

A blue-tinted silhouette of the Paris skyline, including the Eiffel Tower and various buildings, set against a light sky.

atelier parisien d'urbanisme

17, BOULEVARD MORLAND - 75004 PARIS  
TEL : 01 42 71 28 14 - TÉLÉCOPIE : 01 42 76 24 05

## AUTOCARS DE TOURISME

**Résultats de l'enquête des 14 et 18 octobre 2001**

Avril 2002



### Résumé de l'étude :

Une enquête portant sur les autocars de tourisme a été menée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme les dimanche 14 et jeudi 18 octobre 2001. Un comptage des autocars a été effectué et une enquête a été conduite auprès des chauffeurs d'autocars sur neuf sites situés à proximité des principaux sites touristiques et dans certains parcs de stationnement pour autocars.

Au total, 605 autocars ont été recensés au cours de la journée de dimanche et 466 au cours du jeudi. En moyenne, 36% des autocars sont immatriculés en Ile de France, 15% dans le reste de la France, et 49% à l'étranger. Les groupes français ne représentent que 16% de l'ensemble des groupes observés. 40 % des groupes proviennent des pays d'Europe Occidentale, 21% d'Asie et 8% d'Amérique du Nord. Par ailleurs, 18 % des autocars sont immatriculés à l'étranger et transportent des groupes d'une nationalité autre, ce qui met 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.

Au sujet des pratiques de stationnement en journée, les chauffeurs déclarent avoir recours à des formes de stationnement licite dans 66% des cas, et illicite dans 22 % des situations. Dans 12% des cas, ils déclarent ne pas stationner mais circuler en boucle. Au-delà de ce tableau général, un examen plus détaillé montre une situation beaucoup plus contrastée en fonction non seulement des lieux concernés mais aussi de l'origine des autocars. En cette période de moyenne saison, le taux de stationnement licite est en effet particulièrement faible aux abords de Notre-Dame (38%), et dans une moindre mesure dans le secteur de l'Opéra et des Grands magasins (55%) et autour de la Butte Montmartre (66%). A l'inverse, les sites du Louvre ou de la Tour Eiffel sont caractérisés par un stationnement licite élevé (86% et 84%). Sur l'ensemble des sites, les autocars franciliens stationnent de manière licite dans seulement 53 % des cas, contre 68 % pour les autocars provinciaux et 73 % pour les autocars étrangers. Il apparaît également que certains parcs de stationnement ont des clientèles spécifiques ; ainsi Cardinet est surtout fréquenté par des étrangers (92%) et Pershing, plutôt par des français (74%).

Le lieu d'hébergement des groupes recensés est pour la moitié d'entre eux situé à Paris même, en particulier dans les 15<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup>, et 19<sup>ème</sup> arrondissements. Le stationnement des autocars correspondants durant la nuit est illicite pour 21% d'entre eux, mais là encore, des disparités importantes existent entre les autocars franciliens qui disposent presque tous d'un dépôt et les autres.

Les commentaires recueillis au terme de l'interview dévoilent une profession en prise aux difficultés de stationnement, jugeant le nombre d'emplacements offerts largement insuffisants, les tarifs pratiqués dans les parcs de stationnement trop élevés, et la politique de verbalisation de la préfecture de police trop excessive.



<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Contenu de l'étude</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1. Un comptage des autocars</b> .....	<b>3</b>
<b>1.2. Une enquête auprès des chauffeurs d'autocars</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Dénombrement et origines des autocars enquêtés et de leur groupe de touristes</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1. Résultats des comptages dans Paris</b> .....	<b>5</b>
2.1.1. Les points de comptages : .....	5
2.1.2. Les 9 sites d'enquête : .....	6
2.1.3. Le croisement des données : .....	6
<b>2.2. Nationalités des autocars et des groupes</b> .....	<b>8</b>
2.2.1. L'origine des autocars .....	8
2.2.2. L'origine des groupes .....	9
2.2.3. Concordance entre les nationalités des groupes et celles des autocars .....	10
<b>3. Les séjours des groupes</b> .....	<b>13</b>
<b>3.1. la composition du groupe</b> .....	<b>13</b>
<b>3.2. La durée du séjour</b> : .....	<b>14</b>
3.2.1. la part du séjour à Paris sur la totalité du séjour.....	14
3.2.2. Les excursionnistes .....	14
<b>3.3. l'hébergement</b> .....	<b>15</b>
3.3.1. le type d'hébergement .....	15
3.3.2. la localisation du lieu d'hébergement.....	15
<b>3.4. les sites visités</b> .....	<b>17</b>
<b>4. Les pratiques de stationnement des autocars de tourisme</b> .....	<b>19</b>
<b>4.1. Modes de stationnement diurne des autocars à Paris</b> .....	<b>19</b>
<b>4.2. Le stationnement diurne : analyse site par site</b> .....	<b>22</b>
4.2.1. Notre-Dame .....	22
4.2.2. Montmartre .....	25
4.2.3. Le musée du Louvre .....	28
4.2.4. Tour Eiffel .....	30
4.2.5. Les croisières sur la Seine (Alma et Bourdonnais) .....	32
4.2.6. Secteur de l'Opéra et des Grands Magasins .....	33
4.2.7. Le parc de stationnement de Bercy .....	36
4.2.8. Le parc de stationnement Pershing .....	37
4.2.9. Le parc de stationnement de la rue Cardinet .....	38
<b>4.3. Le stationnement nocturne à Paris</b> .....	<b>39</b>
<b>5. Questions diverses</b> .....	<b>41</b>
<b>5.1. La date du dernier contrôle routier</b> .....	<b>41</b>
<b>5.2. Les remarques des chauffeurs d'autocars</b> .....	<b>42</b>



## **Introduction**

L'Ile de France, par le nombre de touristes étrangers, constitue la première région touristique de France et du monde. En 1999, l'ORTIF estimait à près de 36 millions le nombre de touristes pour la région et l'OTCP avançait le chiffre de 26 millions de visiteurs uniquement pour Paris. Ces chiffres, en augmentation tout au long des années 1990, mettent en évidence l'importance croissante du secteur touristique dans l'économie de la capitale.

Le développement du tourisme engendre un accroissement du nombre de touristes venant en groupes à Paris, pour découvrir la ville lors d'un week-end, ou au cours d'un périple incluant d'autres destinations, en France ou en Europe. Or, ce type de tourisme est très lié à l'usage de l'autocar dont la concentration dans les principaux sites touristiques ou à proximité des hôtels engendre de fortes nuisances pour les riverains. Dans le souci de préserver les équilibres entre la vie locale et l'activité touristique, la municipalité de Paris s'est engagée dans une redéfinition de sa politique vis à vis des autocars de tourisme.

Dans le cadre du contrat d'objectif entre l'Apur et la Région Ile de France, l'Atelier Parisien d'Urbanisme a mené une étude sur le tourisme de groupes utilisant l'autocar comme moyen de transport à Paris au travers d'une enquête auprès des chauffeurs d'autocars. L'ambition de cette étude est de compléter les données existantes sur le transport des touristes en autocar, et, ainsi, d'apporter une contribution au débat en cours sur la place des autocars à Paris au cours des prochaines années et, au-delà, sur le déplacement des touristes dans la ville.

Ainsi, cette étude souhaite répondre à un double-objectif :

- quantitatif d'une part puisqu'il s'agit de compléter les données de dénombrement existantes sur les autocars de tourisme sur une période de moyenne saison.
- qualitatif ensuite, en nous renseignant sur la nature des voyageurs en autocars (origine, part d'excursionniste, ...), sur leurs pratiques (programme de la journée, nature et localisation de l'hébergement, ...), et enfin, sur les habitudes de stationnement des autocars dans la capitale. (auprès des sites, des lieux d'hébergement)

Si les résultats de cette enquête nous permettent de mieux apprécier la réalité du tourisme en autocar lors d'une période de moyenne saison, celle-ci est toutefois à nuancer en raison des événements du 11 septembre 2001 dont les retombées ont pu être particulièrement sensibles dans le secteur touristique.



## **1. Contenu de l'étude**

Cette étude comporte deux volets correspondants aux deux objectifs fixés :

- un comptage des autocars (2 lieux de passage + 9 sites de stationnement)
- une enquête par questionnaire auprès des chauffeurs de cars sur 9 sites

Elle a été réalisée le dimanche 14 et le jeudi 18 octobre 2001, de 9h à 18h. Le choix d'un jour de week-end, et d'un jour de semaine s'explique par la volonté de mesurer l'effet week-end en cette saison.

### **1.1. Un comptage des autocars**

Des comptages ont été effectués sur deux sites, situés sur les principaux itinéraires touristiques (cf. carte) :

- quai de la Tournelle en amont du pont de l'Archevêché, situé à proximité immédiate des emplacements de dépose-reprise de Notre-Dame. Ce site permet d'enregistrer non seulement tous les autocars qui se rendent à Notre Dame, mais aussi ceux qui traversent Paris en empruntant les quais de la rive gauche de la Seine.
- quai Branly, au droit de la Tour Eiffel et du pont d'Iéna. Ce lieu de passage se situe sur l'itinéraire Trocadéro – Tour Eiffel.

La méthode employée a consisté à relever les numéros complets d'immatriculation (afin d'éviter les doubles comptes lors du dénombrement total), le pays d'origine, ainsi que la raison sociale, et ce, par tranche horaire.

Par ailleurs, ont été incorporés à cette base de données les autocars qui n'ont pas emprunté ces itinéraires mais qui ont été enregistrés lors de l'enquête auprès des conducteurs, menés sur 9 autres sites.

A défaut de connaître le nombre précis d'autocars présents à Paris lors de l'enquête, le cumul des autocars relevés sur les deux sites stratégiques (quais de la Tournelle et Branly) et sur les neuf sites d'enquête permet de donner un ordre de grandeur minimal du nombre d'autocars en circulation dans Paris lors de ces deux journées.

## **1.2. Une enquête auprès des chauffeurs d'autocars**

9 sites ont été retenus pour mener cette enquête :

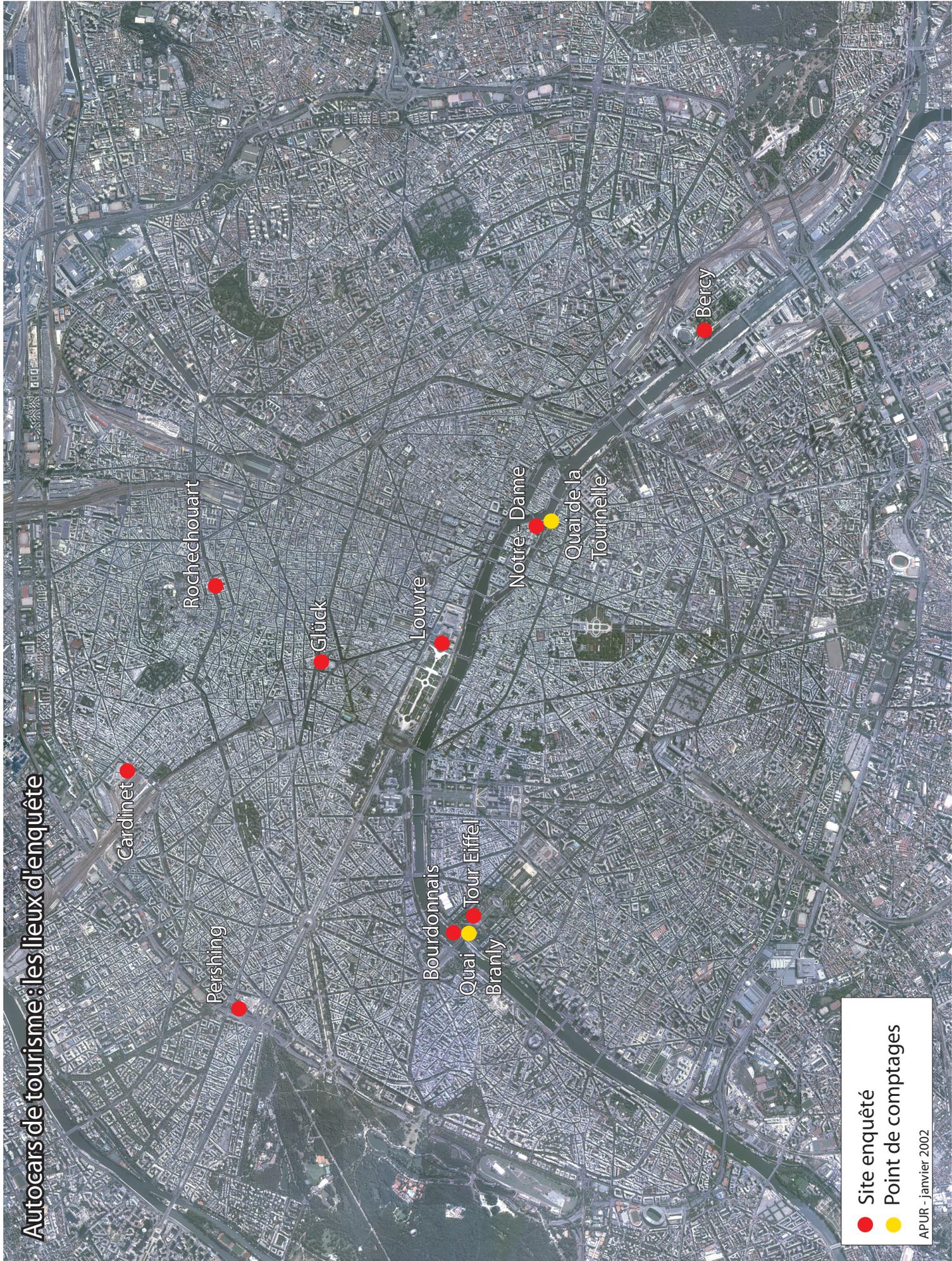
- les emplacements de reprise des passagers de Notre-Dame, situés quai de l'Archevêché (4<sup>ème</sup> arrondissement)
- les emplacements de stationnement situés dans la partie nord de la rue Gustave Eiffel (7<sup>ème</sup> arrondissement), à proximité immédiate de la Tour Eiffel
- le site de dépose-reprise de Montmartre, boulevard de Rochechouart (9<sup>ème</sup> arrondissement)
- le parc de stationnement du Louvre (1<sup>er</sup> arrondissement)
- le parc de stationnement Pershing (16<sup>ème</sup> arrondissement)
- le parc de stationnement de Bercy (12<sup>ème</sup> arrondissement)
- le parc de stationnement Cardinet (17<sup>ème</sup> arrondissement)
- le parc de stationnement du port de la Bourdonnais (7<sup>ème</sup> arrondissement)
- les emplacements de stationnement, rue Glück (9<sup>ème</sup> arrondissement), à proximité immédiate du secteur des grands magasins et de l'Opéra (enquête jeudi seulement)

Le choix de ces sites répond à la volonté de toucher les autocars desservant certains sites touristiques parmi les plus emblématiques de la capitale, mais aussi ceux qui choisissent de stationner dans les parcs de stationnement existants. C'est aussi une possibilité d'analyser le fonctionnement des emplacements de dépose-reprise.

