



Le tourisme à Paris

Quels modes de déplacement ?

Le tourisme à Paris

Quels modes de déplacement ?

**La présente étude est une contribution de la FNAUT Ile-de-France
aux réflexions engagées par la Ville de Paris
(Direction de la Voirie et des Déplacements - DVD).**

Elle a été réalisée par :

**Simone Bigorgne, Jean Macheras et Jean-Loïc Meudic,
administrateurs de la FNAUT Ile-de-France,**

avec la collaboration de Camille Lalande et d'Erick Marchandise.

Photos : Erick Marchandise, Pascale Meudic (Montparnasse).

Jean-Loïc Meudic a assuré la coordination générale.

SOMMAIRE

Contexte de l'étude

1 – Quelques données

- Marché et perspectives
- L'offre touristique
- Les diverses catégories de touristes

2 – Haro sur l'autocar ?

- Décisions de la Ville et réponses des autocaristes : un dialogue difficile
- La circulation
- Le stationnement
- Les hôtels
- Une première réponse : aider les autocars
- Une deuxième réponse : diminuer le nombre d'autocars
- Une troisième réponse : optimiser l'existant
- Instauration d'une concertation à long terme

3 – En train, en métro, en bus, en taxi, en bateau

- Le rôle de « navette touristique » du RER C intra-muros
- Le train pour visiter les sites de la région
- Promouvoir l'usage des transports en commun à des fins touristiques auprès des « re-venants »
- Développer l'information sur les transports en commun
- Le métro : pratique, rapide, culturel
- Voir Paris en bus
- Les taxis : mode partagé, complément naturel des transports en commun
- La voie fluviale

4 – À pied, à vélo, à trottinette, ... : les « modes actifs »

- Les cinq piliers du tourisme
- L'importance du tourisme autonome
- A pied et à vélo
- Les offres et projets de la Ville

Conclusion : les propositions de la FNAUT Ile-de-France

Annexes

- Annexe 1 : Interlocuteurs rencontrés dans le cadre de cette étude
- Annexe 2 : Analyse de l'offre de stationnement pour les autocars à Paris
- Annexe 3 : Le cas de deux quartiers hyper-touristiques
- Annexe 4 : Compte-rendu des visites de terrain
- Annexe 5 : Accueil des autocars de tourisme : deux exemples à l'étranger (Londres et Vienne)
- Annexe 6 : Une sélection de lignes d'autobus RATP à caractère touristique.

Le développement continu du nombre de visiteurs dans Paris pose de nombreux problèmes en terme de capacité d'accueil.

Dans une analyse récente Economie francilienne : quels enjeux pour le Grand Paris ?¹, Hélène Timoshkin, économiste au cabinet Asterès, souligne que « *la croissance de l'économie parisienne est (...) structurellement handicapée par un parc immobilier insuffisant, une hyperdensité qui se traduit par une saturation des réseaux de voirie et de transport et des tensions territoriales* ».

C'est dans ce contexte que s'inscrit la présente étude réalisée par la FNAUT Ile-de-France pour contribuer aux réflexions de la Ville de Paris dans l'optique de :

- diminuer le nombre de cars circulant dans Paris
- améliorer l'accueil et la signalétique
- améliorer les moyens de transports

Nous avons opté pour une approche pragmatique fondée sur :

- l'observation de l'existant (visites sur le terrain)
- la prise de connaissance des études existantes (APUR, CCIP)
- des entretiens avec divers « sachants », témoins et professionnels dont la liste est précisée en annexe 1, afin d'appréhender le contexte : hébergement, information, pratiques touristiques et, évidemment, attentes des touristes.

Nous tenons à remercier nos interlocuteurs pour leur accueil et leur disponibilité.

Notre réflexion s'inscrit dans la tendance actuelle du développement du tourisme à Paris et n'envisage pas l'incidence de l'organisation éventuelle d'événements tels que les Jeux Olympiques en 2024 ou l'Exposition universelle en 2025 qui appelleraient à l'évidence des investissements et des mesures exceptionnels en matière de circulation et de transports collectifs.

Elle n'évoque pas non plus les conséquences de l'adoption de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron ») qui, aux dires du site : www.gouvernement.fr « ne sert qu'un seul intérêt : l'intérêt général » mais qui ne prévoit aucune mesure concrète pour prévenir le

risque d'afflux, à proximité des gares parisiennes, d'autocars assurant des lignes régulières à longue distance. À cet égard, il conviendrait de méditer l'exemple des grandes gares routières allemandes situées à proximité immédiate des principales gares ferroviaires. Qu'en sera-t-il à Paris ?

Nous voudrions enfin souligner que si le leitmotiv de notre étude est la mobilité, nous considérons que l'accessibilité en est une composante essentielle :

- accessibilité des autobus (personnes à mobilité réduite qui, parfois, doivent s'aventurer sur la chaussée car l'autobus, gêné par des véhicules divers, n'a pas pu s'arrêter le long du trottoir)
- grand retard dans l'accessibilité des autocars de tourisme (absence de plates-formes élévatrices ou planchers bas) à mettre en rapport avec les prévisions de vieillissement des touristes qui impliqueront d'autres manières de voyager.

