dans les couloirs de bus ou sur les aires réservées aux taxis, ces deux pratiques sont en recul ou stables, et marginalisées à 5 % du total des résolutions affichées par les chauffeurs d'autocars (6 % en 2001).

Le stationnement diurne : analyse « site par site » en 2013 et en 2014

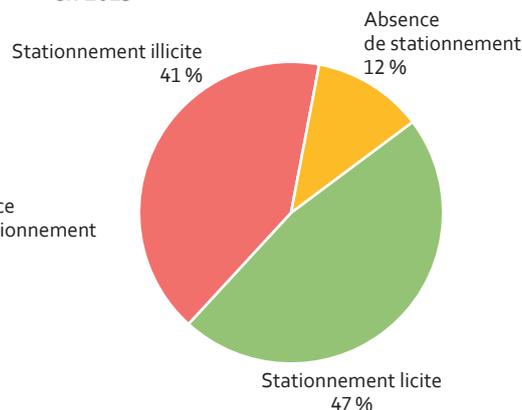
Notre-Dame

Les intentions de stationnement à proximité immédiate du site de Notre-Dame sont partagées presque à parts égales entre le licite et l'illicite. Ces deux modes de stationnement se démarquent des intentions affichées en moyenne par l'ensemble des chauffeurs interrogés : le stationnement licite y est plus intentionnel (38 % en 2001 contre 47 % en 2013), mais le stationnement illicite y est également plus marqué (31 % en 2001 contre 41 % en 2013). L'absence de places de stationnement à proximité de ce site entraîne un recours prononcé au stationnement illicite. Ces deux types de stationnement connaissent une augmentation par rapport à l'enquête de 2001, et c'est la circulation en boucle qui affiche un net recul entre les deux enquêtes (31 % en 2001 contre 12 % en 2013). Toutefois, le nombre d'autocars enquêtés est assez modeste et réclame de la prudence dans l'interprétation des résultats. Le détail de résultats par croisement d'indicateurs (origine géographique, ventilation affinée des pratiques de stationnement) ne nous semble pas judicieux compte tenu de la taille de l'échantillon. D'une manière générale, les autocars enquêtés à proximité du site en 2013 stationnaient le long de l'Avenue Victoria ou sur les emplacements réservés de la rue Auguste Comte.

LE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DANS LE SECTEUR NOTRE-DAME en 2001



en 2013



Source : Apur, enquêtes 2001 et 2013

Secteur Opéra/Grands Magasins

Les intentions de stationnement dans le quartier de l'Opéra et des Grands magasins laissent une large place au caractère licite, puisque les $\frac{3}{4}$ des autocaristes déclarent avoir l'intention de stationner sur des emplacements autorisés. Le quart restant pense recourir au stationnement illicite.

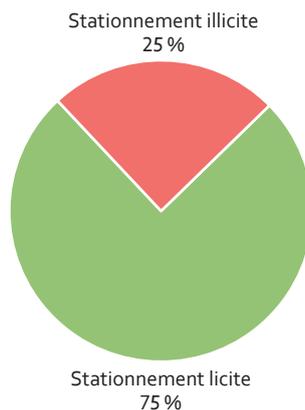
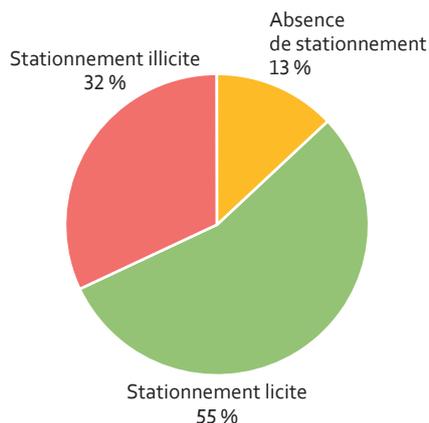
Dans ce secteur, les déclarations divergent des projets de stationnement dans le quartier Notre-Dame/Ile de la Cité ; elles se différencient également selon l'origine géographique des autocars. Les pratiques illicites sont plus souvent mentionnées par les autocaristes franciliens (43 % contre 25 % pour l'échantillon total). Les intentions de stationnement licite sont exprimées par la totalité des autocaristes de province. Le groupe d'autocars étrangers est proche de la moyenne (77 % de stationnement licite et 23 % de stationnement illicite).

Le tableau ci-dessous affine encore les intentions de stationnement selon l'origine géographique. Néanmoins, si l'échantillon est plus élevé que pour le secteur Notre-Dame, il reste tout de même trop restreint pour tirer des généralités de l'analyse de ces croisements.

LE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DANS LE SECTEUR OPÉRA/GRANDS MAGASINS

en 2001

en 2013



Source : Apur, enquêtes 2001 et 2013

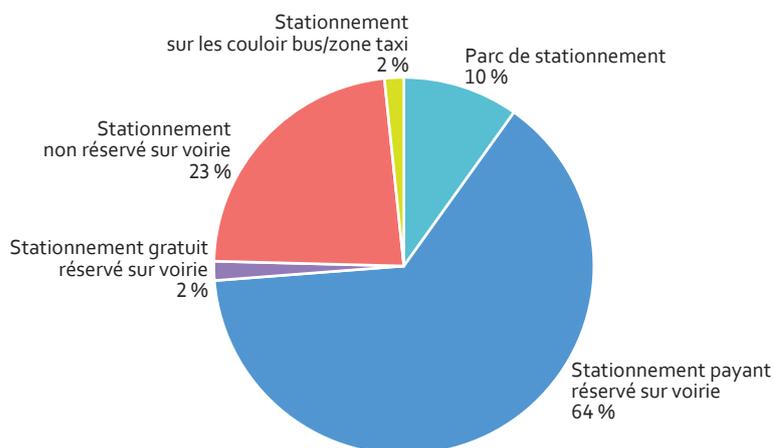
LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT DANS LE QUARTIER DE L'OPÉRA EN 2013

	Autocars franciliens	Autocars de province	Autocars étrangers	TOTAL	Rappel 2001
Autocar ne stationnant pas	0 %	0 %	0 %	0 %	13 %
Parc de stationnement	14 %	13 %	8 %	10 %	14 %
Stationnement réservé sur voirie payant	43 %	88 %	67 %	64 %	1 %
Stationnement réservé sur voirie gratuit	0 %	0 %	3 %	2 %	39 %
Stationnement non réservé sur voirie	36 %	0 %	23 %	23 %	14 %
Stationnement en double file	0 %	0 %	0 %	0 %	8 %
Stationnement sur les couloirs bus/zone taxi	7 %	0 %	0 %	2 %	7 %
Remisage dans un site de stationnement de longue durée	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Depuis l'enquête de 2001, les intentions de stationnement dans ce secteur se sont profondément modifiées, et ce mouvement a joué en faveur du stationnement licite (de 55 % en 2001 à 75 % en 2013). Le report vers le stationnement réservé sur voirie payant est tangible (64 % des déclarations en 2013, 1 % en 2001). À l'inverse, le « stationnement illicite » est en recul dans cette enquête, hormis pour la variable « stationnement non réservé sur voirie ».