Le questionnaire soumis aux chauffeurs (cf. annexe) a été élaboré autour de 5 thèmes principaux :

- la description du groupe transporté : nationalité, nombre de personnes, et typologie (voyage organisé, retraités, individuels,...)
- la description du séjour du groupe : sa nature (tourisme, affaires,...), sa durée (totale, en Ile de France, à Paris)
- l'hébergement du groupe transporté : sa typologie (hôtellerie, auberge de jeunesse, foyer,...), et sa localisation
- le programme de la journée d'enquête : heure et lieu de prise en charge et de retour du groupe, sites dont la visite a été effectuée ou est envisagée
- les pratiques de stationnement des autocars à proximité des sites visités mais aussi durant la nuit.

# Autocars de tourisme: les lieux d'enquête



Cardinet

Pershing

Rochechouart

Glück

Louvre

Bourdonnais

Quai

Branly

Tour Eiffel

Notre-Dame

Quai de la

Tournelle

Bercy

● Site enquête

● Point de comptages

APUR - janvier 2002



## 2. Dénombrement et origines des autocars enquêtés et de leur groupe de touristes

### 2.1. Résultats des comptages dans Paris

#### 2.1.1. Les points de comptages :

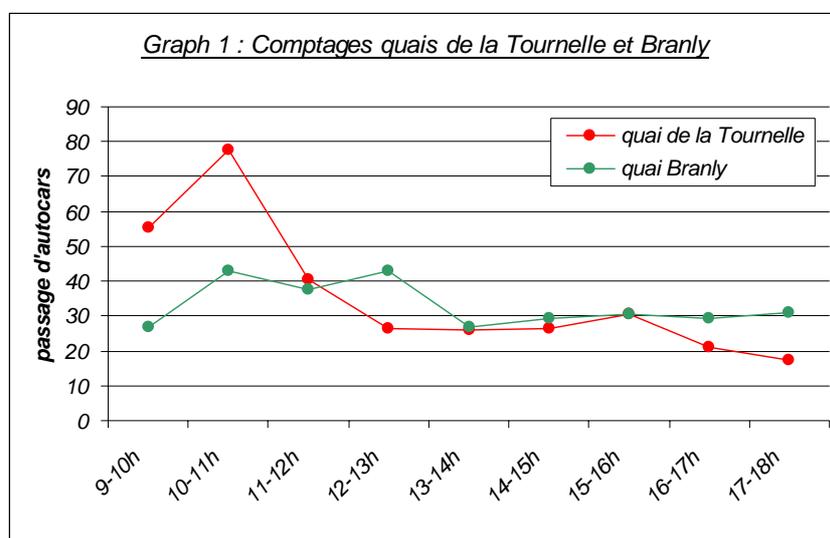
Les comptages effectués quai Branly et quai de la Tournelle ont permis de relever tous les passages d'autocars, et ce, par tranche horaire, mais aussi d'identifier grâce au relevé des plaques d'immatriculation le nombre d'autocars différents qui ont circulé sur chacune de ces deux voies.

	nombre de passages enregistrés			nombre d'autocars différents		
	dimanche 14 octobre	jeudi 18 octobre	moyenne des deux journées	dimanche 14 octobre	jeudi 18 octobre	moyenne des deux journées
Quai de la Tournelle	378	264	321	261	180	220,5
Quai Branly	304	292	298	234	208	221

*Tableau 1 : comptage des autocars sur les deux points de comptages*

Une première observation du tableau 1 révèle une circulation d'autocars plus importante lors de la journée de dimanche qu'au cours d'un jour de semaine, et ce, tant au niveau du nombre de passages que du nombre d'autocars différents.

Le nombre de passages d'autocars est par ailleurs plus important que le nombre d'autocars correspondant. En effet, de nombreux autocars effectuent en moyenne plus d'un passage par jour sur ces sites. Le nombre moyen de passages par autocar par jour d'enquête est de 1,35 sur le quai Branly et de 1.45 sur le quai de la Tournelle. Cette particularité s'explique par le fait que les sites choisis sont sur les grands itinéraires touristiques. Par ailleurs, en ce qui concerne le quai de la Tournelle, le système actuel de dépose-reprise des passagers de Notre-Dame implique deux passages sur le quai de la Tournelle (le premier pour la dépose et le second pour la reprise des passagers). Néanmoins, un nombre non négligeable d'autocars effectue plus de deux passages sur une courte durée, ce qui traduit un dysfonctionnement du système de stationnement actuel puisque certains autocars préfèrent circuler en boucle plutôt que stationner sur un emplacement licite.



L'examen des passages d'autocars par tranche horaire révèle des particularités de fonctionnement des sites touristiques. Ainsi, le pic matinal observé sur le quai de la Tournelle s'explique par l'organisation des tour-opérateurs qui privilégient le matin pour la visite de la cathédrale. Bien souvent, le programme de l'après midi consiste en une demi-journée à l'extérieur de Paris (Versailles) ou en une demi-journée libre dans Paris. Quai Branly, le passage des autocars s'étale plus régulièrement sur la journée malgré une sur-représentation entre 10 et 14 h.

### 2.1.2. Les 9 sites d'enquête :

Le tableau suivant indique le nombre d'autocars qui ont effectué un arrêt sur les sites où a été menée l'enquête. Sauf exception, là encore, le nombre d'autocars est plus important au cours de la journée de dimanche que pour celle de jeudi. L'écart est important pour certains sites : du simple au double pour le parc de stationnement de Bercy, de l'ordre de 50 % pour la reprise de Notre-Dame, pour le parc de stationnement du Louvre, et celui de Cardinet. Pour d'autres, la variation est plus faible voire inexistante (avenue Gustave Eiffel, port de la Bourdonnais, dépose-reprise boulevard de Rochechouart). Le parc de stationnement de Pershing connaît cependant une évolution inverse, expliquée par la monopolisation des emplacements de stationnement par des autocars venus amener leurs groupes à un salon international de la coiffure au Palais des Congrès.

	dimanche 14 octobre	jeudi 18 octobre	moyenne des deux journées
Reprise des passagers Notre Dame	118	78	98
Stationnement sur voirie Av. G. Eiffel	47	38	42,5
Parc de stationnement Port de la Bourdonnais	28	26	27
Parc de stationnement Pershing	47	60	53,5
Parc de stationnement Cardinet	67	41	54
Dépose-reprise Rochechouart	65	63	64
Stationnement sur voirie rue Glück	pas d'enquête	29	29
Parc de stationnement Louvre	50	39	44,5
Parc de stationnement Bercy	70	35	52,5
Total (double comptes possibles)	492	409	465

*Tableau 2 : comptage des autocars sur les neuf sites d'enquête*

### 2.1.3. Le croisement des données :

Le croisement des relevés de plaques d'immatriculation effectués sur le quai de la Tournelle et sur le quai Branly avec ceux effectués sur les 9 sites enquêtés permet d'obtenir le nombre d'autocars différents observés à Paris lors de cette enquête. Il est évident que ce chiffre ne peut viser une quelconque exhaustivité mais seulement donner un ordre de grandeur minimal du nombre d'autocars présents à Paris ces jours là.

	dimanche 14 octobre	Jeudi 18 octobre	moyenne des deux journées
nombre d'autocars relevés sur le Quai Branly	304	292	298
nombre d'autocars relevés sur le quai de la Tournelle	379	295	337
nombre d'autocars relevés sur les 9 sites d'enquête	494	410	452
<b>nombre total d'autocars (sans double compte)</b>	<b>605</b>	<b>466</b>	<b>535,5</b>

*Tableau 3 : Décompte total des autocars recensés à Paris au cours de l'enquête*

Ainsi, le nombre d'autocars recensés au cours de l'enquête est de 605 pour la journée du dimanche 14 octobre 2001, soit un peu moins de la moitié des pointes estivales enregistrées par la DVD lors des enquêtes menées le samedi le plus proche du 15 août (1329 autocars différents observés). Le jeudi 18 octobre, il est de 466. Le nombre d'autocars est plus important le dimanche 14 octobre que le jeudi 18 octobre. Cette différence entre un jour de semaine et un jour de week-end est de l'ordre de 30%.

En considérant un taux de remplissage moyen de l'ordre de 32 personnes par autocar (chauffeur(s) et guide(s) exclus), le nombre correspondant de touristes transportés par les autocars recensés peut être estimé à près de 20 000 au cours de la journée du dimanche 14 octobre. De la même manière, le nombre de touristes transportés par autocar le jeudi 18 octobre 2001 est de l'ordre de 15 000.

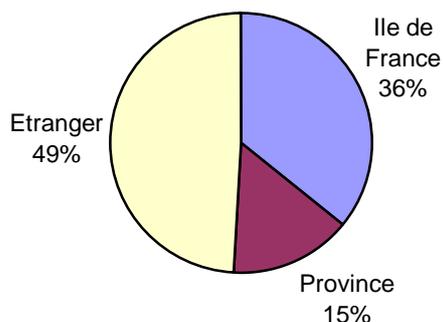
L'OTCP estime à 26 millions le nombre de visiteurs par an à Paris, ce qui correspond à une moyenne quotidienne pour un jour de semaine d'environ 65 000 touristes sans tenir compte des fluctuations saisonnières ni des effets conjoncturels. Ce chiffre pourrait correspondre à une période de moyenne saison, la haute saison neutralisant la basse saison. Alors, la part des touristes transportés par autocar serait d'environ 23 % du nombre moyen de touristes estimés.

## 2.2. Nationalités des autocars et des groupes

### 2.2.1. L'origine des autocars

Le relevé des plaques minéralogiques des autocars nous permet de connaître le pays où sont immatriculés les autocars, voire le département pour les autocars français. Une petite minorité d'entre eux n'ont toutefois pas pu être identifiés par les enquêteurs.

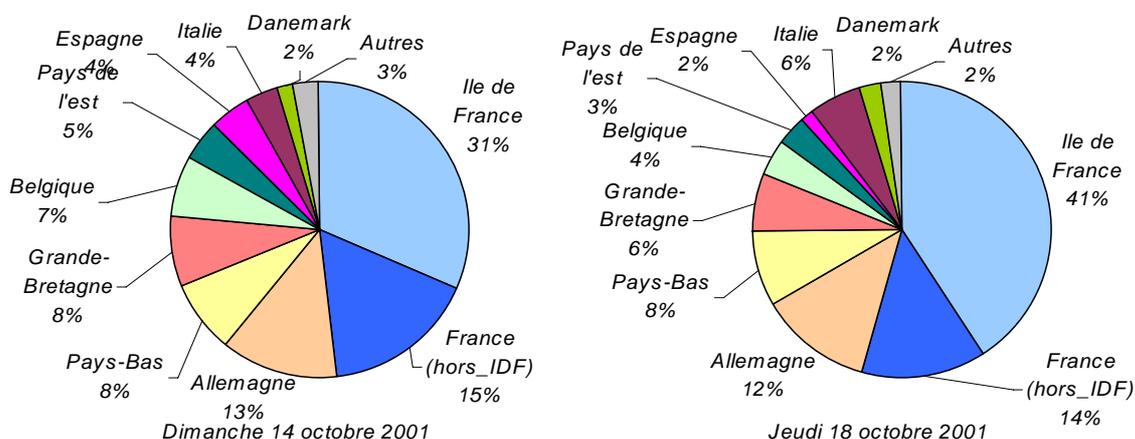
Graph. 2 : L'origine des autocars



51 % des autocars observés lors de l'enquête sont immatriculés en France (36% immatriculés dans la région Ile de France ; 15 % en province). La proportion d'autocars provenant de l'étranger reste donc importante avec 49%, même si elle est plus faible qu'en haute saison (63% le 14 août 1999, comptages DVD).

En regardant plus en détail les pays d'où proviennent les autocars recensés à Paris pendant l'enquête, il apparaît que le contingent des autocars étrangers est avant tout composé par des autocars immatriculés en Allemagne pour un quart d'entre eux, aux Pays-Bas pour 17 %, en Grande Bretagne pour 15%, en Belgique pour 11%, et en Italie pour 9%. Les autocars provenant des pays d'Europe de l'Est représentent 8% des autocars étrangers. Dans une moindre mesure, les autres autocars sont immatriculés en Espagne (6%), Danemark (4%), Portugal (2%), Suisse, Luxembourg, et Autriche (1% pour chacun de ces trois pays). Au total, 69 % des autocars étrangers proviennent de pays dont les frontières sont situées à moins de 500 km de Paris (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Grande-Bretagne), ce qui correspond à un voyage de 5 à 6 heures.

