

Autocars de tourisme et évolution des pratiques touristiques depuis 2001

RÉSUMÉ

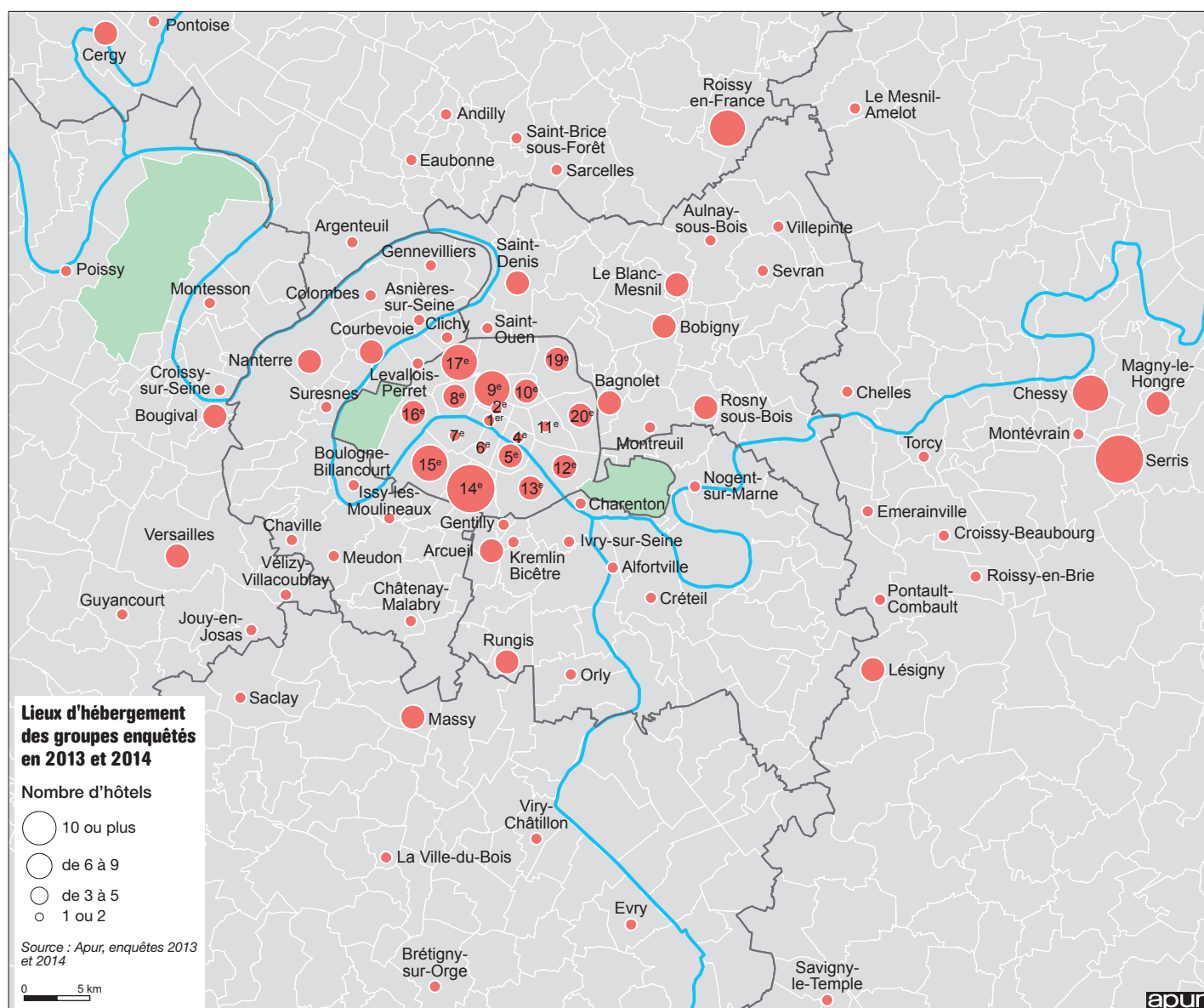
Deux enquêtes réalisées en 2013 et 2014 sont venues éclairer les pratiques des touristes se déplaçant en autocars, et ont permis de porter un regard sur la modification

des usages intervenue depuis l'enquête de 2001.