DÉTAIL DES MODES DE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DANS LE SECTEUR OPÉRA/GRANDS MAGASINS EN 2013



Source : Apur, enquête 2013

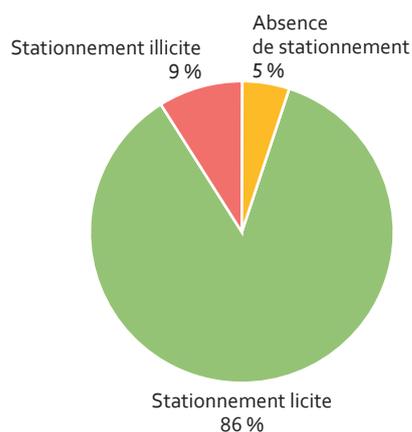
Le Louvre

Le nombre de chauffeurs d'autocars qui, au moment de l'enquête, indiquait que leur groupe visitait le Musée du Louvre s'élève à 40. Là encore, le panel est trop faible pour en tirer des résultats robustes sur le plan de la représentativité. C'est pourquoi les données qui suivent resteront assez générales et ne descendront pas à un niveau de croisements trop fins.

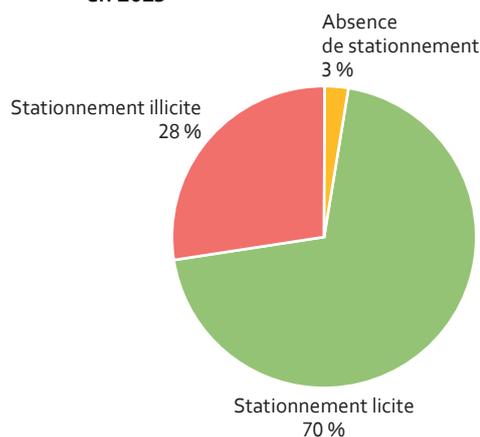
Globalement, le souhait de recourir à du stationnement licite revient dans 70 % des déclarations, très largement majoritaire. Avec 28 % de déclarations en faveur du stationnement illicite, les proportions sont en tous points analogues à celles de l'échantillon général (70 %, 27,5 % et 2,5 % pour la circulation en boucle).

LE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DANS LE SECTEUR DU LOUVRE

en 2001



en 2013



Source : Apur, enquêtes 2001 et 2013

LES INTENTIONS DE STATIONNEMENT DANS LE SECTEUR DU LOUVRE SELON LA PROVENANCE

	Autocars franciliens	Autocars de province	Autocars étrangers	Moyenne tous autocars	Rappel 2001
Stationnement licite	56 %	100 %	73 %	69 %	86 %
Stationnement illicite	33 %	0 %	27 %	28 %	9 %
Autocars circulant « en boucle »	11 %	0 %	0 %	3 %	5 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

LES PRATIQUES DE STATIONNEMENT DANS LE SECTEUR DU LOUVRE EN 2001 ET 2013

	2013	Rappel 2001
Autocar ne stationnant pas	3 %	5 %
Parc de stationnement	53 %	81 %
Stationnement réservé sur voirie payant	10 %	1 %
Stationnement réservé sur voirie gratuit	5 %	4 %
Stationnement non réservé sur voirie	18 %	5 %
Stationnement en double file	3 %	0 %
Stationnement sur les couloirs bus/ zone taxi	8 %	3 %
Remisage dans un site de stationnement longue durée	3 %	0 %
TOTAL	100 %	100 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Le stationnement licite, bien que majoritaire dans les intentions, accuse un repli par rapport à l'enquête de 2001, au profit du stationnement illicite, pratiqué par 1/3 des chauffeurs franciliens. En revanche, la ventilation des modes de stationnement selon l'origine géographique présente un écart important par rapport à la moyenne générale, tous sites confondus : les chauffeurs d'autocars étrangers et métropolitains hors Ile-de-France affichent une volonté plus forte que les Franciliens de recourir à du

stationnement licite. Un tiers des chauffeurs provenant de la région Ile-de-France annoncent s'apprêter à opter pour un stationnement non licite. De ce point de vue, les deux journées d'enquête ont permis en effet de mettre en évidence les usages de dépose/reprise le long des rues Saint-Honoré (au droit du Conseil d'État et jusqu'au croisement avec la rue de Marengo), des rues de l'Échelle et Richelieu.

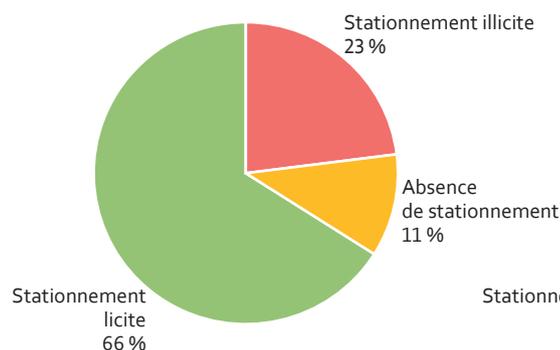
Pigalle/Butte Montmartre

S'agissant du site de Pigalle (enquêtes réalisées le long des boulevards Rochechouart et de Clichy), le recueil d'informations ne porte que sur un nombre réduit de questionnaires : 29 réponses recueillies sur 72 autocars comptés.

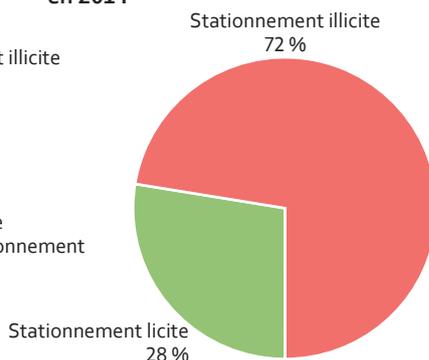
Le panel est trop faible pour en tirer des résultats robustes sur le plan de la représentativité, mais ce site se détache des autres par ses résultats.