Graph. 3 : L'origine des autocars – détail pays par pays



	dimanche 14 octobre		jeudi 18 octobre		moyenne des deux journées	
non-identifiés	11		15		13	
France	286	48,1%	245	54,3%	265,5	50,8%
<i>dont Ile de France</i>	189	31,8%	184	40,8%	186,5	35,7%
Allemagne	74	12,5%	55	12,2%	64,5	12,3%
Pays-Bas	48	8,1%	37	8,2%	42,5	8,1%
Grande-Bretagne	46	7,7%	29	6,4%	37,5	7,2%
Belgique	39	6,6%	18	4,0%	28,5	5,5%
Pays de l'est	27	4,5%	14	3,1%	20,5	3,9%
Espagne	26	4,4%	7	1,6%	16,5	3,2%
Italie	22	3,7%	26	5,8%	24	4,6%
Danemark	10	1,7%	10	2,2%	10	1,9%
Autres	16	2,7%	10	2,2%	13	2,5%
Total identifiés	594	100,0%	451	100,0%	522,5	100,0%
Total	605		466		535,5	

*Tableau 4 : pays d'origine des autocars recensés*

La comparaison entre le dimanche et le jeudi révèle une proportion d'autocars étrangers nettement plus importante lors de la journée de dimanche (51,9%), que le jeudi (46,2%). Le nombre d'autocars immatriculés dans les 4 pays les plus proches de Paris (Allemagne, Belgique, Pays-Bas et Grande-Bretagne) est de 207 au cours de la journée de dimanche et de seulement 139 le jeudi. Ces différents éléments mettent en valeur l'effet 'week-end' au cours duquel de nombreux voyages courts sont organisés.

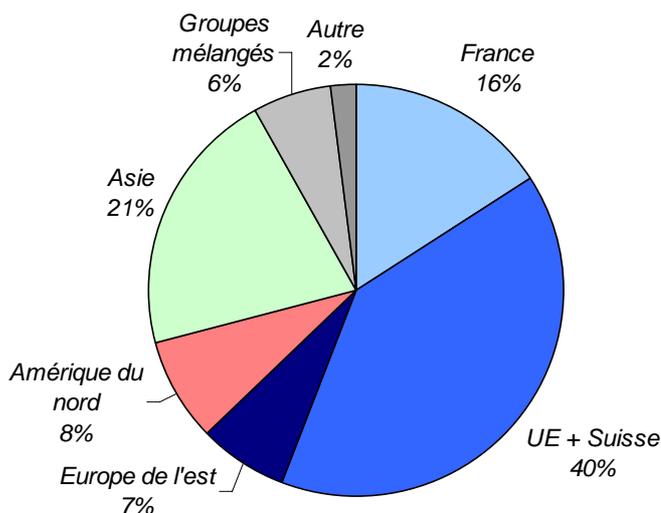
### 2.2.2. L'origine des groupes

Au cours de l'interview, les chauffeurs ont été interrogés sur la nationalité du groupe qu'ils transportaient. 461 réponses ont, au total, été recueillies.

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

- l'importance du tourisme européen, qui représente 40 % des groupes transportés. A eux seuls, l'Allemagne, la Grande Bretagne et les Pays-Bas représentent plus des ¾ des groupes européens observés durant l'enquête. Une période de vacances scolaires en Allemagne contribue certainement à accentuer la part importante des groupes allemands. Les autres groupes européens proviennent de Belgique, du Danemark, et, dans une moindre mesure d'Espagne, d'Italie, de Norvège, de Suisse, et d'Autriche.
- l'importance du nombre de groupes provenant d'Asie (21 %), essentiellement de la Chine et du Japon, dans une moindre mesure de Corée du Sud, de Taïwan, et d'Indonésie.
- la part des groupes provenant d'Amérique du Nord s'élève à 8 %, ce qui est plus faible que la part observée lors de l'enquête BVA (10%). Compte tenu de la croissance du tourisme depuis 1995, du poids du dollar face aux devises européennes, cet écart peut constituer l'une des conséquences visibles des événements du 11 septembre 2001.

*Graph. 4 : L'origine des groupes transportés*



	dimanche 14 octobre		jeudi 18 octobre		Moyenne des deux journées	
France	49	18,3%	24	12,4%	36,5	15,8%
UE + Suisse (hors France)	99	36,9%	86	44,6%	92,5	40,1%
Europe de l'est	24	9,0%	7	3,6%	15,5	6,7%
Amérique du nord	21	7,8%	16	8,3%	18,5	8,0%
Amérique du Sud	3	1,1%	1	0,5%	2	0,9%
Asie	59	22,0%	39	20,2%	49	21,3%
Groupes mélangés	9	3,4%	19	9,8%	14	6,1%
Autre	4	1,5%	1	0,5%	2,5	1,1%
Total	268	100,0%	193	100,0%	230,5	100,0%

*Tableau 5 : pays d'origine des groupes transportés par autocar*

### 2.2.3. Concordance entre les nationalités des groupes et celles des autocars

L'enquête a révélé que, en moyenne, 51 % des autocars recensés étaient immatriculés à Paris tandis que la part des groupes français transportés était de l'ordre de 16%. Le décalage entre les deux chiffres s'explique aisément par les groupes venus en avion à Paris et circulant dans un autocar immatriculé en France. Néanmoins, la comparaison des nationalités des autocars et des groupes transportés montre l'importance de la part des groupes pour lesquels l'autocar constitue un mode transport parmi d'autres utilisés au cours de leur voyage (avion, train, etc).

Le tableau suivant montre un effet que près de la moitié des autocars transportent des groupes de nationalité différente.

	dimanche 14 octobre		jeudi 18 octobre		moyenne des deux journées	
nationalité identique	135	50,4%	100	51,8%	117,5	51,0%
nationalité différente	133	49,6%	93	48,2%	113	49,0%
	268	100,0%	193	100,0%	230,5	100,0%

*Tableau 6 : concordance nationalités des groupes et des autocars*

Un examen plus précis des autocars qui transportent des touristes d'une autre nationalité met en évidence que cette pratique n'est pas l'apanage des autocars franciliens. Si cette particularité touche 82 % des autocars franciliens et 38 % des autres autocars français, de nombreux autocars étrangers transportent également à Paris des groupes d'une nationalité différente. Ainsi, les autocaristes italiens semblent avoir particulièrement bien développé ce créneau puisque 97 % d'entre eux transportent des groupes qui ne sont pas italiens. Parmi les autocars portugais, 88 % d'entre eux transportent des groupes d'une autre nationalité. 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.

	Nombre d'autocar transportant des touristes d'une nationalité autre	Proportion correspondante
Ile de France	115	82%
Province	26	38%
<i>Total France</i>	<i>141</i>	<i>67%</i>
Italie	28	97%
Allemagne	13	24%
Belgique	13	54%
Pays Bas	8	18%
Portugal	7	88%
Espagne	7	78%
Autres	5	83%
Grande-Bretagne	3	7%
Slovaquie	1	25%
	226	49%

*Tableau 7 : Les autocars transportant des groupes de nationalité différente*

Le tableau suivant nous apporte quelques indications sur les nationalités des groupes qui utilisent un autocar immatriculé dans un autre pays que le leur. Sans surprise, les groupes américains ou asiatiques se déplacent évidemment dans un autocar immatriculé dans un pays européen. La part de groupes européens utilisant un autocar de nationalité différente est plus surprenante, puisqu'elle représente près de 20 % de l'ensemble des groupes européens (France comprise) recensés lors de l'enquête. L'utilisation d'un autocar enregistré dans le pays frontalier peut constituer une explication pour les groupes résidant dans les régions frontalières. Mais, la principale cause réside en la conjugaison de différents modes de transport comme l'avion ou le train et l'autocar à l'exemple des tours d'Europe. Ces séjours, organisés par certains tours-opérateurs à destination des touristes asiatiques ou américains essentiellement, consistent en une tournée des principales capitales européennes. Les groupes arrivés dans l'une de ces capitales par avion sont alors souvent acheminés dans les autres villes par un même autocar tout au long de leur voyage.

	dimanche 14 octobre		jeudi 18 octobre		moyenne des deux journées	
<i>France</i>	3	2,3%	1	1,1%	2	1,8%
<i>U. E. + Suisse</i>	19	14,3%	12	12,9%	15,5	13,7%
<i>Europe de l'Est</i>	10	7,5%	5	5,4%	7,5	6,6%
<b>Total Europe</b>	<b>32</b>	<b>24,1%</b>	<b>18</b>	<b>19,4%</b>	<b>25</b>	<b>22,1%</b>
<i>Japon</i>	22	16,5%	17	18,3%	19,5	17,3%
<i>Chinois</i>	28	21,1%	12	12,9%	20	17,7%
<b>Total Asie</b>	<b>59</b>	<b>44,4%</b>	<b>39</b>	<b>41,9%</b>	<b>49</b>	<b>43,4%</b>
<b>USA</b>	<b>21</b>	<b>15,8%</b>	<b>16</b>	<b>17,2%</b>	<b>18,5</b>	<b>16,4%</b>
<b>Groupes mélangés</b>	<b>9</b>	<b>6,8%</b>	<b>19</b>	<b>20,4%</b>	<b>14</b>	<b>12,4%</b>
<b>Autres</b>	<b>12</b>	<b>9,0%</b>	<b>1</b>	<b>1,1%</b>	<b>6,5</b>	<b>5,8%</b>
	<b>133</b>	<b>100,0%</b>	<b>93</b>	<b>100,0%</b>	<b>113</b>	<b>100,0%</b>

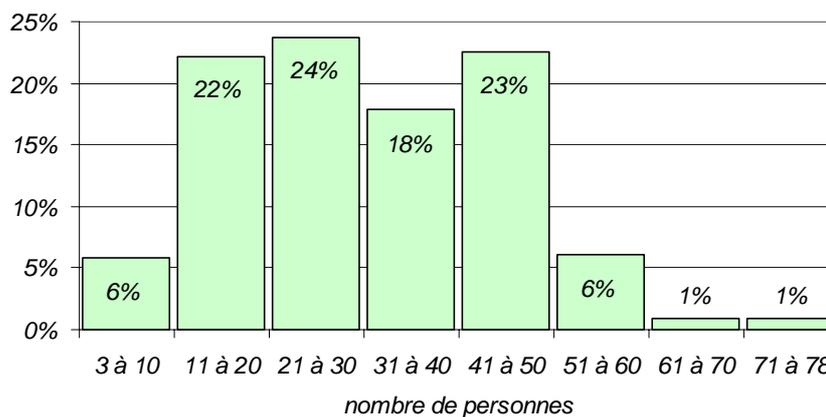
*Tableau 8 : Origine des groupes transportés dans un autocar de nationalité différente*

### 3. Les séjours des groupes

#### 3.1. La composition du groupe

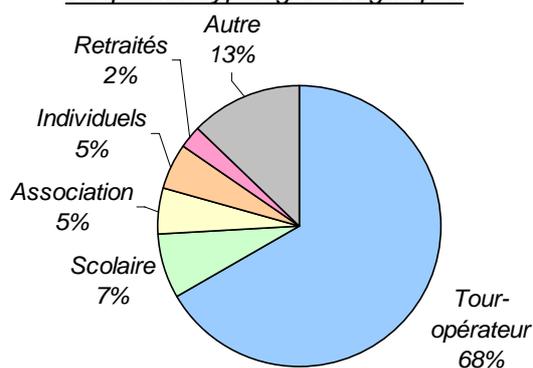
La taille moyenne des groupes transportés par les autocars enquêtés est de 32 personnes.

Graph. 5 : Taille des groupes



Les groupes recensés sont majoritairement le fait de tours-opérateurs à 67 %. Les groupes scolaires représentent 7 %. Les groupes composés de voyageurs individuels constituent 5% de l'ensemble des groupes tout comme les associations. Les groupes de retraités ne représentent que 2%. Les 13 % restants correspondent à des groupes en déplacement professionnel, en salon, etc.

Graph. 6 : Typologie des groupes



### 3.2. La durée du séjour :

#### 3.2.1. la part du séjour à Paris sur la totalité du séjour

La durée moyenne du séjour est de 2,46 jours à Paris même et de 3,05 jours pour l'Ile de France. En revanche, la durée totale moyenne du voyage est de 5,98 jours. En 1999, la durée moyenne d'un séjour (en hôtel) était estimée à 2,6 jours en Ile de France.

#### 3.2.2. les excursionnistes

Toutefois, 14,3 % des groupes enquêtés sont des excursionnistes, puisqu'ils ne sont pas hébergés en Ile de France lors de leur séjour dans cette région.

	dimanche 14 octobre		jeudi 18 octobre		Moyenne des deux journées	
Groupes passant au moins une nuit en IdF	214	85,9%	151	85%	182,5	85,7%
Groupes sans hébergement en IDF : les excursionnistes	35	14,1%	26	15%	30,5	14,3%
	249	100%	177	100%	213	100,0%

*Tableau 9 : Le recours à l'hébergement*

Le tableau suivant montre que la plus grande partie des excursionnistes correspond à des groupes français, dont les autocars proviennent de province (46%) ou d'Ile de France (25%). 15% des excursionnistes sont des groupes étrangers transportés par des autocars franciliens. Les rares autocars étrangers qui sont venus à Paris pour une seule journée proviennent d'Allemagne, de Belgique, et dans une moindre mesure de République Tchèque et des Pays-Bas.

	dimanche 14 octobre		jeudi 18 octobre		Moyenne des deux journées	
Autocars de Province	19	54,3%	9	35%	28	45,9%
Autocars franciliens transportant des français	5	14,3%	10	38%	15	24,6%
Autocars franciliens transportant des étrangers	7	20,0%	2	8%	9	14,8%
Total France	31	88,6%	20	77%	51	83,6%
Autocars belges	2	5,7%	1	4%	3	4,9%
Autocars allemands	1	2,9%	4	15%	5	8,2%
Autocars tchèques	1	2,9%	0	0%	1	1,6%
Autocars néerlandais	0	0,0%	1	4%	1	1,6%
Total	35	100,0%	26	100%	61	100,0%

*Tableau 10 : Provenance des autocars des groupes excursionnistes*

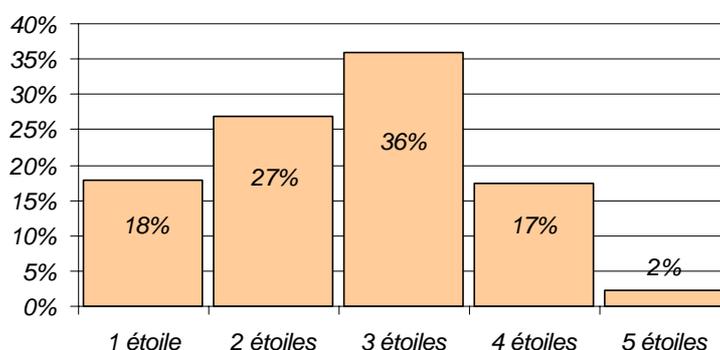
### 3.3. l'hébergement

#### 3.3.1. le type d'hébergement

365 chauffeurs ont déclaré que leur groupe avait recours à l'hébergement lors de leur séjour parisien. A 94%, cet hébergement s'est effectué en hôtel. 3 % des groupes ont été hébergé par des auberges de jeunesse ou structure assimilé (comme le FIAP Jean Monnet). Enfin, 3 % ont eu recours à d'autres types d'hébergement (familles d'accueil, couvent, centre d'apprentissage, etc).