Les changements sont profonds : ils concernent tout à la fois la provenance géographique des

touristes, leurs lieux de visites, leurs choix d'hébergement, leur consommation touristique au sens large. Ils touchent également la profession des transporteurs, de moins en moins

rattachés à une entreprise française. Beaucoup viennent d'Italie, d'Allemagne ou encore de Pologne. Ces provenances ont aussi un impact sur les usages en matière de stationnement.



1/ Données de cadrage

Globalement, une hausse de la fréquentation touristique, mais des contributions différentes selon les nationalités

Aux côtés des grands émetteurs historiques vers la capitale (États-Unis, Royaume-Uni, Allemagne, Italie, Espagne), viennent désormais s'agréger des « outsiders » qui ont considérablement bouleversé la donne touristique.

Trois groupes de pays ont contribué à l'augmentation de la fréquentation hôtelière à Paris : les pays de l'est de l'Europe, les pays du nord de l'Europe, et les pays d'Amérique centrale et du sud.

En région hors Paris, 14 pays ont au moins multiplié par deux le nombre de leurs nuitées entre 2003 et 2013.

Plusieurs facteurs encouragent cet essor : nouveaux entrants

dans l'Union européenne, taux de change particulièrement favorables, accélération des procédures d'obtention de visas, développement du low-cost aérien ou encore émergence et consolidation d'une classe moyenne dans certains pays émetteurs, ont pu contribuer diversement à la massification de ces arrivées.

Tous ces facteurs, pour fragiles et réversibles qu'ils demeurent, sont à prendre en compte dans la compréhension des changements du profil de la clientèle touristique.

Aux côtés des pratiques traditionnelles, des changements guidés par les émergents

Une vingtaine de sites touristiques régionaux, dont 18 à Paris, ont accueilli ensemble près de 84 millions de visiteurs

au cours de l'année 2013. En 2003, ces mêmes sites recevaient 64 millions de visiteurs (+ 30 %).

À ces différents éléments patrimoniaux se sont ajoutés, depuis 2003, de nombreux équipements qui ont rapidement trouvé leur vitesse de croisière dans ce paysage dynamique. C'est le cas du Musée du Quai Branly, de la Grande galerie de l'évolution, du Palais de Tokyo, du « 104 » ou encore de la Cité de l'architecture.

Pour nombre de ces sites, le succès repose essentiellement sur la fréquentation de la clientèle étrangère, témoignant du fort rayonnement international de ces équipements. Intrant d'abord discret, le shopping opère une montée en puissance importante pour les touristes étrangers (40 % en 2008 à 50 % en 2012), porté

notamment par les Chinois, Japonais, Brésiliens, Indiens et Russes¹. Les grands magasins ou encore la Vallée Village en Seine-et-Marne (6 millions de visiteurs), profitent amplement de cette clientèle.

Le tourisme de groupe, un segment qui reste marginal

Dans cet ensemble, le tourisme de groupe reste finalement un phénomène assez marginal² : son taux, mesuré à 5 % auprès des clientèles étrangères, est en baisse et varie de moins de 1 % pour les Néerlandais à 17-18 % pour les Chinois et les Japonais. D'une manière générale, l'éloignement géographique, surtout lorsqu'il se double d'une distance culturelle, contribue au recours aux voyages organisés en groupes, notamment chez les primo-arrivants.