LE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DANS LE SECTEUR PIGALLE / BUTTE MONTMARTRE

en 2001



en 2014



Source : Apur, enquêtes 2001 et 2014

En 2014, le poids de l'illicite est majoritaire dans les réponses formulées par les chauffeurs d'autocars, et ce résultat renvoie sans nul doute à des questions d'offres dans le périmètre de l'enquête. Il s'agit là du niveau le plus élevé d'illicite rencontré parmi l'ensemble des sites enquêtés en 2013 et 2014. Ce ratio est par ailleurs en augmentation par rapport aux enquêtes de 2001, où l'illicite rencontrait déjà 23 % des intentions.

Tour Eiffel/Trocadéro

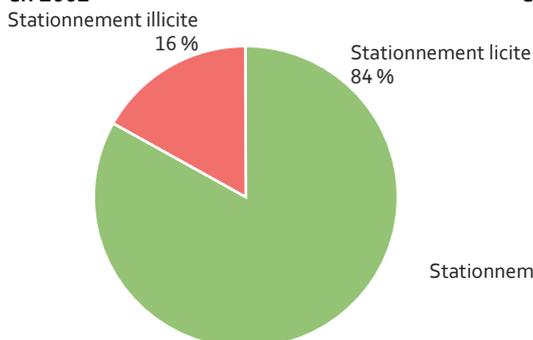
Les chauffeurs d'autocars enquêtés dans le secteur Tour Eiffel — Trocadéro affirment une volonté modérée de stationner de manière licite au cours de la journée d'enquête.

Parmi les 51 questionnaires recueillis, le poids de l'illicite, fixé à 41 %, reste important. Relativement à la moyenne de l'ensemble des sites, le stationnement non réservé sur voirie ou encore le stationnement en double file, accaparent une fraction élevée de l'illicite.

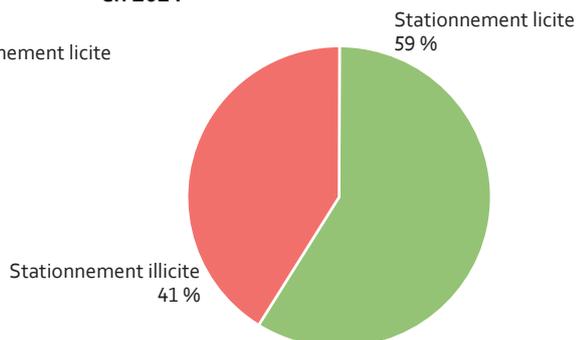
Ces parts ont beaucoup varié depuis l'enquête de 2001, au profit de l'illicite (16 % en 2001 contre 41 % en 2014).

LE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DANS LE SECTEUR TOUR EIFFEL/TROCADÉRO

en 2001



en 2014

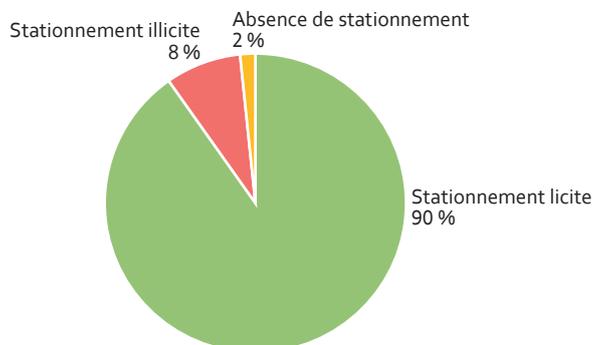


Source : Apur, enquêtes 2001 et 2014

Grand Palais/Cours la Reine

C'est dans ce périmètre que le nombre de questionnaires collectés est le plus élevé (123). C'est également dans ce secteur que l'offre en emplacements réservés sur voirie est la plus importante parmi les sites enquêtés en 2014. Cet environnement a une incidence directe sur les réponses obtenues à la question du stationnement diurne lors de la journée d'enquête.

LE STATIONNEMENT DES AUTOCARS DANS LE SECTEUR GRAND PALAIS/COURS DE LA REINE EN 2014



Source : Apur, enquête 2014

Dans ce secteur, 9 chauffeurs d'autocars sur 10 affichent leur intention d'accéder à un mode de stationnement licite au cours de la journée d'enquête. C'est le niveau le plus élevé parmi les 5 sites enquêtés en 2013 et 2014. C'est également sans surprise le stationnement payant sur voirie qui remporte le plus de suffrages dans ce secteur, en conformité avec l'offre environnante (Cours la Reine : 49 emplacements de surface réservés aux autocars).

La comparaison du stationnement aux abords des 5 principaux sites visités au moment des enquêtes 2013-2014 montre les tendances suivantes :

- les projets de stationnement licite aux abords de Pigalle restent nettement inférieurs aux intentions affichées sur les 4 autres sites ;
- les projets de stationnement licite aux abords du Grand Palais sont importants et très supérieurs à la moyenne de l'ensemble des sites (71 %) ;
- les intentions de stationnement licite aux abords du secteur Opéra/Grands magasins sont importantes (75 %), et en très net progrès au regard des parts affichées en 2001 (55 % pour le stationnement licite, 32 % pour le stationnement illicite et 13 % pour l'absence de stationnement).

Au total, on note une résorption des pratiques de circulation à vide, au profit du stationnement licite (+4 points), mais également du stationnement illicite (+3 points), et en particulier pour ce dernier, du stationnement non réservé sur voirie.

Ces chiffres, bien que faiblement fournis, peuvent témoigner d'une intégration progressive par les compagnies d'autocars et par leurs chauffeurs, de la possibilité d'accéder à du stationnement licite aux abords des principaux sites touristiques parisiens. Si la circulation en boucle demeure marginale et diminue depuis l'enquête de 2001, l'intention de stationner illégalement progresse malgré tout de quelques points. Les chauffeurs d'autocars, en particulier franciliens, savent bien que le fait de stationner sur un emplacement non réservé ou encore dans les couloirs de bus ne les expose que faiblement au risque de verbalisation.

La mise en place du PASS Autocar en 2002 rencontre manifestement un franc succès auprès de la profession en répondant, en partie, à des besoins importants.

Néanmoins, les éléments dont nous disposons pour le site de Notre-Dame, et plus encore de Pigalle, montrent que ces secteurs demeurent des foyers de cristallisation des difficultés liés à la circulation des autocars. L'agrégation de l'ensemble des résultats confirme que l'offre environnante en stationnement conditionne la pratique des chauffeurs d'autocars.