La majorité de l'hébergement en hôtels (63 %) se fait dans des établissements de 2 et 3 étoiles.

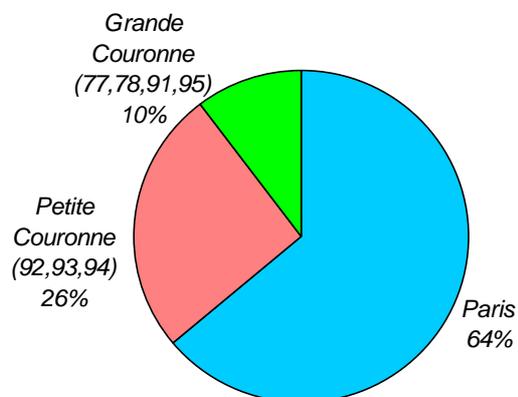
Graph. 7 : L'hébergement en hôtel



#### 3.3.2. la localisation du lieu d'hébergement (340 réponses)

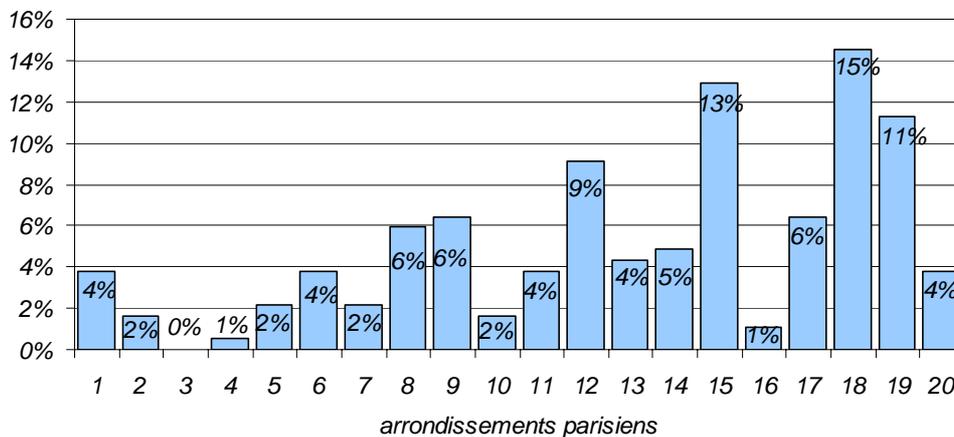
Le lieu d'hébergement des groupes est principalement localisé à Paris intra-muros (64%). Les départements de Petite Couronne regroupent 26 % des hébergements (le Val de Marne à lui seul en compte 11 %). Enfin, les 10 % restants sont situés dans les départements de Grande Couronne, en particulier dans le département de Seine et Marne qui en compte 7 %.

Graph. 8 : Localisation de l'hébergement



Sur les 218 chauffeurs qui ont déclaré que leur groupe était hébergé à Paris, 186 ont pu en préciser l'arrondissement. Il en ressort que les hôtels des groupes observés sont principalement localisés dans les arrondissements périphériques (12<sup>ème</sup>, 15<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup>, et 19<sup>ème</sup> principalement). Les quartiers centraux (quatre premiers arrondissements) n'accueillent que 7 % des groupes transportés par autocar et hébergés à Paris.

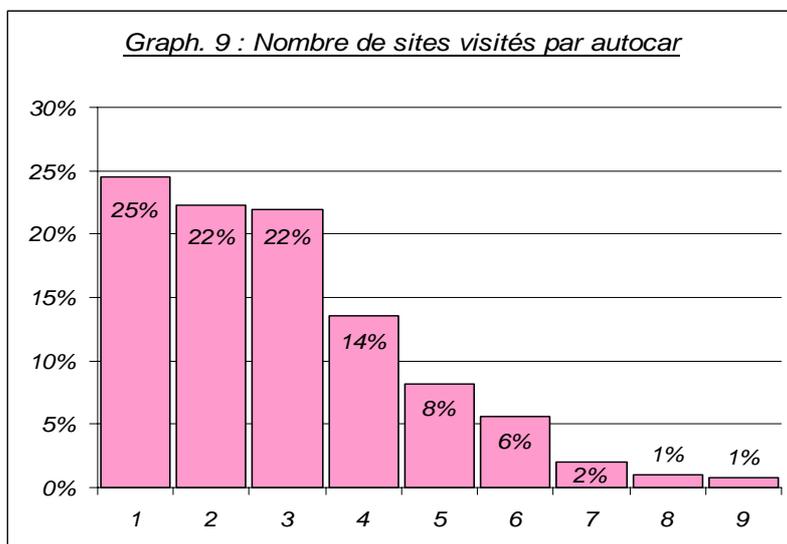
*Graph. 9 : Localisation de l'hébergement à Paris*



### 3.4. les sites visités

Les chauffeurs d'autocars ont été interrogés sur leur programme de la journée, sur les sites auprès desquels ils devaient déposer leur groupe.

En moyenne, chaque autocar a visité 2,90 sites au cours d'une journée. Néanmoins, ce chiffre cache une certaine diversité comme le montre le graphique suivant.



		Nombre moyen d'autocars	Touristes transportés par autocar	Fréquentation annuelle (estimation 2000)	Fréquentation touristique moyenne quotidienne	Part autocar / autres modes
Notre-Dame	23%	132,5	4 240	12 000 000	32 877	13%
Tour Eiffel	16%	92	2 944	6 320 000	17 315	17%
Montmartre	11%	66	2 112	6 000 000	16 438	13%
Louvre	9%	52,5	1 680	6 090 000	16 685	10%
Opéra / grands magasins	7%	41	1 312			
Croisières sur la Seine	7%	39,5	1 264			
Trocadéro	4%	23	736			
Concorde	4%	21	672			
Versailles	3%	20	640			
Invalides	2%	11,5	368			
La Défense	2%	11	352			
Bastille / Marais / Centre Pompidou	2%	10,5	336			
St Germain / Panthéon / Luxembourg	2%	9	288			
Arc de Triomphe	1%	8	256			
Champs Elysées	1%	8	256			
Autres	7%	43	1 376			
Total	100%	588,5	18 832			

*Tableau 11 : Les sites dont la visité est envisagée*

Sans grande surprise, les sites les plus visités demeurent Notre-Dame, la Tour Eiffel, et la butte Montmartre. A partir des estimations de fréquentation touristique pour l'année 2000 pour les principaux sites touristiques (source ORTIF), des estimations de fréquentation quotidienne ont été établies, sans prise en compte d'un quelconque coefficient afin de correspondre à une journée moyenne de mi-saison. Au regard de ces estimations de fréquentation touristique moyenne, il apparaît que la part du transport de touristes par autocar représente une part minoritaire du transport de touristes dans son ensemble, avec 10 % au Louvre, 13 % à Notre-Dame et à Montmartre, et 17 % à la Tour Eiffel. Ces chiffres sont toutefois inférieurs à l'estimation de 23 % des touristes transportés par autocars, effectuée à partir des 26 millions de visiteurs estimés à Paris en 2000 par l'OTCP (p. 7). Cette différence pourrait en partie être expliquée par les visiteurs franciliens qui sont pris en compte dans l'estimation de la fréquentation des sites en 2000 mais qui ne sont pas comptabilisés dans les 26 000 000 de visiteurs pour l'année 2000.

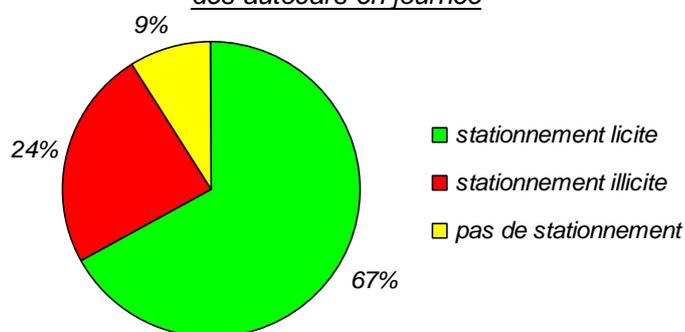
## 4. Les pratiques de stationnement des autocars de tourisme

Les statistiques suivantes ont été élaborées à partir des déclarations des chauffeurs concernant le programme de leur groupe lors de la journée d'enquête. Cette question s'accompagnait en effet 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 qui n'a pas été suivie pour différentes raisons.

### 4.1. Modes de stationnement diurne des autocars à Paris

D'après les déclarations des chauffeurs d'autocars, 2/3 du stationnement des autocars se fait de manière licite durant la journée. Néanmoins, ce chiffre fluctue en fonction du lieu d'immatriculation des autocars. En effet, les autocaristes étrangers constituent les meilleurs élèves en la matière (73 % de stationnement licite), suivi de près par les autocars provinciaux (68 %). A l'opposé, les autocars franciliens ne se garent de manière licite que dans 53 % des cas.

Graph. 10 : Le stationnement  
des autocars en journée



Le taux de stationnement illicite est de 31 % pour les autocaristes franciliens, de 24 % pour les autocaristes provinciaux, et de 21 % pour les étrangers.

Enfin, l'autocar ne stationne pas dans 9 % des cas en moyenne, mais circule à vide durant la visite, soit de manière délibérée, soit à la recherche d'un emplacement de stationnement. Ce taux atteint toutefois 16 % chez les autocaristes franciliens.

	Autocars franciliens	autocars de province	autocars étrangers	Moyenne tous autocars
stationnement licite	53 %	68 %	73 %	67 %
stationnement illicite	31 %	24 %	21 %	24 %
autocars circulant 'en boucle'	16 %	8 %	6 %	9 %

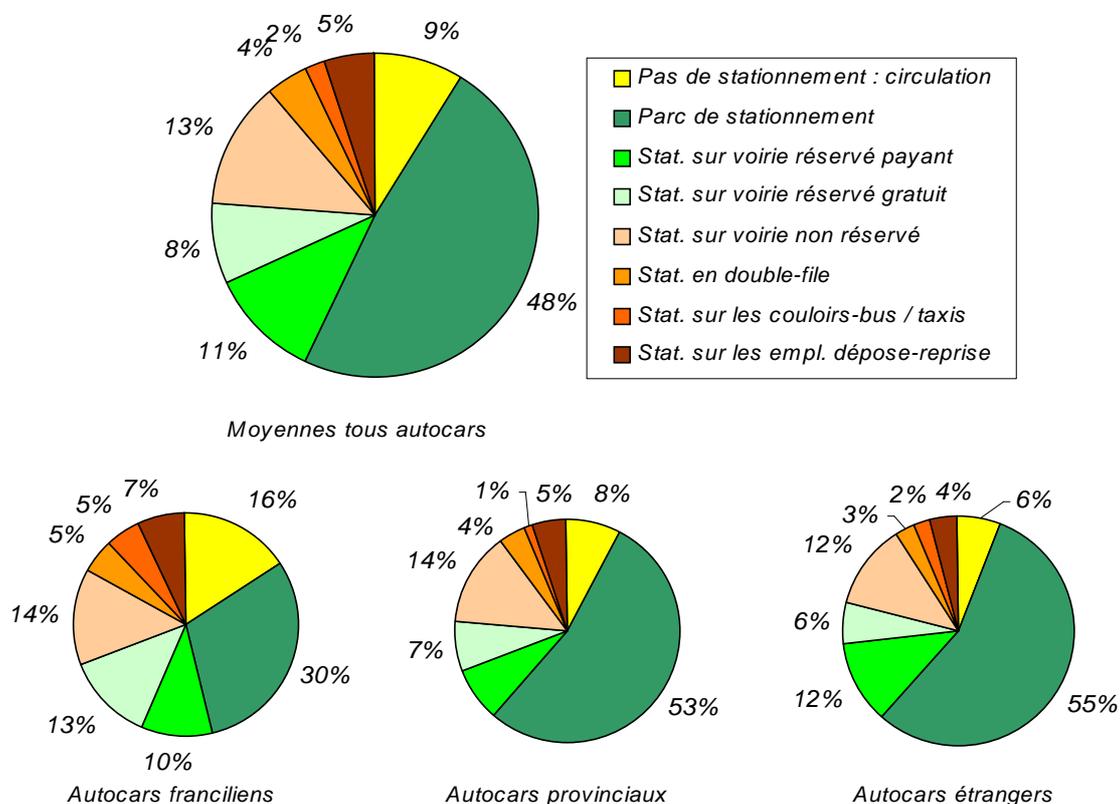
*Tableau 12 : Le stationnement licite et illicite à Paris en journée*

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

	Autocars franciliens	autocars de province	autocars étrangers	moyenne tous autocars
Pas de stationnement : circulation	16 %	8 %	6 %	9 %
parc de stationnement	30 %	53 %	55 %	48 %
Stat. sur voirie réservée payant	10 %	08 %	12 %	11 %
Stat. sur voirie réservée gratuit	13 %	7 %	6 %	8 %
Stat. sur voirie non réservée	14 %	14 %	12 %	13 %
Stat. en double-file	5 %	4 %	3 %	4 %
Stat. sur les couloirs-bus / taxis	5 %	1 %	2 %	2 %
Stat. sur les empl. dépose-reprise	7 %	5 %	4 %	5 %
Total	100%	100%	100%	100%

*Tableau 13 : Les pratiques de stationnement à Paris en journée*

*Graph. 11 : Les pratiques en terme de stationnement à Paris en journée*



Le détail des pratiques en terme de stationnement met en évidence la prééminence de l'utilisation des parcs de stationnements spécifiques (ils absorbent 48% des intentions de stationnement) même si des écarts importants subsistent entre les autocars franciliens (30%) et les autres (55 % pour les autocars étrangers et 53 % pour les provinciaux).