2/ Résultat d'exploitation des enquêtes

Les enquêtes autocars, un révélateur des nouvelles pratiques du tourisme de groupe

En 2013 et 2014, l'Apur a réalisé des enquêtes auprès des chauffeurs d'autocars de tourisme, dans 5 sites touristiques emblématiques de la capitale : les abords de la Notre-Dame, des grands magasins du secteur Haussmann-Opéra, la Tour Eiffel et le Trocadéro, les abords du Grand Palais, et le sud de Pigalle. Au total, 480 autocars ont été recensés et 290 chauffeurs enquêtés. L'exploitation des questionnaires aboutit aux observations suivantes :

1. Une concurrence accrue de l'offre de transport étrangère

- la part des autocars provenant de pays étrangers est

en augmentation entre 2001 et 2013-2014 : de 49 % à 59 %, au détriment notamment des autocars franciliens ;

- les pays de l'Est et l'Italie accaparent 27 % de la part de marché apparente du transport de tourisme par autocars ;
- l'Europe du sud et les pays de l'est se sont spécialisés dans la prise en charge de touristes non ressortissants de ces pays.

2. Une évolution de la provenance des groupes conforme aux mutations globales observées dans le secteur hôtelier

- une poussée importante des nouveaux pays émetteurs : Chine, Corée du Sud, Italie, Pologne, Inde, Brésil, Canada, dont la part parmi

les groupes transportés varie de 13 % en 2001 à 47 % en 2013-2014 ;

- un repli des clientèles européennes (47 % en 2001, 22 % en 2013-2014).

3. Le poids modal de l'autocar dans les arrivées de groupe est élevé

- pour 58 % d'entre eux, les groupes recensés en 2013 et 2014 sont arrivés en Ile-de-France à bord d'un autocar, et pour 35 % d'entre eux, par avion ;
- parmi les 55 groupes arrivés par avion, les 3/4 ont atterri à Roissy.

4. Une élévation de la taille moyenne des groupes

La taille moyenne des groupes, composés de 38 individus, constitue un niveau plus élevé qu'en 2001 (32), ce qui a pour effet d'optimiser le taux de remplissage des autocars à 72 % en moyenne.

5. Un glissement de la demande d'hébergement vers le haut de gamme et une nouvelle distribution spatiale des choix d'implantation

- les enquêtes menées en 2013-2014 montrent un fort mouvement centrifuge qui s'opère de Paris vers la péri-

1 – Dispositifs permanents d'enquêtes dans les aéroports et dans les trains, CRT Paris Ile-de-France.

2 – Ibid.

phérie: la Seine-et-Marne est désormais le deuxième département pour l'accueil des groupes enquêtés;

- le changement de gamme, au profit des catégories supérieures de l'offre, est également l'un des éléments saillants de ces résultats: le recours aux 4 étoiles et plus représente désormais 45 % des options;
- hors Paris, un pool de communes (Chessy, Magny-le-Hongre, Serris, Montevrain), situées aux confins du parc Disneyland Paris, a accueilli de nombreux groupes en 2013-2014. Dans une moindre mesure, Roissy-en-France a également hébergé une petite dizaine de groupes. En petite couronne, les communes accueillant le quartier d'affaires de la Défense, ont également hébergé une dizaine des groupes enquêtés. À eux seuls, ces 3 pôles ont accueilli 17 % des 220 groupes dont la commune d'hébergement était connue (Paris: 33 %, Petite couronne: 29 %, Grande couronne: 38 %);
- trois départements affichent une surreprésentation du nombre de groupes accueillis au regard de leur capacité d'accueil: la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise;
- gamme et localisation hôtelière varient également selon la nationalité du groupe: Chinois et Sud-Coréens sont plus enclins à séjourner en grande couronne (notamment en Seine-et-Marne), cependant que Japonais et Nord-Américains privilégient la partie centrale de l'agglomération et le segment haut de l'offre.

6. Intra-muros, des mouvements également

Les 14^e, 15^e et 17^e arrondissements captent 36 % des groupes enquêtés pour 26 %

de la capacité d'accueil; cette attraction se fait au détriment des arrondissements périphériques de la rive droite. On notera néanmoins que ces 3 arrondissements regroupent les 8 plus gros porteurs de Paris (capacité d'accueil supérieure à 500 chambres) et proposent une taille moyenne de 66 chambres, plus élevée que la moyenne parisienne (48 chambres).