Enfin, l'exploitation des questionnaires montre que les comportements diffèrent selon l'origine géographique de l'autocar :

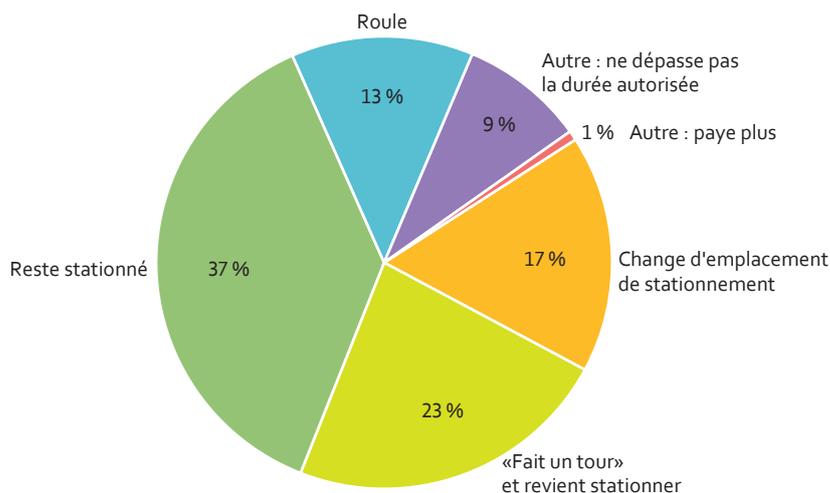
- le stationnement licite est plus volontiers affiché par les chauffeurs d'autocars immatriculés en province et à l'étranger (respectivement 71 % et 79 % en 2014) ;
- les autocars franciliens se situent au-dessus de la moyenne concernant les déclarations de stationnement illicite (41 % versus 26 %). Cette proportion élevée indique également que les chauffeurs d'autocars immatriculés en Ile-de-France ont une connaissance plus fine du réseau viaire parisien et des zones « à risque » que leurs confrères provinciaux ou étrangers. Au jeu du chat et de la souris, ils acceptent de prendre des risques dont ils connaissent les conséquences.

Causes du non-usage du stationnement autorisé et perception du stationnement à Paris

147 chauffeurs d'autocars ont répondu à la question de savoir quelle serait leur attitude en cas de dépassement de la durée autorisée de stationnement. Moins d'1 % d'entre eux accepteraient de prolonger leur stationnement par le versement d'un complément de paiement. En revanche, 90 % des chauffeurs cherchent des solutions alternatives à ce surcroît de dépense : soit ils restent stationnés sur l'emplacement actuel, au risque de se faire verbaliser, soit ils circulent dans la ville avant de venir récupérer leur groupe, soit encore, ils cherchent un autre emplacement.

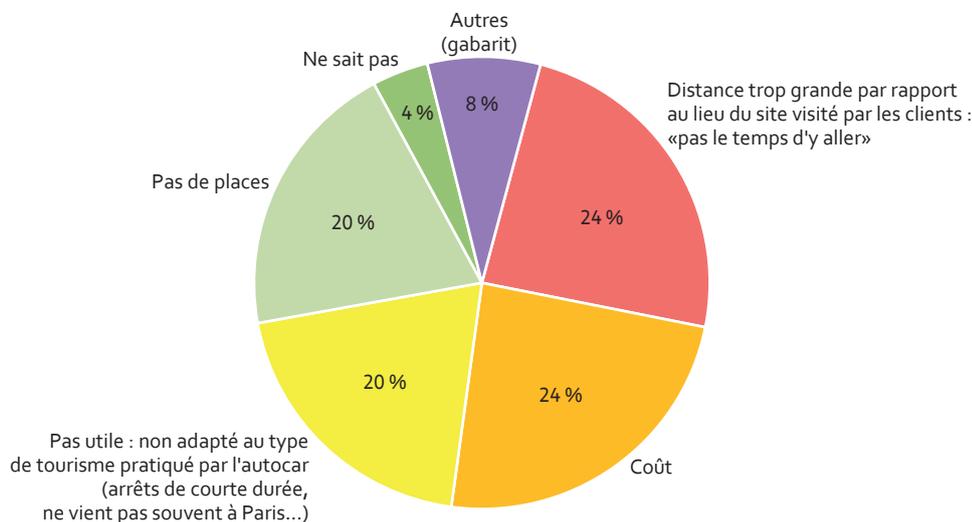
Seuls 25 chauffeurs d'autocars ont répondu à la question des motifs de non-recours aux parcs de stationnement. Deux motifs principaux émergent : la distance aux lieux visités et le coût.

PRATIQUE DES AUTOCARISTES LORSQU'ILS DÉPASSENT LA DURÉE DE STATIONNEMENT AUTORISÉE



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

MOTIFS DE NON UTILISATION DES PARKINGS LONGUE DURÉE



Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Perceptions et attentes des chauffeurs d'autocars

130 chauffeurs d'autocars se sont prêtés au jeu des questions ouvertes sur leur perception du stationnement à Paris, et plus largement sur les facteurs qui, à leurs yeux, pourraient améliorer leur situation de professionnels du transport de touristes.

Les nombreuses remarques recueillies ont été classées en 18 items, rangés dans deux grandes familles : les perceptions d'une part, et les attentes d'autre part.

LES PERCEPTIONS DES CHAUFFEURS D'AUTOCARS

	Nombre de réponses	Poids dans l'ensemble
Manque d'emplacements de stationnement dédiés	69	42 %
Situation (tarifs, lisibilité) meilleure qu'ailleurs en Europe	25	15 %
Mauvaise qualité de l'information stationnement	21	13 %
Coût du PASS Autocar élevé	11	7 %
Occupation des emplacements par véhicules non autorisés ou « ventousage » par autres autocars	12	7 %
Difficulté de stationnement à certaines périodes de l'année	8	5 %
Intensité du trafic	6	4 %
Durée de stationnement trop courte	5	3 %
Manque de reconnaissance de la profession et de ses apports à l'économie parisienne	4	2 %
Paiement du PASS à l'avance ne garantit pas de trouver une place	2	1 %
Parc de stationnement longue durée suffisant	1	1 %

Source : Apur, enquête septembre 2014

Sans surprise, le manque d'emplacements est mentionné par 42 % des chauffeurs d'autocars. Dans une moindre mesure, ils déplorent également une information insuffisante sur les emplacements de stationnement (disponibilité immédiate, traduction en anglais), l'occupation abusive des emplacements de dépose-reprise (soit par d'autres autocars, soit par des automobilistes), le coût du stationnement.