Les emplacements réservés payants sur voirie sont utilisés de manière égale par les trois catégories (entre 8 et 12 % pour une moyenne de 11 %). Les autocaristes franciliens sont deux fois plus nombreux que leurs congénères provinciaux et étrangers à souhaiter recourir au stationnement réservé sur voirie gratuit, ce qui s'explique aisément par une meilleure connaissance de la ville et des emplacements gratuits.

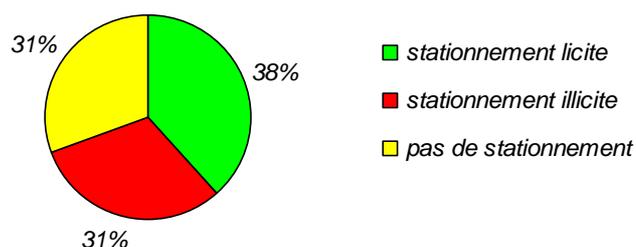
Le stationnement illicite correspond, pour plus de la moitié des cas, à du stationnement sur voirie non réservé. Néanmoins, là encore, les autocaristes franciliens se singularisent des autres : leurs intentions de stationner en double-file, sur les couloirs de bus ou les stations de taxis, et enfin sur les emplacements de dépose-reprise de passagers sont en effet beaucoup plus marquées que pour les provinciaux ou les étrangers. La connaissance de la ville et des lieux faiblement verbalisés pourrait constituer une explication à moins que ce ne soit tout simplement le sentiment d'exaspération émanant de la part de cette profession vis à vis des contraintes de stationnement en vigueur sur le territoire parisien.

## 4.2. Le stationnement diurne : analyse site par site

### 4.2.1. Notre-Dame

Les intentions de stationnement à proximité immédiate du site de Notre-Dame se distinguent très nettement des données moyennes sur Paris. Le site de Notre-Dame apparaît être celui où le stationnement est le plus problématique. En effet, le stationnement licite ne représente qu'un tiers des cas contre 2/3 pour l'ensemble des sites parisiens. Mais, la différence la plus flagrante concerne les autocars qui ne stationnent pas mais circulent en boucle. En effet, pour Notre-Dame, ils représentent près du 1/3 des cas contre seulement 9 % en moyenne. Cette solution représente même 43 % des cas chez les autocaristes franciliens (25 % pour les autocaristes étrangers, et 18 % pour les provinciaux). Cette particularité trouve certainement son origine dans la durée de visite de Notre Dame qui pour de nombreux groupes ne dépasse pas 30 à 45 min, ce qui n'incite guère le chauffeur à aller stationner dans un parc de stationnement comme celui de Bercy.

Graph. 12 : Le stationnement des autocars à Notre-Dame



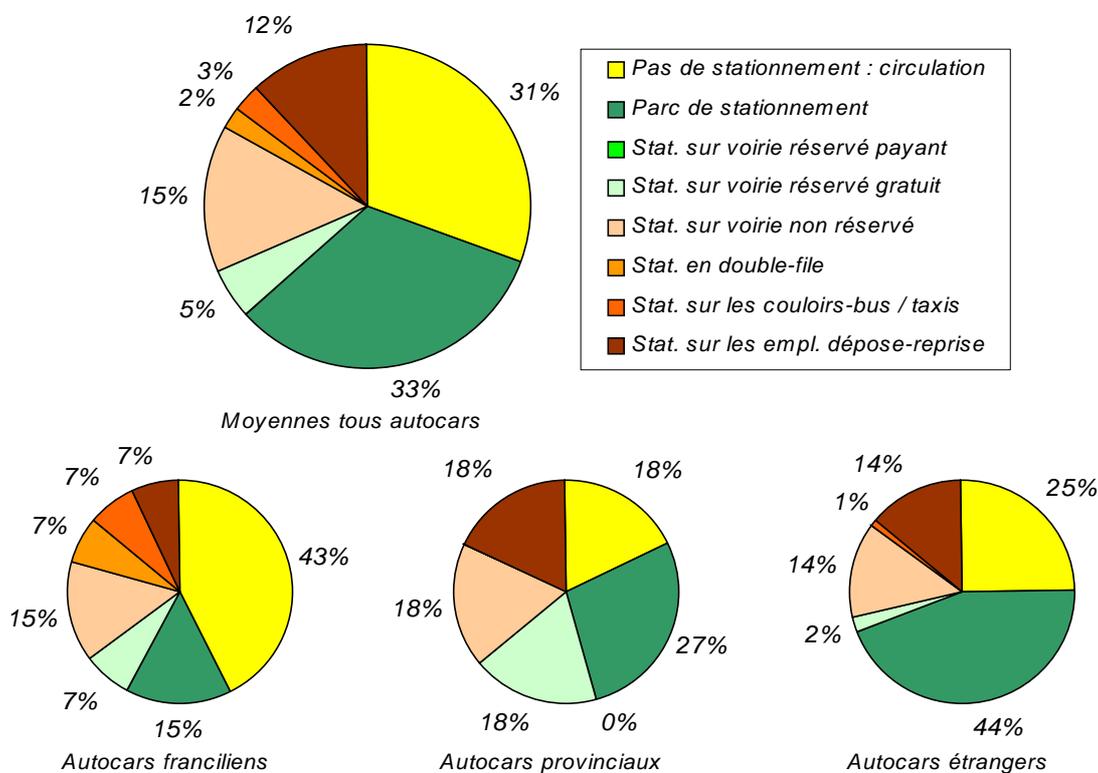
En regardant plus en détail les pratiques de stationnement liées au site de Notre-Dame, il ressort que le recours à l'utilisation d'un parc de stationnement concerne quand même 1/3 des cas (il s'agit à 80 % de Bercy), ce qui est toutefois plus faible que la moyenne parisienne (47,5 % des stationnements se font en parc de stationnement).

Le stationnement sur les emplacements de dépose-reprise des passagers est également important à Notre-Dame, puisqu'il concerne 12 % des cas (contre 5 % en moyenne).

	Autocars franciliens	autocars de province	autocars étrangers	<b>moyenne tous autocars</b>
Pas de stationnement : circulation	43%	18%	25%	<b>31%</b>
Parc de stationnement	15%	27%	44%	<b>33%</b>
Stat. sur voirie réservée payant	0%	0%	0%	<b>0%</b>
Stat. sur voirie réservée gratuit	7%	18%	2%	<b>5%</b>
Stat. sur voirie non réservée	15%	18%	14%	<b>15%</b>
Stat. en double-file	7%	0%	0%	<b>2%</b>
Stat. sur les couloirs-bus / taxis	7%	0%	1%	<b>3%</b>
Stat. sur les empl. dépose-reprise	7%	18%	14%	<b>12%</b>
Total	100%	100%	100%	<b>100%</b>

Tableau 14 : Les pratiques de stationnement à Notre-Dame

Graph. 13 : Les pratiques de stationnement à Notre-Dame



Le site de reprise des passagers, quai de l'Archevêché

Le système actuel de desserte par autocars de Notre-Dame et de l'Ile de la Cité repose sur une dépose des passagers quai de Corse (9 emplacements), une reprise sur le quai de l'Archevêché (9 emplacements), et un stationnement des autocars hors du périmètre des deux îles.

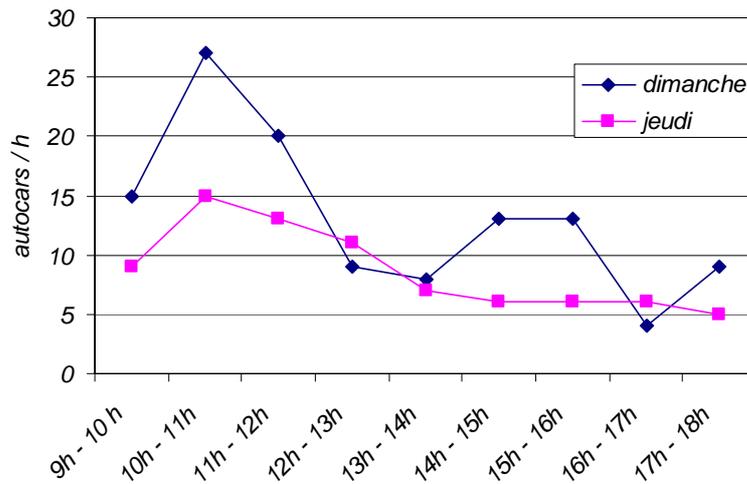
La totalité des groupes qui y ont repris leur autocar venaient de visiter Notre-Dame.

Le site de reprise des passagers, quai de l'Archevêché, a vu s'arrêter 117 autocars différents au cours de la journée du dimanche 14 octobre, et 78 autocars durant la journée du jeudi 18, ce qui représente respectivement 19% et 17 % des autocars qui ont été comptabilisés.

En moyenne, 97,5 autocars se sont arrêtés sur l'emplacement de reprise des passagers par jour d'enquête. Or, selon les déclarations des chauffeurs sur le programme de la journée, la visite du site de Notre-Dame était envisagée par 132 autocars en moyenne par jour d'enquête. Il semble donc qu'une partie des autocars qui ont déposé leur groupe à proximité de Notre-Dame (au maximum 27 %) n'ont pas utilisé le système de reprise des passagers du quai de l'Archevêché.

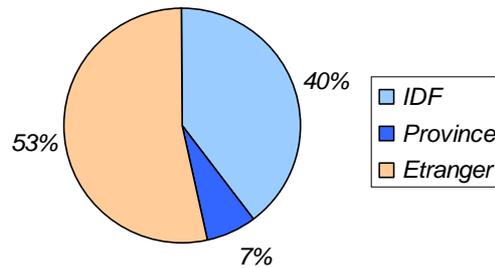
Enfin, l'examen du rythme des arrêts des autocars sur le quai de l'Archevêché montre que la visite de Notre-Dame est surtout programmée le matin, entre 10 et 12 h. Au cours de la journée de dimanche, le début d'après midi connaît un second pic de fréquentation toutefois moins élevé que celui de la matinée.

Graph. 14 : La reprise des passagers  
quai de l'Archevêché



L'étude des pays d'immatriculation des autocars enregistrés sur le quai de l'Archevêché est, dans l'ensemble, assez représentative de la répartition observée sur l'ensemble de Paris.

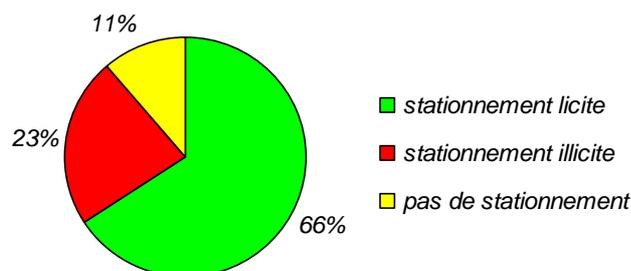
Graph. 15 : L'origine des autocars  
Notre-Dame



#### 4.2.2. Montmartre

D'après les déclarations des chauffeurs, le stationnement licite représente les 2/3 des intentions de stationnement liées à la desserte de la Butte Montmartre. Dans 23 % des cas, le stationnement est illicite, et, enfin, 11 % des autocars ne stationnent pas mais circulent en boucle.

Graph. 16 : Le stationnement des autocars à Montmartre

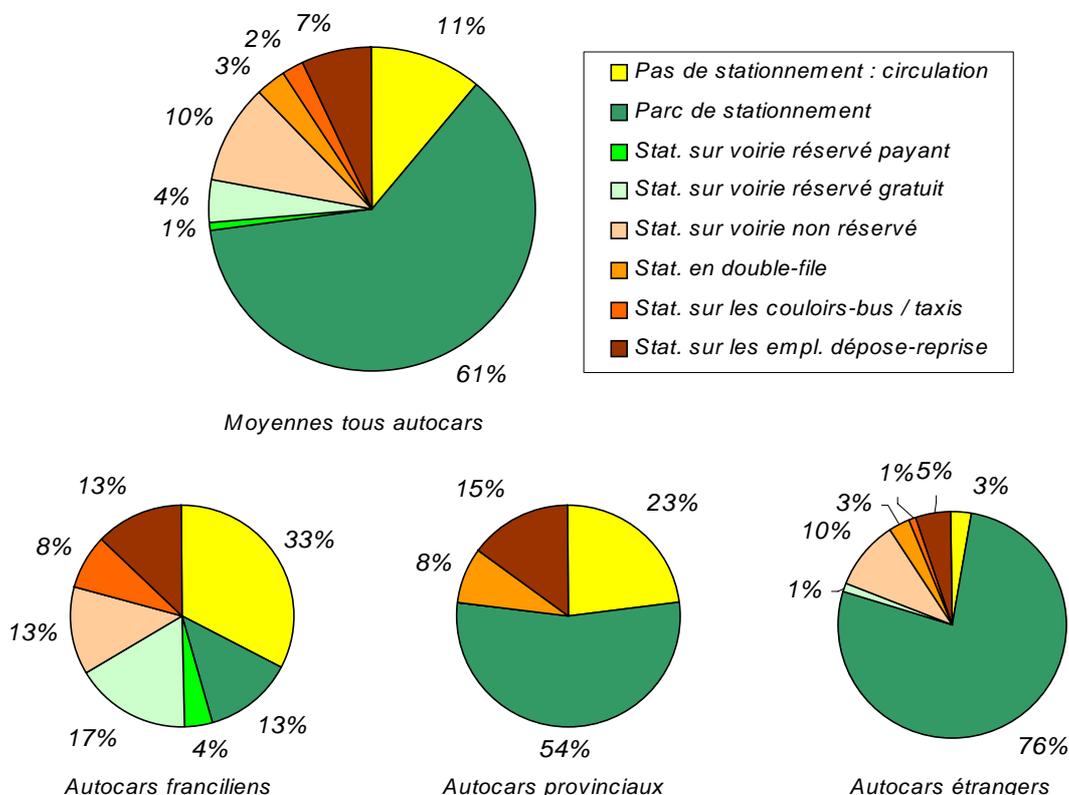


L'examen en détail des pratiques de stationnement révèle cependant une grande diversité en fonction de l'origine des autocars. Ainsi, 1/3 des autocaristes franciliens déclarent ne pas stationner contre seulement 3 % des chauffeurs étrangers. A l'inverse, 76 % des chauffeurs étrangers annoncent utiliser les parcs de stationnement (quasi exclusivement à Cardinet), contre seulement 13 % des chauffeurs franciliens. Les autocaristes provinciaux affichent une attitude intermédiaire avec 54 % d'entre eux qui choisissent de stationner dans les parcs (surtout Cardinet, mais aussi le parc Pershing et celui des Bateaux Parisiens dans une moindre mesure). Le taux de stationnement sur les emprises dédiées à la dépose-reprise des passagers est plus important chez les franciliens (13%) et les provinciaux (15%) que chez les étrangers (5%).