7. Des demandes qui évoluent vers une intensification des visites et un attrait prononcé pour le shopping

- le nombre moyen de sites visités en une journée a augmenté: d'une moyenne de 2,9 en 2001, on est désormais passé à 3,8 en 2014 (3,6 en 2013);
- les grands magasins se sont désormais invités dans le parcours des visites: culture muséale et shopping ont en partie devancé le traditionnel patrimoine parisien.

8. Des pratiques de stationnement qui se normalisent

- en journée, les chauffeurs d'autocars déclarent à 71 % recourir au stationnement licite, et 27 % pensent devoir stationner illégalement. Ces deux indicateurs sont en hausse par rapport à l'enquête de 2001 (respectivement 67 % et 24 %), alors que la circulation « en boucle » est en forte diminution;
- le stationnement réservé sur voirie représente 45 % des intentions de stationnement, en forte augmentation par rapport à 2001 (11 %); à l'inverse, le recours aux parcs de stationnement est en retrait en 2013-2014 (22 %) par rapport à 2001 (31 %);
- en matière de stationnement nocturne, le parking

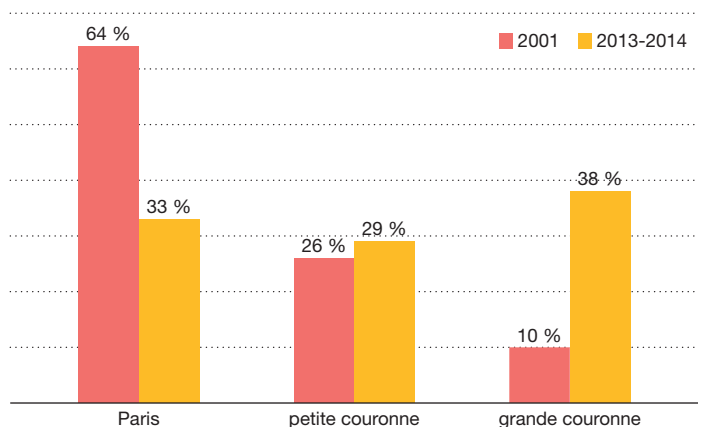
de l'hôtel constitue la règle pour 48 % des chauffeurs en général. Le retour au dépôt est prévu par près de 30 % des chauffeurs.

9. Des professionnels en butte au manque d'emplacements

Soumis au jeu des questions ouvertes, 130 chauffeurs

d'autocars ont exprimé leurs perceptions et leurs attentes. Le manque d'emplacements se hisse en tête des regrets formulés, en premier lieu aux abords du site « Montmartre/Pigalle », en second lieu sur l'Île de la Cité.

Évolution de la localisation d'hébergement hôtelier, entre 2001 et 2013-2014



Source : Apur, enquêtes 2001, 2013 et 2014

Quelques éléments d'explication

L'évolution spatiale de l'offre hôtelière contribue en grande partie à éclairer ces tendances fortes, mais elle ne résume pas tout. Ainsi, l'hypothèse d'une corrélation entre localisation de l'hôtel et taille moyenne des établissements est une piste sérieuse. La grande couronne abrite de nombreux « gros porteurs », capables d'accueillir des groupes de grande taille tout en permettant le stationnement des autocars.

La structure budgétaire et la culture du voyage

prédisposent également à typer les pratiques et à orienter les choix, notamment de lieu et de gamme d'hébergement: les dépenses moyennes affectées à l'hébergement, plus faibles pour les Chinois par exemple, conditionnent gamme et localisation. Les repeaters, aguerris aux pratiques touristiques, nourrissent une relation privilégiée avec la capitale. Les tarifs moyens pratiqués par les hôtels selon leur implantation font le reste: il faut déboursier en moyenne 172 € pour occuper une chambre à Paris, contre 84 € en petite couronne.