Mais ils sont tout de même 15 % à souligner spontanément une lisibilité du dispositif et des tarifs assez exemplaire par rapport à d'autres villes européennes.

L'insuffisance des emplacements à proximité de certains sites est pointée : c'est le cas en particulier pour le secteur Pigalle/Montmartre, ainsi que pour le secteur Notre-Dame, qui recueillent à eux deux 56 % du total des lieux mentionnés.

L'absence ou l'insuffisance d'aires de dépose-reprise devant ou à proximité des hôtels, sont également perçues comme des facteurs de complication.

	Nombre de réponses	Poids dans l'ensemble
Montmartre/Pigalle	18	36 %
Notre-Dame	10	20 %
Opéra	4	8 %
Louvre	3	6 %
Autres ²³	15	30 %
TOTAL	50	100 %

Source : Apur, enquête septembre 2014

Les chauffeurs d'autocars ont librement évoqué quelques pistes d'amélioration de leurs conditions de travail lors de leur venue dans Paris. Hormis l'augmentation du nombre d'emplacements et la diminution du coût du PASS Autocar (non reportés dans le tableau suivant), deux propositions retiennent l'attention : il s'agit en premier lieu d'une demande d'amélioration des conditions d'accueil dans les parcs de stationnement et sur les principales aires de stationnement de surface. Sur ce point, quelques éléments de confort pourraient satisfaire les chauffeurs (toilettes, espace de détente et de distribution de boissons chaudes et rafraîchissement, panneaux ou livrets d'informations...).

23 — Les autres sites sont : Place de l'Étoile, 5^e et 6^e arrondissements, Bateaux-Mouches, Beaubourg, Concorde, Montparnasse, Tour Eiffel, Bastille, Invalides, Madeleine, Panthéon, Jardin des Plantes, Petit Palais et Grand Palais.

La deuxième piste évoquée par les chauffeurs d'autocars concerne la mise en place de zones de rupture de charge aux abords de la capitale. Ces dernières permettraient de transborder les passagers vers des véhicules plus petits et plus maniables (les bagages restant dans les soutes des autocars principaux) pour la demi-journée ou la journée de visites. Ce dispositif existe à Rome, Florence, ou encore à Strasbourg ²⁴. À Florence, seuls les autocars dont le groupe est hébergé en ville ont la possibilité d'y circuler.

LES ATTENTES DES CHAUFFEURS D'AUTOCARS

	Nombre de réponses	Poids dans l'ensemble
Conditions d'accueil dans les aires de dépose à améliorer	10	32 %
Souhait d'aires de rupture de charge hors de Paris pour basculer vers véhicules plus petits et maniables	8	26 %
Possibilité d'utilisation des voies de bus	7	23 %
Meilleur maillage des emplacements dans Paris	3	10 %
Souhait de mise en place d'une application Smartphone	3	10 %

Source : Apur, enquête septembre 2014

La qualité de l'information sur le stationnement, la réglementation et les tarifs

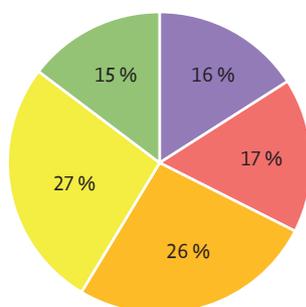
140 à 157 chauffeurs d'autocars ont répondu aux questions liées à leur perception de l'information dispensée sur le stationnement, les tarifs et la réglementation.

Globalement, et pour chaque item, les retours sont favorables. Les bonnes opinions sont élevées s'agissant de la connaissance des tarifs (56 %) et de la réglementation (51 %), un peu moins sur le stationnement (42 %), et notamment sur les aspects localisation et disponibilité.

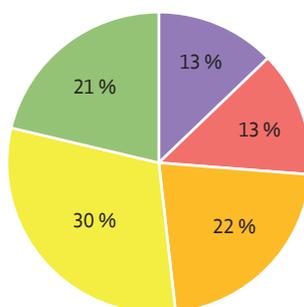
Dans l'ensemble, la politique parisienne à l'égard des autocars est considérée comme généralement bien lisible.

QUALITÉ DE L'INFORMATION SUR :

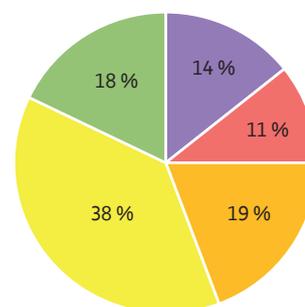
LE STATIONNEMENT



LA RÉGLEMENTATION



LES TARIFS



■ Très mauvais ■ Mauvais ■ Moyen ■ Bon ■ Très bon

Source : Apur, enquêtes 2013 et 2014

Le stationnement nocturne

Le stationnement nocturne des autocars laisse une large part à l'accès aux parcs de stationnement des établissements hôteliers (près de 50 %). Le retour au dépôt n'est mentionné que par moins de 30 % des chauffeurs.

Cependant, les pratiques de remisage varient selon la provenance de l'autocar. Pour les autocars franciliens, le retour au dépôt constitue quasiment la règle (73 %), et le stationnement sur voirie, l'exception (10 % des réponses).

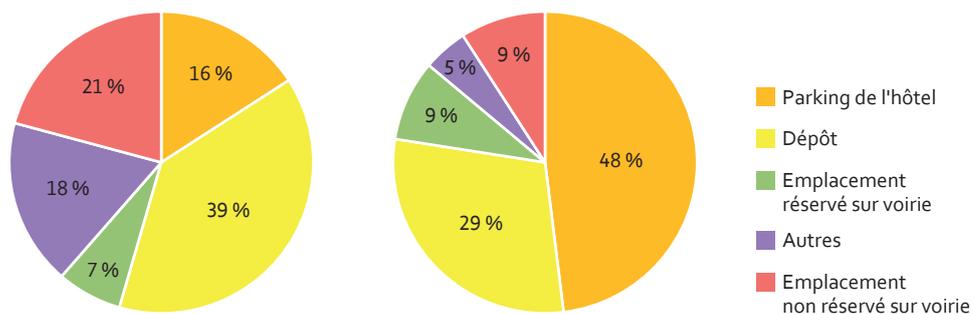
On note que depuis 2001, les pratiques ont là aussi varié : le stationnement sur les aires de stationnement des hôtels, assez marginal en 2001 (16 %), remporte en 2013-2014 l'essentiel des suffrages (48 %). En revanche, le retour au dépôt, avec la baisse de la part des autocars franciliens parmi les autocars enquêtés, est en forte diminution, passant de 39 % à 29 %.