	autocars franciliens	autocars de province	autocars étrangers	moyenne tous autocars
Pas de stationnement : circulation	33%	23%	3%	11%
Parc de stationnement	13%	54%	76%	61%
Stat. sur voirie réservée payant	4%	0%	0%	1%
Stat. sur voirie réservée gratuit	17%	0%	1%	4%
Stat. sur voirie non réservée	13%	0%	10%	10%
Stat. en double-file	0%	8%	3%	3%
Stat. sur les couloirs-bus / taxis	8%	0%	1%	2%
Stat. sur les empl. dépose-reprise	13%	15%	5%	7%
Total	100%	100%	100%	<b>100%</b>

Tableau 15 : Les pratiques de stationnement à Montmartre

Graph. 17 : Les pratiques de stationnement à Montmartre



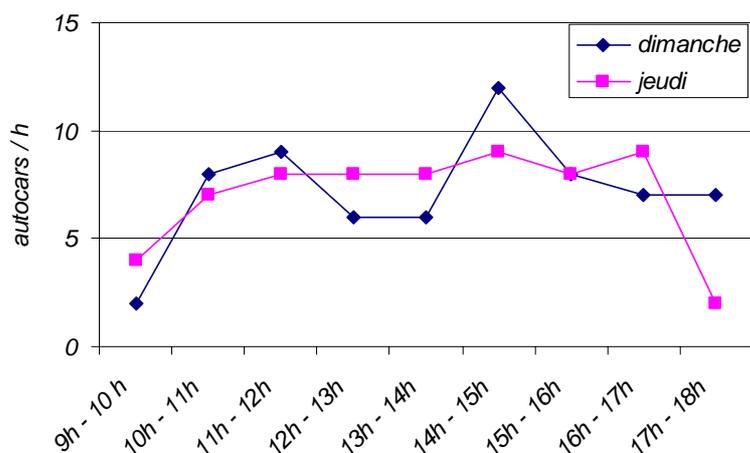
Le site de dépose-reprise, boulevard de Rochechouart

65 et 64 autocars différents se sont arrêtés sur le site de dépose-reprise des passagers situé boulevard de Rochechouart. 94 % des groupes correspondants effectuaient une visite de la Butte Montmartre. Les autres groupes sont allés au théâtre ou assister à un concert.

Lors de l'interview sur les autres sites, 66 chauffeurs, en moyenne, ont déclaré avoir l'intention de se rendre à Montmartre. Compte-tenu du faible écart entre ce dernier chiffre et le nombre d'autocars différents qui ont fait un arrêt sur ce site, il apparaît que l'ensemble des autocars dont le groupe souhaite visiter la butte Montmartre utilise ce site de dépose-reprise.

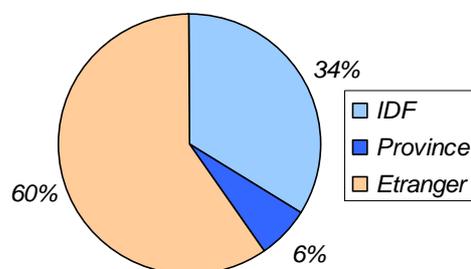
Malgré un pic observé le dimanche en début d'après-midi, la fréquentation du site de dépose-reprise Rochechouart est assez régulière au cours de la journée oscillant entre 5 et 10 autocars par heure.

Graph. 18 : La dépose-reprise des passagers  
bd de Rochechouart



La part d'autocars franciliens ayant effectué un arrêt sur cette dépose-reprise correspond à la moyenne observée sur tout Paris. En revanche, les autocars étrangers y sont sensiblement sur-représentés tandis que les provinciaux ne totalisent que 6% de l'ensemble. Les autocaristes anglais représentent 25 % des étrangers, les néerlandais 24 %, et les allemands 21 %, le reste étant partagé entre différents pays.

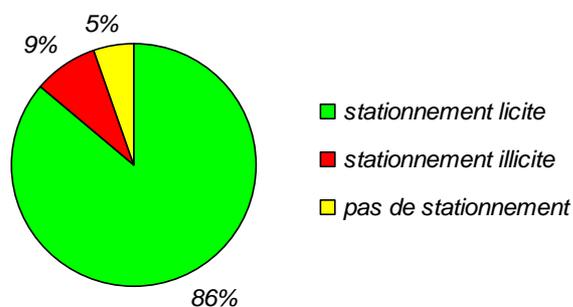
Graph. 19 : L'origine des autocars  
Rochechouart



### 4.2.3. Le musée du Louvre

Le musée du Louvre est l'un des sites pour lequel le stationnement ne semble pas poser de problèmes en période de moyenne saison puisqu'une très forte majorité de chauffeurs (86%) déclarent stationner de manière licite.

Graph. 20 : Le stationnement des autocars au Louvre

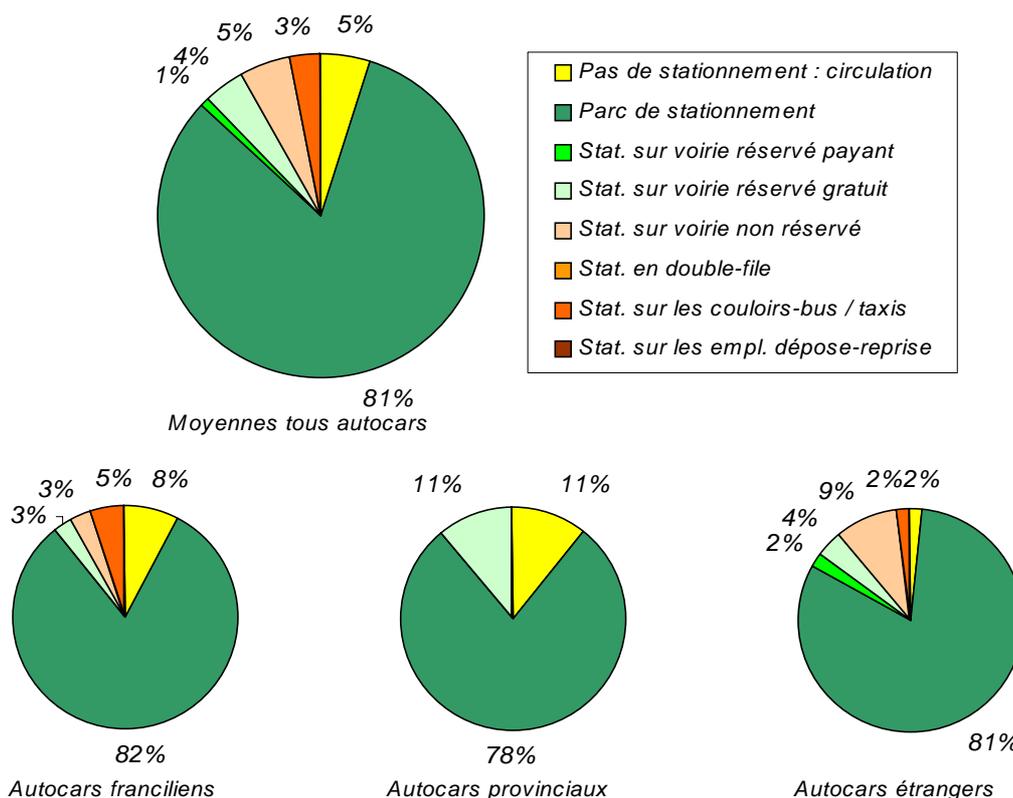


Le stationnement en parc de stationnement regroupe 81 % des intentions de stationnement. 80% des autocars qui ont fait ce choix déclarent stationner dans le parc de stationnement du Louvre, 18% disent s'orienter vers le parc de Bercy, et 2% vers le parc Cardinet.

	autocars franciliens	autocars de province	autocars étrangers	<b>moyenne tous autocars</b>
Pas de stationnement : circulation	8%	11%	2%	<b>5%</b>
Parc de stationnement	82%	78%	81%	<b>81%</b>
Stat. sur voirie réservée payant	0%	0%	2%	<b>1%</b>
Stat. sur voirie réservée gratuit	3%	11%	4%	<b>4%</b>
Stat. sur voirie non réservée	3%	0%	9%	<b>5%</b>
Stat. en double-file	0%	0%	0%	<b>0%</b>
Stat. sur les couloirs-bus / taxis	5%	0%	2%	<b>3%</b>
Stat. sur les empl. dépose-reprise	0%	0%	0%	<b>0%</b>
Total	100%	100%	100%	<b>100%</b>

Tableau 16 : Les pratiques de stationnement au Louvre

Graph. 21 : Les pratiques de stationnement au Louvre



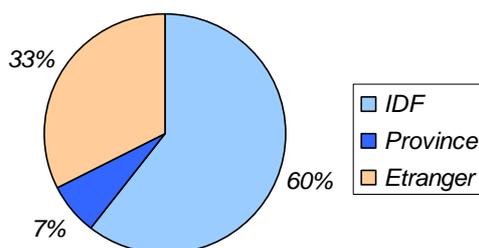
Le parc de stationnement du Louvre

Le parc de stationnement du Louvre comprend 80 emplacements de stationnement payant. Il est à 95% utilisé pour la visite du Louvre. Dans 5% des cas, le groupe effectue une visite à pied dans le centre de Paris.

50 et 39 autocars ont stationné dans le parc de stationnement du Louvre lors des deux journées d'enquête, soit une moyenne de 44,5 autocars par jour d'enquête. Les déclarations des chauffeurs sur leur programme de visite indiquaient que 52,5 d'entre eux envisageaient de se rendre au Louvre.

Autre particularité du parc du Louvre, les autocars franciliens l'utilisent très largement et représentent à eux seuls 60% de sa clientèle.

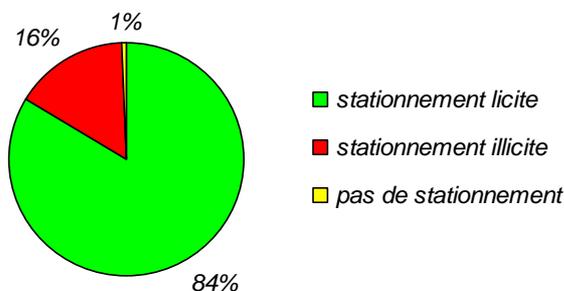
Graph. 22 : L'origine des autocars - Louvre



#### 4.2.4. Tour Eiffel

Avec 84 % d'intentions de stationnement licite, le stationnement des autocars ne semble pas poser de problèmes à proximité de la Tour Eiffel en période de moyenne saison. 61 % des chauffeurs choisissent en effet d'utiliser les emplacements payants sur voirie (Av. Gustave Eiffel, ...). 15 % des autocars stationnent dans les parcs de stationnement, en particulier celui du port de la Bourdonnais.

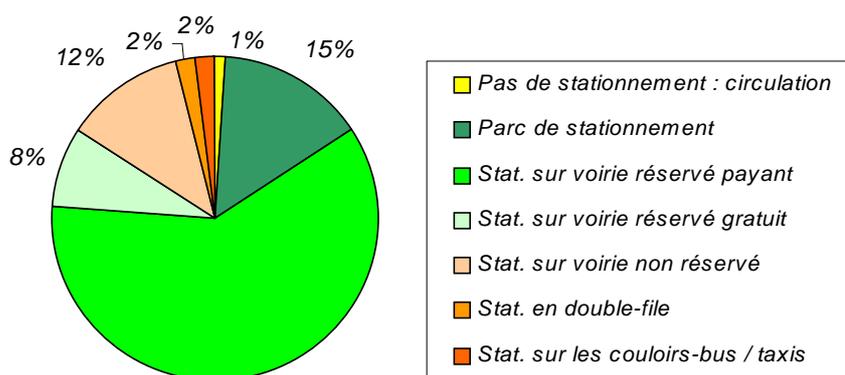
Graph. 23 : Le stationnement des autocars à la Tour Eiffel



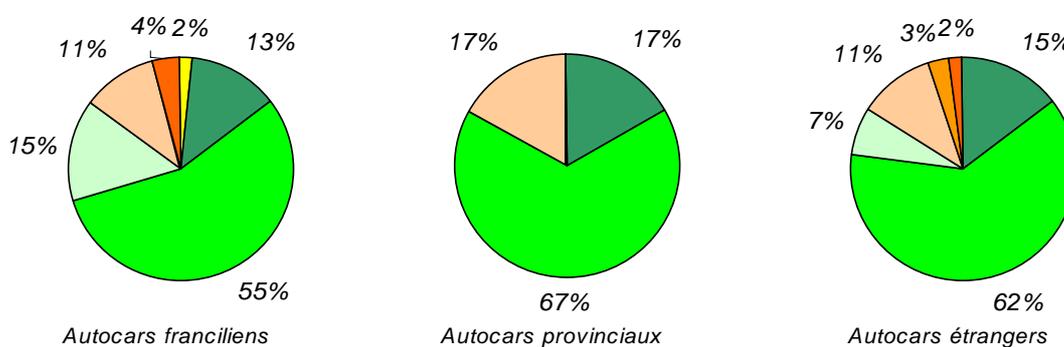
	autocars franciliens	autocars de province	autocars étrangers	<b>moyenne tous autocars</b>
Pas de stationnement : circulation	2%	0%	0%	<b>1%</b>
Parc de stationnement	13%	17%	15%	<b>15%</b>
Stat. sur voirie réservée payant	55%	67%	62%	<b>61%</b>
Stat. sur voirie réservée gratuit	15%	0%	7%	<b>8%</b>
Stat. sur voirie non réservée	11%	17%	11%	<b>12%</b>
Stat. en double-file	0%	0%	3%	<b>2%</b>
Stat. sur les couloirs-bus / taxis	4%	0%	2%	<b>2%</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tableau 17 : Les pratiques de stationnement à la Tour Eiffel

Graph. 24 : Les pratiques de stationnement à la Tour Eiffel



Moyennes tous autocars

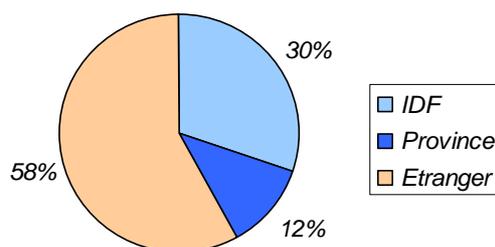


### L'avenue Gustave Eiffel

L'enquête menée sur les emplacements de stationnement pour autocars situés au nord de l'avenue Gustave Eiffel a révélé que le stationnement des autocars en cet endroit était principalement lié à la visite de la Tour Eiffel. Cette rue constitue en effet, l'un des emplacements de stationnement sur voirie les plus proches du site touristique et compte 14 emplacements de stationnement payant 'à la sacoche' (auprès du préposé) de 9h à 22h. La durée maximale autorisée est de 2h

Une majorité d'autocars étrangers (58%) a stationné sur le site enquêté. 30 des autocars étaient immatriculés en Ile de France et 12% en Province.