Pour conclure: quel avenir pour l'autocar dans Paris? Des éléments qui vont peser de manière inégale sur l'avenir de ce transport.

Le tourisme de la région capitale a connu des changements qui interviennent à la fois sur la fréquentation des espaces et sur les pratiques: montée des formes d'hébergement alternatives, primo-arrivants aux origines de plus en plus lointaines et diversifiées, pression augmentée sur les sites touristiques conjugués à une intensification de la cadence des visites, demande marquée pour le shopping, solutions d'hébergement des groupes de plus en plus décentralisées...

Ces facteurs pèsent sur le profil de la demande et sur la fréquentation. Le taux d'occupation élevé des hôtels parisiens offre une belle démonstration du succès de la destination, mais également des risques de saturation encourus par le parc.

Aux côtés de ces enjeux liés à l'accueil, se profilent des

enjeux liés à l'offre en mobilité des touristes, et singulièrement des groupes.

L'activité touristique, profitable en emplois et en revenus, génère des émissions de gaz à effet de serre, comme la plupart des activités marchandes. Les bus et autocars représentent 0,5 % des émissions totales de CO₂ liées au tourisme, loin derrière le secteur aérien, qui pèse 91 % des émissions.

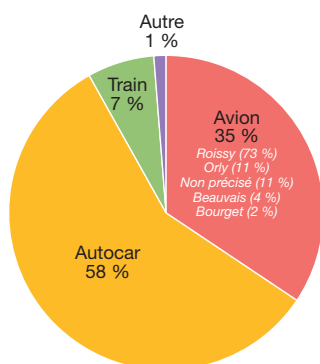
Plusieurs décisions publiques vont bien évidemment peser sur l'avenir du secteur: l'interdiction d'accès à la capitale pour les véhicules les plus polluants (mesure entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2015 pour les autocars mis en circulation avant octobre 2001 et qui s'étendra à tous les véhicules diesel à l'horizon 2020), qui devra trouver son articulation avec l'ouverture à la concurrence de la desserte en autocars de grandes villes par des lignes régulières (loi Macron).

Les événements exceptionnels

nécessitent également de réfléchir à un traitement particulier de la mobilité des groupes (Euro 2016, JO, Exposition Universelle...).

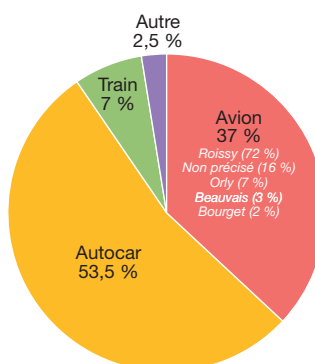
À la place de l'autocar en milieu urbain dense, s'ajoute la question du dernier kilomètre non polluant. Une réflexion pourrait s'engager sur la faisabilité de zones de transbordement permettant d'assurer une interface entre les flux longue distance et les flux urbains de proximité. Le double changement que représente l'interdiction partielle, puis totale, d'accès en cœur d'agglomération et l'essor attendu des dessertes interurbaines par autocars pourraient trouver son articulation dans l'aménagement de gares routières connectées au réseau de transports en commun lourds. Ces facteurs posent également la question de la capacité et des conditions d'accueil offertes en gares routières.

Modalités d'arrivée des groupes



Source : Apur, enquête 2014

Modalités de départs des groupes



Directrice de la publication

Dominique ALBA

Note réalisée par

Michèle-Angélique NICOL et Sophie RENOUVEL

Assistées de

Audrey PENANHOAT et Camille PROVOST

Sous la direction de

André-Marie BOURLON

Base de données - Cartographie

Claude Luciani et François N'GUYEN - Jennifer POITOU et Anne SERVAIS

Mise en page

Apur

www.apur.org

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.