24 — À Strasbourg, les parcs de stationnement Elsau ou encore de l'Étoile, situés en périphérie de la ville, proposent un droit de stationnement de l'autocar, couplé à un ticket de transport en commun aller-retour pour le chauffeur et/ou pour les passagers.

LE STATIONNEMENT NOCTURNE DES AUTOCARS

en 2001

en 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

	2013-2014			
	Autocars franciliens	Autocars de province et étrangers	TOTAL	Rappel 2001
Parking de l'hôtel	10 %	63 %	48 %	16 %
Dépôt	73 %	13 %	29 %	39 %
Emplacement réservé sur voirie	5 %	10 %	9 %	7 %
Emplacement non réservé sur voirie	5 %	11 %	9 %	21 %
Autre	8 %	4 %	5 %	18 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

On mesure ici l'importance, pour les autocars, d'une proposition de stationnement à proximité de l'hôtel, lorsque le groupe transporté séjourne en Ile-de-France. Cette offre étant essentiellement associée à de grands établissements hors Paris.

Conclusion

Loin d'être négligeable, le secteur touristique en Ile-de-France génère 10 % du PIB régional et occupe une part significative des emplois. C'est un secteur économique vulnérable aux éléments conjoncturels, qui subit des affaissements d'activités, mais qui sur le long cours, est extrêmement stimulé par une demande qui se renouvelle en permanence.

Ainsi, les évolutions enregistrées au cours des dix dernières années font apparaître une croissance du nombre de touristes malgré des effets visibles de la crise de 2009 sur le volume des arrivées et des nuitées. On observe également une montée en gamme de l'hébergement, correspondant à une demande amplifiée pour les segments hauts de l'offre, comme l'atteste la croissance du taux d'occupation dans cette gamme.

Les clientèles traditionnelles (États-Unis, Royaume-Uni, Espagne, Italie) sont moins présentes qu'il y a dix ans, en volume et en structure, notamment en raison de la crise et de la cherté de l'euro (pour les pays hors zone Euro). Mais la forte croissance des arrivées en provenance des BRIC, et tout particulièrement de la clientèle chinoise (+106 % d'arrivées entre 2007 et 2013 en Ile-de-France), les compense largement. Le décrochage actuel de l'euro par rapport au dollar aura probablement des effets sur la fréquentation des Américains du Nord, mais d'ores et déjà, 2013 marquait le retour de la clientèle américaine à Paris Ile-de-France, à un niveau inégalé depuis 10 ans.

En termes de pratiques touristiques, on note un intérêt toujours fort et en progression constante pour l'offre culturelle parisienne, de même qu'un intérêt marqué pour le shopping, notamment chez les nouvelles clientèles. La part du tourisme organisé en groupe est relativement constante (autour de 15 à 20 %) depuis 10 ans, et concerne surtout les touristes asiatiques (Chinois, Japonais).

Les enquêtes menées par l'Apur en septembre 2013 et septembre 2014, apportent des éclairages sur les évolutions enregistrées dans l'organisation du tourisme de groupe depuis une dizaine d'années. Ainsi, la majorité des autocars enquêtés en 2013 et 2014 sont immatriculés à l'étranger (60 %), alors que cette proportion était de 49 % en 2001. Cette croissance s'est exercée au détriment des cars franciliens dont la part a décru, passant de 36 % à 23 %.

Par ailleurs, sur les cinq sites enquêtés, 50 % des groupes étaient originaires d'Asie (cette proportion était de 21 % lors de la précédente enquête). Ce ratio se porte même à 72 % en 2013, lorsqu'une partie des enquêtes se déroulaient à proximité des grands magasins situés le long du boulevard Haussmann. En 10 ans, le poids de certains pays parmi les groupes enquêtés a plus que doublé : c'est le cas en particulier des Chinois, des Coréens, mais aussi des Indiens, des Brésiliens ou encore des Polonais. Ces émergents ont modifié la pratique du tourisme de groupe à Paris et en Ile-de-France, en y greffant de nouveaux usages ou en y développant d'autres : si le shopping est désormais ritualisé, il ne ternit pas pour autant le fort pouvoir d'attraction des lieux culturels, en particulier des musées. Les touristes de groupe ont également intensifié le rythme de leurs visites (3,7 en moyenne contre 2,9 en 2001) et « métropolisé » leur localisation d'hébergement.

En 2013-2014, la taille moyenne des groupes transportés par autocars s'établit à 36 personnes, un ratio plus élevé que celui enregistré en 2001 (32 personnes), et qui conduit à une optimisation du remplissage des véhicules.

Parmi les changements notables, les groupes ont également davantage recours à un tour-opérateur (90 %) qu'en 2001 (68 %).

La montée en gamme de l'hébergement s'observe également dans le tourisme de groupe puisque 45 % des groupes enquêtés en 2013-2014 ont choisi un hôtel 4* ou plus, contre 19 % en 2001.

Les hôtels privilégiés par les groupes sont surtout situés en grande couronne (38 %), alors qu'en 2001, seuls 10 % des groupes enquêtés choisissaient cette implantation. La position de Paris parmi les lieux d'hébergement recule en conséquence, passant de 64 % en 2001 à 33 % en 2013-2014. En termes de pratiques de stationnement, et en comparaison avec les usages en vigueur lors de l'enquête de 2001, on constate un renforcement des pratiques de stationnement licites, mais également illicites, au détriment des autocars circulant en boucle à vide.

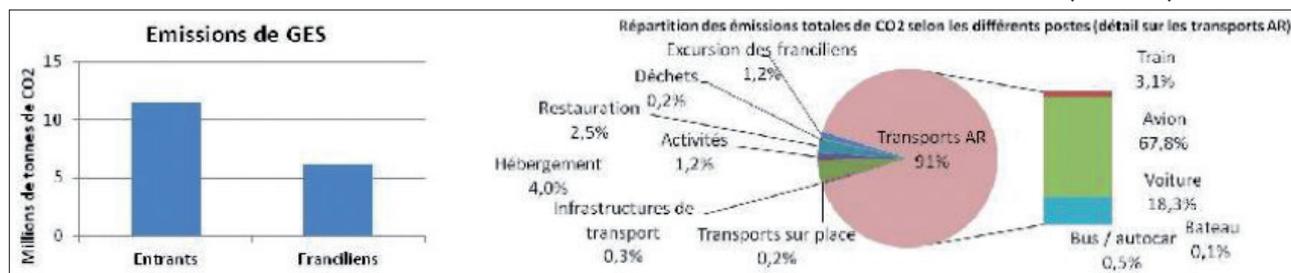
Le renforcement des pratiques licites de stationnement est sensible pour les autocars immatriculés en France, le stationnement illicite est en augmentation pour les autocars étrangers et franciliens, la circulation en boucle baisse pour tous.