Graph. 25 : L'origine des autocars  
Av. G. Eiffel



#### 4.2.5. Les croisières sur la Seine (Alma et Bourdonnais)

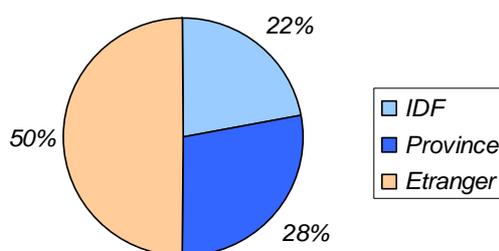
La totalité des chauffeurs qui ont déposé leur groupe en vue d'une croisière sur la Seine ont stationné ou envisageaient de stationner dans un parc de stationnement, qu'il s'agisse du parc du port de la Bourdonnais, à proximité de la Tour Eiffel, du parc des Bateaux Parisiens, Port de l'Alma, ou même du parc de Bercy, dans 6% des cas.

##### Le parc de stationnement du port de la Bourdonnais

Le parc de stationnement du port de la Bourdonnais comporte 24 emplacements de stationnement pour autocars. Le stationnement y est gratuit pour les clients des Bateaux-Parisiens et payant pour les autres usagers. Au cours des deux journées d'enquête, 54 autocars y ont stationné entre 9h et 18h.

Pour moitié, ces autocars étaient immatriculés à l'étranger, tandis que 22% d'entre eux provenaient de la région Ile de France et 28 % de province.

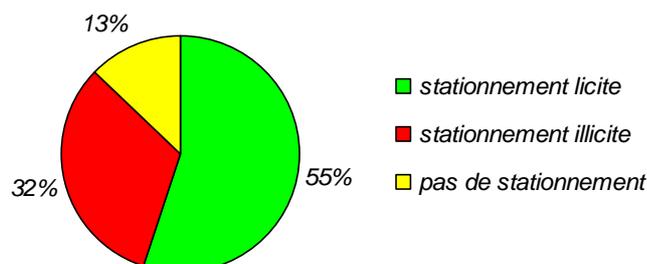
Graph. 26 : L'origine des autocars  
Port de la Bourdonnais



#### 4.2.6. Secteur de l'Opéra et des Grands Magasins

Le quartier de l'Opéra Garnier et des grands magasins est l'un de ceux où le stationnement, même en moyenne saison, reste problématique. 32% des chauffeurs interrogés déclarent y stationner de manière illicite et 13 % avouent circuler à vide plutôt que chercher à stationner de manière licite ou non. 55% des autocaristes déclarent avoir l'intention de stationner de manière licite.

Graph. 27 : Le stationnement des autocars  
Secteur de l'Opéra et des grands boulevards

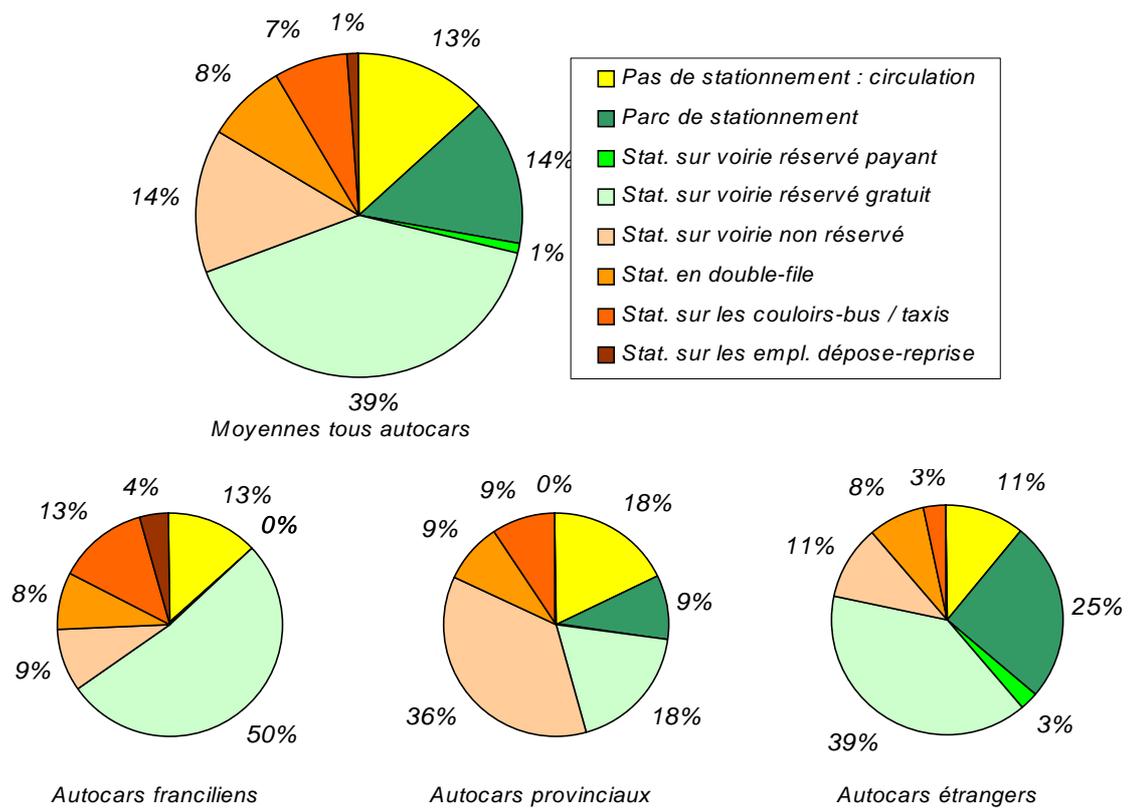


Un examen plus détaillé des modalités de stationnement met en évidence une singularité des comportements en fonction des origines. En effet, 50 % des autocars franciliens déclarent avoir recours à des emplacements de stationnement réservés gratuits sur voirie, ce qui traduit une bonne connaissance de la ville et des possibilités de stationnement. A l'inverse, les autocars provinciaux ne stationnent sur ces emplacements de stationnement gratuit que dans 18 % des cas. 36 % d'entre eux stationnent sur des emplacements de voirie non réservés. La faible proportion de stationnement licite (27%) peut trouver ses fondements dans la méconnaissance de la ville et des emplacements de stationnement à proximité immédiate ou non de ce secteur. Les autocars étrangers constituent les meilleurs élèves en déclarant stationner de manière licite dans 67 % des cas. Ils sont également les plus nombreux (25 %) à s'orienter vers les parcs de stationnement malgré leur éloignement (ils utilisent Bercy, Cardinet, et Concorde).

	autocars franciliens	autocars de province	autocars étrangers	<b>moyenne tous autocars</b>
Pas de stationnement : circulation	13%	18%	11%	<b>13%</b>
Parc de stationnement	0%	9%	25%	<b>14%</b>
Stat. sur voirie réservée payant	0%	0%	3%	<b>1%</b>
Stat. sur voirie réservée gratuit	50%	18%	39%	<b>39%</b>
Stat. sur voirie non réservée	9%	36%	11%	<b>14%</b>
Stat. en double-file	8%	9%	8%	<b>8%</b>
Stat. sur les couloirs-bus / taxis	13%	9%	3%	<b>7%</b>
Stat. sur les empl. dépose-reprise	4%	0%	0%	<b>1%</b>
Total	100%	100%	100%	<b>100%</b>

Tableau 18 : Les pratiques de stationnement dans le quartier de l'Opéra

Graph. 28 : Les pratiques de stationnement dans le secteur de l'Opéra



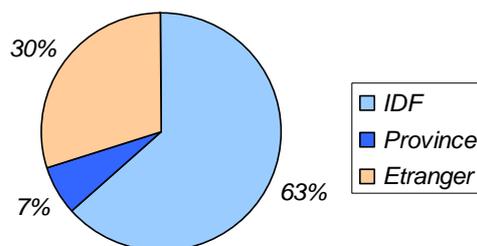
## La rue Glück



La rue Glück comporte 5 emplacements de stationnement gratuit. Au cours de la seule journée d'enquête sur ce site, le jeudi 18 mars 2001, 29 autocars différents sont venus stationner sur ces emplacements. Le taux d'occupation de ces emplacements a été de 100% entre 9h et 18h. La majorité des autocars sont venus stationner dans cette rue en raison de la proximité des grands magasins, les autres raisons étant partagées entre la visite de l'Opéra et la proximité de l'hôtel du groupe.

A l'instar des déclarations des chauffeurs sur leurs intentions de stationnement dans ce secteur, les autocars franciliens représentent 63% des autocars qui ont stationné dans cette rue, contre 7% pour les provinciaux et 30 % pour les étrangers.

*Graph. 29 : L'origine des autocars  
rue Glück*



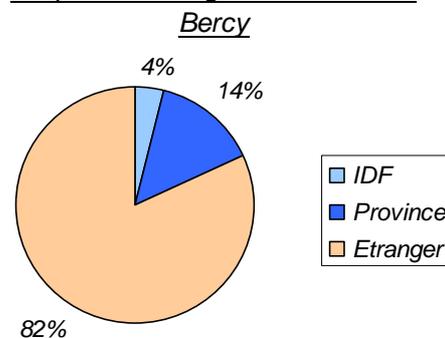
#### 4.2.7. Le parc de stationnement de Bercy

Le parc de stationnement de Bercy comporte 80 emplacements de stationnement payants. 70 et 35 autocars y ont stationné durant les deux jours d'enquête, ce qui dénote une sous-utilisation de cet équipement.

Les chauffeurs ont été interrogés sur le site qui était visité par le groupe au moment où l'autocar stationne dans le parc de Bercy. Il en ressort que l'éventail des visites de sites au cours desquels le car vient stationner à Bercy est très large. Pour 22% des autocars ayant répondu à cette question à Bercy, le groupe dispose de temps libre dans la capitale. Dans 18% des cas, les groupes ont été déposés à proximité du Louvre. Les groupes en visite à Notre-Dame correspondent à 10 % des autocars stationnés à Bercy. 8% d'entre eux visitent le Marais et/ou le quartier de la Bastille. Les croisières sur la Seine, la visite du quartier des grands boulevards, et la proximité de l'hôtel correspondent chacun à 6 % des autocars stationnés. Les autres autocars (24%) stationnent à Bercy pour des raisons très variées : salon au Palais des Congrès, visite du parc Citroën, visite du musée de la Monnaie, de la Défense, du Palais de Tokyo, de la Bibliothèque François Mitterrand, du Centre Pompidou, de la Villette, du parc des expositions de la Porte de Versailles et de la Tour Eiffel. Cette extrême diversité des lieux de visite montre que le parc de stationnement de Bercy couvre les besoins en stationnement de tout Paris, voire davantage (La Défense). Cette large couverture trouve certainement ses fondements dans les tarifs horaires pratiqués à Bercy, mais aussi dans sa bonne accessibilité. Par ailleurs, l'enquête auprès des chauffeurs a également montré que certains chauffeurs étrangers s'y donnaient rendez-vous afin de passer leur temps d'attente ensemble. Ainsi, de nombreux autocaristes originaires des pays de l'Est se retrouvent régulièrement afin de passer ensemble leur 'temps-libre'.

L'examen des origines des autocars recensés à Bercy montre une très nette fréquentation étrangère (à 82 %) tandis que les autocars immatriculés en France ne représentent que 18% (14% de franciliens, et 4 % de provinciaux). Parmi les étrangers fréquentant ce parc de stationnement, 30% viennent des Pays-Bas, 20 % des pays d'Europe de l'Est (République Tchèque, Slovaquie, Pologne, et Russie), 15% d'Espagne, 13 % d'Allemagne, 12 % de Belgique et 5 % du Danemark et du Luxembourg.

Graph. 30 : L'origine des autocars



#### 4.2.8. Le parc de stationnement Pershing

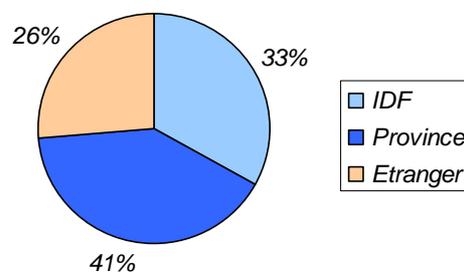


Le parc de stationnement Pershing offre au moment de l'enquête 50 emplacements potentiels de stationnement gratuit. Durant les deux jours d'enquête, 107 autocars y ont stationné. Réservé aux autocars, ce parc de stationnement est toutefois également occupé par des véhicules particuliers, ainsi que par des poids-lourds, ce qui a pour effet d'amoinrir le nombre de places de stationnement offertes aux autocars.