Porteur pour la destination, le tourisme n'en est pas moins émetteur de gaz à effet de serre, dans des proportions non négligeables. Selon le bilan carbone établi par le CRT Paris Région, avec le concours d'Accenture, le bilan 2011 s'établit à 17,5 millions de teqCO₂, qui se répartissent comme suit :

- 10 millions de tonnes équivalents CO₂ pour les étrangers entrants sur le territoire ;
- 6 millions de teqCO₂ pour les Franciliens ;
- le solde (1,5 million) provenant des touristes français en Ile-de-France.

Ces émissions, rapportées à la production globale de GES évaluée en Ile-de-France, sont considérables ; elles représentent en effet 1/3 du total. Le poste « transport », et notamment transport aller-retour (au départ ou à destination de la région), représente 91 % du total de ces émissions, dont la plus grande partie revient à l'aérien. Les bus et autocars représentent 0,5 % des émissions totales de CO₂ de l'activité touristique en Ile-de-France.

EXTRAIT DU RAPPORT DE SYNTHÈSE DU BILAN CARBONE DE L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE À PARIS ILE-DE-FRANCE (MAI 2013)

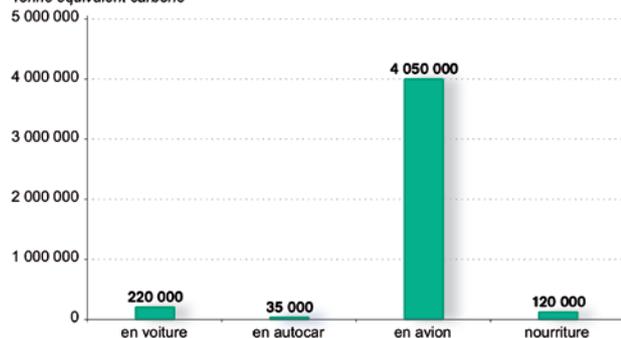


Sur 17,5 millions de teqCO₂ émis, 16 proviennent des transports A/R.

EXTRAIT DE L'ÉTUDE APUR « VERS UN TOURISME PARISIEN ÉCO-RESPONSABLE » (JUILLET 2009)

Bilan des émissions des visiteurs à Paris en 2005

Tonne équivalent carbone



Source : Bilan Carbone™ de Paris

Le défi, qui consiste donc à consolider un secteur vecteur d'emplois et de richesses, et à réduire son bilan carbone est important.

Le nombre d'autocars présents simultanément dans Paris reste marginal (1 034 autocars par jour en moyenne au cours de l'année 2011 et jusqu'à 1 232 par jour au mois de juin) par rapport aux nombres de voitures circulant dans la capitale (1 557 automobiles par kilomètre et par heure en moyenne en 2012, soit 21 798 véhicules/kilomètre/jour), et par rapport aux modes de déplacements majoritaires des touristes (84 % des touristes étrangers utilisent les transports en commun pendant leur séjour à Paris Ile-de-France). Pour autant, on relève 3 points d'achoppement qui cristallisent les crispations : la concentration, la taille et le stationnement, tous trois vecteurs de pollutions sonores, visuelles et atmosphériques. C'est sur ces points que la Ville de Paris a focalisé son attention, en tentant à la fois de consolider un secteur du tourisme très dynamique et générateur de revenus, et de minimiser les émissions de polluants induits par cette activité, en particulier par les autocars en circulation sur son territoire. Ces décisions rencontrent une autre disposition d'ampleur : l'interdiction du territoire parisien à tout véhicule équipé d'une motorisation diesel à l'horizon 2020.

Deux éléments vont désormais peser sur l'avenir du transport de groupes par autocars :

- la proposition gouvernementale, approuvée lors du vote de la loi Macron, d'ouvrir le marché des lignes régulières de desserte à la concurrence, ouvrant ainsi une brèche qui va offrir à ce mode de transport aujourd'hui marginalisé²⁵ des relais de croissance de part de marché parmi les choix

25 — L'Autorité de la Concurrence estime à 110 000 le nombre de voyageurs empruntant les transports par autocar en France en 2013, soit 0,05 pour 10 000 déplacements longue distance en France, contre 30 millions au Royaume-Uni.

modaux ; l'État escompte un passage à 5 millions de voyageurs dès la libéralisation du marché, pour des distances qui ne devront pas être inférieures à 200 km. L'Autorité de la Concurrence a répertorié 9 liaisons très demandées, toutes ayant Paris pour point de départ ou d'arrivée ;

- cette décision devra trouver sa déclinaison locale (gares routières), en adéquation avec les décisions annoncées par la Maire de Paris d'interdire l'accès dans Paris aux autocars les plus polluants et d'augmenter les tarifs de stationnement.

Comment articuler tous ces enjeux ?

À l'issue des enquêtes et des enseignements qui en découlent, 4 pistes nous paraissent mériter un approfondissement :