La journée du dimanche 14 octobre a été marqué par un stationnement de longue durée de nombreux cars venus assister à un salon de coiffure au Palais des Congrès. Durant l'enquête, le stationnement dans ce parc a essentiellement été lié aux manifestations qui ont eu lieu au Palais des Congrès (70%) ainsi qu'à la Villette (9%) où les parcs de stationnement pour autocars étaient complets. Dans une moindre mesure, certains autocars sont venus stationner sur ce site après avoir déposé leur groupe à l'hôtel, dans le quartier de l'Opéra, à la Défense, au Trocadéro, ou sur l'avenue des Champs-Élysées.

Comme le montre la très nette représentation des autocars franciliens (33%) et provinciaux (41%) par rapport à la proportion d'étrangers (26%), le parc Pershing est assez peu connu des chauffeurs qui viennent occasionnellement à Paris. Il est surtout fréquenté par une clientèle d'habitues.

Graph. 31 : L'origine des autocars  
Pershing



#### 4.2.9. Le parc de stationnement de la rue Cardinet

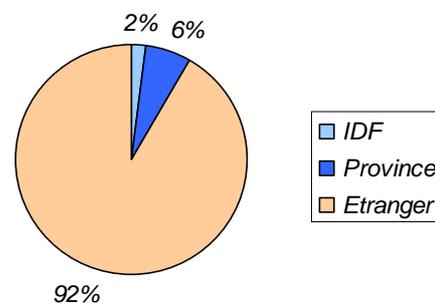


Le parc de stationnement Cardinet comporte 50 emplacements de stationnement payant. 67 autocars y ont stationné le dimanche 14 octobre 2001 et 41 le jeudi 18 octobre. A cette saison, et en journée, ce parc est sous-utilisé.

Le stationnement à Cardinet en journée est très fortement lié à Montmartre. En effet, 67 % des autocars sont venus y stationner alors que leur groupe effectuait la visite de la Butte Montmartre. Par ailleurs, 17 % des autocars ont déclaré stationner dans ce parc alors que leur groupe était à l'hôtel. Pour 7 % d'entre eux, le groupe disposait de temps libre. Enfin, les autres autocars sont venus stationner dans ce parc tandis que leur groupe effectuait la visite des Puces de Saint-Ouen (dimanche), participait à un salon au Palais des Congrès, ou encore visitait le musée du Louvre.

La particularité du parc de stationnement réside en sa très forte fréquentation par les autocars étrangers (92%) et sa très faible fréquentation par les autocars français (2% d'autocars franciliens, et 6 % d'autocars provinciaux).

Graph. 32 : L'origine des autocars  
Cardinet



### 4.3. Le stationnement nocturne à Paris

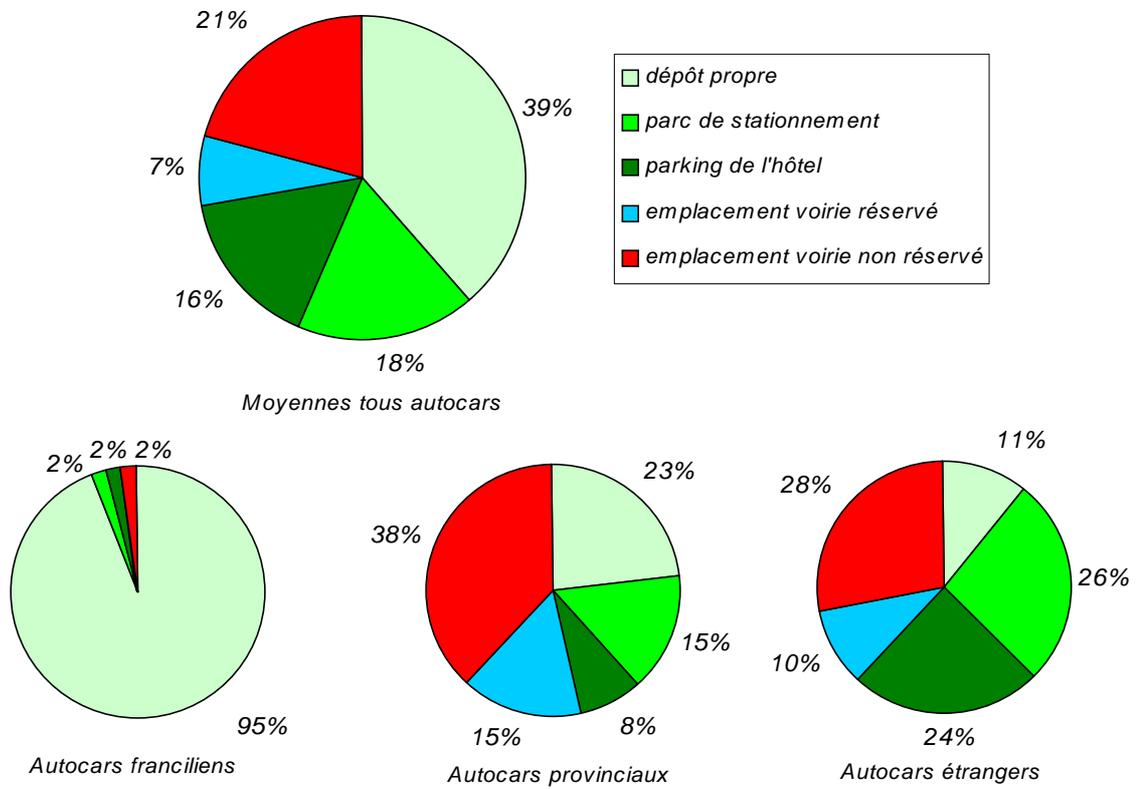
Les chauffeurs d'autocars ont été interrogés sur leur pratique en terme de stationnement nocturne. Pour les groupes ayant été hébergés à Paris, le stationnement est licite dans 79 % des cas, et illicite dans 21 % des cas.

Ces statistiques générales sont en effet à nuancer, car, en toute logique, 95% des autocars franciliens bénéficient d'un emplacement spécifique de stationnement dans les dépôts de leur compagnie. 23 % des autocars immatriculés en province et 11 % des autocars étrangers ont également la possibilité de stationner dans un dépôt spécifique. Les parcs de stationnement constituent une solution pour 15 % des provinciaux et 26% des étrangers. Ceux-ci sont les plus nombreux (24 %) à pouvoir bénéficier du parking de l'hôtel de leur groupe, contre 8 % des autocars de province. Le stationnement sur voirie réservé répond aux besoins de 15 % des provinciaux enquêtés et de 10 % des étrangers. Enfin, le stationnement illicite concerne 38 % des autocars de province et 26 % des étrangers.

	autocars franciliens	autocars de province	autocars étrangers	<b>Moyenne tous autocars</b>
dépôt propre	95%	23%	11%	<b>39%</b>
parc de stationnement	2%	15%	26%	<b>18%</b>
parking de l'hôtel	2%	8%	24%	<b>16%</b>
emplacement voirie réservé	0%	15%	10%	<b>7%</b>
emplacement voirie non réservé	2%	38%	28%	<b>21%</b>
	100%	100%	100%	<b>100%</b>

*Tableau 19 : Les modes de stationnement nocturne à Paris*

Graph. 32 : Les modes de stationnement nocturne à Paris



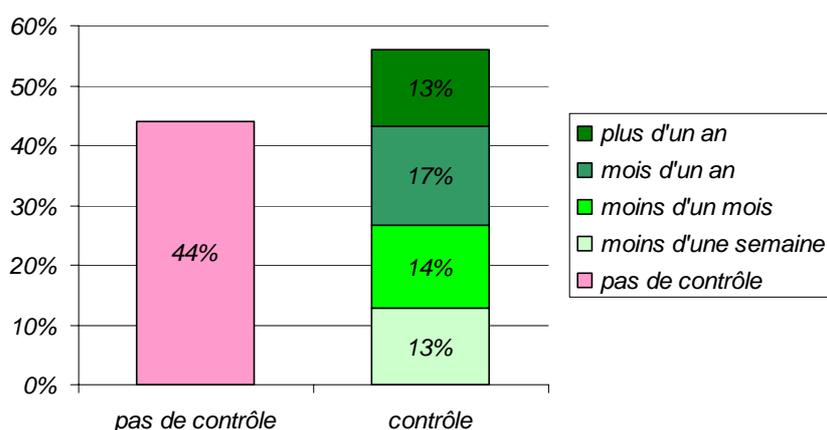
## 5. Questions diverses

### 5.1. La date du dernier contrôle routier

Les chauffeurs ont été interrogés sur la date de leur dernier contrôle de routine par les autorités compétentes (police, gendarmerie, DDE, douane, ou équivalents étrangers). 368 autocaristes se sont exprimés sur ce point.

44 % des chauffeurs n'ont jamais connu de contrôle de routine au cours de leur carrière. Parmi les chauffeurs ayant rencontré un contrôle, celui-ci remonte à plus d'un an dans 23 % des cas, à moins d'un an pour 77 % d'entre eux, à moins d'un mois dans 48 % des cas, et à moins d'une semaine pour 23 % d'entre eux.

Graph. 33 : date du dernier contrôle routier



## **5.2. Les remarques des chauffeurs d'autocars**

A la fin de chaque entretien, les chauffeurs étaient invités à enrichir l'enquête de leur avis sur le transport des groupes en autocar à Paris. Les remarques qui ont été ainsi faites concernent différents aspects comme le manque de places de stationnement, la tarification des emplacements de stationnement, etc. Plus ou moins fondées, ces observations constituent un indicateur de l'état de cette profession.

### Le manque d'emplacements de stationnement

Les autocaristes jugent de manière unanime que le nombre de places de stationnement est insuffisant à Paris. Ils réclament davantage de parcs de stationnement. Selon eux, les emplacements sur voirie sont très souvent occupés par des voitures qui ne sont que rarement verbalisées et les parcs de stationnement sont pleins. Le système actuel de stationnement des autocars les pousserait à faire de la dépose-reprise et à circuler le temps de la visite faute de pouvoir stationner aisément. Outre la pollution engendrée, ceci pose d'autres difficultés comme le respect des temps de repos obligatoires, ou encore le confort des chauffeurs (pause déjeuner, pause WC).

### L'aménagements des couloirs-bus

Sur les aménagements récents des couloirs bus/vélo, ils regrettent de ne pas avoir l'autorisation de les emprunter, même si certains d'entre eux avouent le faire en cas d'urgence (aéroport, gare) malgré le risque de verbalisation.

### Une verbalisation jugée excessive

Le sentiment d'une verbalisation excessive est également partagé par l'ensemble de la profession. De nombreux chauffeurs dénoncent en effet le zèle de la police à leur rencontre qui, selon certains, relève davantage du harcèlement que de la sécurité. A titre d'exemple, un autocariste cite le cas d'une verbalisation pour dépassement de durée sur un emplacement de dépose-reprise alors que le groupe qu'il transportait était constitué de personnes à mobilité réduite. Plus étrange, les autocaristes allemands ont le sentiment d'être particulièrement malmenés par la police française, à tel point que l'un d'entre eux déclare faire moins de circuits en France (au profit de l'Italie) en raison des problèmes liés à l'attitude de la police.

### La tarification du stationnement

Même si quelques rares personnes se déclarent satisfaites des tarifs pratiqués dans les parcs de stationnement parisiens, la majorité des chauffeurs considèrent plutôt que le stationnement est trop cher à Paris. Jugé particulièrement cher, le parc de stationnement du Louvre est le plus fréquemment cité pour illustrer cette idée. Ainsi, un autocariste précise que la seule dépose-reprise autorisée pour le musée du Louvre se situe à l'intérieur du parc de stationnement et implique le paiement d'une heure de stationnement à chaque passage. Un autre autocariste suggère la mise en place d'une carte de réduction pour les groupes scolaires, en particulier pour le parking du Louvre. A l'inverse, bien que considéré comme trop éloigné de tout, le parc de Bercy est largement apprécié pour sa tarification jugée 'agréable'. Si l'un des chauffeurs interrogés demande la gratuité de tous les parcs de stationnement, d'autres, plus nombreux, suggèrent une harmonisation des différents tarifs pratiqués dans la ville, sur le niveau des tarifs de Bercy.

### Des secteurs difficiles

Bien que les secteurs où le stationnement est le plus difficile demeurent Notre-Dame, Montmartre, et le quartier des grands boulevards, d'autres réclamations souhaitent attirer l'attention sur d'autres sites difficiles comme les abords de la gare Montparnasse, les abords des gares de l'Est et du Nord, le secteur du parc des expositions de la Porte de Versailles, ou encore la desserte nocturne des cabarets parisiens. Par ailleurs, un déficit d'informations transparait au travers de certaines allusions sur l'absence de possibilité de stationnement aux abords de la Butte Montmartre. En effet, nombreux sont les chauffeurs étrangers qui ne connaissent pas l'existence du parc Cardinet. Comme le suggère l'un d'eux, les chauffeurs qui ne connaissent pas la ville, notamment les étrangers, devraient disposer facilement d'un plan indiquant les aires de stationnement et les emplacements de dépose-reprise, à l'instar d'autres villes comme Amsterdam où ce genre d'information est très largement diffusé. L'insécurité constitue également l'un des problèmes évoqués à plusieurs reprises, le jour comme la nuit. D'après eux, les parkings ne seraient pas assez bien surveillés.

Certains chauffeurs britanniques et hollandais déclarent que la situation parisienne n'est toutefois pas la pire. A Rome, le système mis en place est jugé beaucoup plus contraignant. L'un des chauffeurs déclare toutefois qu'il est possible de déroger au règlement mis en place via le versement de 'pots de vin' à la police. A Londres, selon d'autres chauffeurs, il y aurait à l'inverse davantage de places de stationnement, et, surtout, la police y serait moins stricte, plus portée vers l'information auprès des chauffeurs que vers la verbalisation automatique. Un autre chauffeur suggère de s'inspirer du système mis en place à Florence.

En conclusion, comme le résume un autocariste francilien, de nombreux chauffeurs semblent être pris en tenaille entre la police et leur patron, aucun d'eux n'étant compréhensif. Ce chauffeur ajoute qu'après 19 ans de métier, il préférerait changer de profession. Selon lui, la solution serait l'interdiction totale des autocars dans Paris et la mise en place de systèmes de transport de substitution pour les touristes (bateaux, calèches, etc.). Si cette conclusion est minoritaire parmi le milieu, elle révèle néanmoins un sentiment général de 'ras le bol'.