- 1 — Établir une « charte mobilité touristique » (à l'instar de la « charte marchandises ») avec les professionnels du secteur (tour-opérateurs, autocaristes, agences réceptives) permettant notamment d'aboutir à un objectif du dernier kilomètre en non-diesel avec une période de transition en normes Euro 5 à 6. Une tarification de stationnement dissuasive pourrait constituer une première étape de mise en place. Pour parvenir à cet objectif, l'idée de zones-relais dans Paris ou aux portes de Paris, proposant une rupture de charge pour les véhicules les plus polluants avec prise en charge par un véhicule aux dimensions adaptées au groupe (rappelons que les autocars enquêtés transportent en moyenne 36 personnes pour une capacité au moins égale à 50 places) et dont les émissions polluantes et les nuisances sonores sont réduites au minimum pourrait être proposée. Leur superposition avec des espaces logistiques pourrait rendre leur exploitation plus rentable et plus optimisée.
- 2 — Si l'acheminement en autocars de tourisme permet d'offrir du « sur-mesure » à un groupe, force est de constater que les circuits parcourus sont souvent assez proches voire similaires à ceux proposés par les lignes régulières touristiques ; la forte adéquation des parcours ne pourrait-elle pas conduire à une meilleure articulation des déplacements proposés par ces différents intervenants touristiques ? Une concertation avec tous ces acteurs permettrait de mettre à plat les contributions des uns et des autres à la fréquentation touristique.
- 3 — Les primo-arrivants, et notamment les touristes en provenance d'Asie, sont les plus gros utilisateurs du transport par autocar, y compris pour de courts trajets. Selon les enquêtes commandées par le CRT Ile-de-France, les touristes étrangers enquêtés dans les aéroports et les gares parisiennes ne sont que 5 % à déclarer, en 2012, avoir eu recours à l'autocar de tourisme comme principal moyen de transport durant leur séjour. Ce taux grimpe à 26 % pour les touristes chinois interrogés, à 17 % pour les touristes japonais. La question de la sécurisation de leurs déplacements en TC ou à pied pourrait être ici examinée, notamment si l'on considère que d'ici à 5 ans, 3 millions de Chinois pourraient visiter la France, contre 900 000 aujourd'hui. L'enjeu est de taille, et les autorités chinoises ont tenté de monter une opération de protection des touristes chinois dans les principaux sites touristiques français. Cette proposition a cependant été repoussée par l'État français qui vient de promettre la mise en place d'un plan de lutte contre les agressions dont sont victimes les touristes, et en particulier les Chinois. Rappelons qu'en 2011, les Chinois sont à l'origine du quart de la détaxe en France.
- 4 — Les déclarations d'intention de stationner de manière illicite ont augmenté entre l'enquête de 2001 et les volets 2013-2014. Elles s'établissent à 27 % et ce, en dépit de la mise en place du PASS Autocar. Pour autant, ça ne reste que des déclarations d'intention : elles ne présument en rien d'une réalisation effective. Le nombre d'emplacements réservés en surface ou en sous-sol à Paris a diminué, passant de 675 places en 2003 à 636 en 2012 ²⁶. L'estimation du nombre d'autocars circulant quotidiennement dans Paris montre également un repli au cours de la même période (-18 % d'autocars, -6 % d'emplacements). Dans un premier temps, augmenter le nombre d'emplacements et simplifier l'offre « PASS Autocar » pourrait permettre une transition apaisée vers le Zéro Diesel. L'application de tarifs incitatifs pour les moteurs sobres et vertueux et pour les véhicules de dimension plus adaptée, pourrait constituer un signal en direction des tour-opérateurs et des autocaristes. Par ailleurs, la possibilité de stationner ponctuellement sur les aires de stationnement des taxis, dont la plupart sont désormais tombées en désuétude ²⁷, pourrait ouvrir de nouvelles perspectives de conversion d'espaces déjà réservés et marqués.

26 — « Bilan des déplacements à Paris », années 2003 et 2012, Observatoire des déplacements à Paris, Mairie de Paris.

27 — « Les stations de taxi sur la voie de garage », Le Monde, 8 mai 2014, Olivier Razemon.

Autocars de tourisme et évolution des pratiques touristiques depuis 2001

Éléments d'analyse

L'Ile-de-France, avec 67 millions de nuitées dans ses établissements hôteliers en 2013, demeure la première destination touristique française. La région capte la moitié des arrivées et des nuitées étrangères enregistrées en France (respectivement, 46 % et 53 %). Elle dispose d'environ 1/4 de l'offre hôtelière nationale, de près de 40 % l'offre haut de gamme et concentre 1/3 des emplois nationaux de la filière touristique.

Ces éléments et tendances favorables masquent toutefois de profonds bouleversements dans la pratique touristique. Les usages se modifient en lien avec le changement de centre de gravité des zones d'émission touristique. Les classes aisées des économies émergentes progressent fortement parmi les touristes arrivant en région, et favorisent de nouveaux comportements touristiques : parmi ces touristes de fraîche date, ceux qui se déplacent en autocars sont assez peu attachés à un hébergement en cœur d'agglomération et la grande couronne remplit désormais les conditions d'accueil des groupes et de leur autocar. Pour ces nouveaux venus sur la scène touristique, le shopping est devenu un incontournable, générant des flux intenses dans certains secteurs commerciaux. Pour autant, les visites rituelles des grands musées ne sont pas sacrifiées par ces nouveaux touristes, renforcées en cela par la résistance des touristes en provenance de la vieille Europe ou encore des États-Unis. Avec eux perdurent les schémas académiques de la pratique touristique.

Plusieurs mouvements d'ampleur marquent les 10 ans qui séparent les deux vagues d'enquête :

- l'augmentation de la part des autocars étrangers, passés de 49 % en 2001 à 60 % en 2013-2014, au détriment des immatriculations franciliennes. La proportion d'autocars immatriculés en province reste stable ;
- la forte hausse, parmi les groupes transportés, des provenances asiatiques : 21 % des groupes en 2001, 50 % en 2013-2014, contrebalancée par une diminution des provenances européennes ;
- un glissement du centre de gravité de l'hébergement des groupes, du centre de la métropole vers ses franges : la grande couronne accueille 38 % des groupes (10 % en 2001), Paris 33 % (64 % en 2001) ;
- une élévation des segments haut de gamme dans les choix hôteliers des groupes : les 4 étoiles et plus composent désormais 45 % des options retenues (19 % en 2001). Ce choix, opéré essentiellement par les clientèles japonaises et américaines, favorise les séjours hôteliers dans Paris intra-muros (qui accueille 60 % de la capacité hôtelière régionale sur ce segment) ;
- l'intensification du rythme des visites (3,7 par jour contre 2,9 en 2001) et la montée en fréquentation du Musée du Louvre, de l'Arc de Triomphe, du Domaine de Versailles. N'apparaissant pas dans les circuits déclarés lors de l'enquête 2001, la tour Montparnasse fait une entrée remarquée dans le Top 14 des sites accueillant le plus d'autocars au cours des journées d'enquêtes. En revanche, les arrêts programmés à la Tour Eiffel, à Notre-Dame-de-Paris, à Montmartre, sont en recul très net entre 2001 et 2013-2014 ;
- la composante « shopping » est désormais fermement intégrée dans les circuits des groupes. Particulièrement prisée des clientèles asiatiques, cette pratique augmente à mesure que leur fréquentation touristique de la destination s'élève. Les grands magasins bénéficient particulièrement de cet afflux.

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État (DRIEA, Insee, Mission de Préfiguration de la Métropole du Grand Paris), la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Paris Métropole, l'AFTRP, Paris Habitat, la Société du Grand Paris, le Syctom et SNCF Immobilier.