En cela, nous nous inscrivons dans la démarche dont est issu le Plaidoyer du collectif pour une France accessible élaboré en janvier 2015 par une vingtaine d'acteurs du monde associatif (dont la FNAUT).

Par convention, les demandes, suggestions et observations de la FNAUT Ile-de-France figurent dans l'étude en caractère gras.

La conclusion reprend ces éléments sous forme de propositions.

1 Le Francilien n°88 hiver 2015

1 – Quelques données

Sauf mention contraire, les données chiffrées sont extraites de l'étude Le tourisme à Paris, chiffres clés, édition 2015 publiée par l'Office du tourisme et des congrès de Paris.

Marché et perspectives

En 2014, les arrivées hôtelières ont été stables par rapport à 2013 (15 millions dont 42% de Français).

Il faut noter que, sur ce total, le nombre de touristes en provenance de la République Populaire de Chine reste modeste en valeur absolue (257 000) mais affiche une croissance de 12,5% par rapport à 2013 après 21,4% l'année précédente (c'est, de loin, le taux le plus élevé). Pour rappel : les États-Unis arrivent largement en tête avec 1,5 million de visiteurs.

La clientèle professionnelle représente 38,5% du chiffre d'affaires des hôtels intra-muros.

La clientèle des congrès a représenté 9% des nuitées d'affaires en 2014. 976 congrès de plus de 2 jours ont eu lieu à Paris en 2014 (moyenne de 704 congressistes par événement). Cette activité a généré 4 milliards € de retombées en 2014.

En moyenne, un touriste étranger dépense 10 € par jour pour ses transports (7 € pour un touriste français).

L'offre touristique

L'offre touristique proprement dite est foisonnante. Elle génère des besoins importants en matière de transports,

On assiste depuis peu à l'explosion du phénomène « hop-on hop-off », assuré à Paris par plusieurs opérateurs dont l'Open Tour (filiale de la RATP). Ce système permet en effet une découverte

individuelle avec un niveau de prestation nettement supérieur à celui offert par le réseau d'autobus de surface (garantie de place assise, attrait de l'impériale et commentaires en plusieurs langues) mais les tarifs pratiqués sont sans commune mesure avec ceux des transports publics :

Exemples pour un titre valable un jour (au 1^{er} juin 2015) :

| | | |
|-----------------------------|-------------------------|---------|
| Transports en commun | Mobilis | 7 € |
| | Paris visite, zones 1-3 | 11,15 € |
| Open tour | | 32 € |

Les diverses catégories de touristes

Dans un rapport intitulé Sept conditions pour améliorer l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France², la typologie des touristes est ainsi précisée :

- « le touriste d'agrément (ou de loisirs) a une finalité culturelle, sportive, religieuse ou plus généralement liée aux loisirs. Son séjour est l'occasion d'une « consommation » d'activités souvent importante dans le lieu de destination. Les déplacements y sont nombreux car ces touristes sont amenés à visiter différents sites et recherchent le confort et la sécurité
- le touriste d'affaires est guidé par une finalité économique (...) qui oriente la consommation en hôtellerie, restauration mais également de loisirs (souvent en nocturne). Les déplacements sur le lieu de destination sont beaucoup moins nombreux, mais soumis à la fois à la contrainte de temps et d'efficacité. Le touriste d'affaires est donc souvent particulièrement exigeant concernant la qualité des transports, transferts et accessibilité aux sites, lieux de connexions, gares et aéroports. En pratique, il existe une

2 (CCIP, 15 décembre 2011)



certaine connivence entre les pratiques des touristes d'agrément et des visiteurs d'affaires. Les visiteurs d'affaires sont amenés à se comporter également comme des touristes, soit pendant leur séjour, soit en revenant pour un séjour dans un lieu où ils ont suivi un congrès, un salon, etc., seul, en couple voire en famille en tant que touriste

- *le touriste de transit est, par définition, très localisé et se caractérise par une faible consommation. La mobilité, bien que nécessaire, est cependant limitée dans le temps et dans l'espace*».

Ce rapport poursuit en proposant de croiser cette typologie avec trois profils origine/destination :

- étranger
- national
- local (francilien)

et permet d'établir une matrice de 9 besoins.

La proposition est logiquement de traiter en priorité les besoins globaux des quatre « types » de touristes les plus significatifs, compte-tenu de l'importance de leur poids économique, soit :

- étrangers et nationaux,
- loisirs et affaires.

Les Franciliens sont considérés comme « non prioritaires ».

La FNAUT Ile-de-France constate que la démarche adoptée dans ce rapport est dictée par des considérations économiques. Or elle ne peut la faire sienne pour le sujet qui nous occupe. Toutefois, elle est sensible à la réflexion amorcée dans le même rapport sur l'amélioration continue de la qualité de la chaîne de mobilité.

Poursuivant, la FNAUT Ile-de-France considère qu'en matière de mobilité, l'amélioration de la qualité prime sur l'optimisation des moyens pour poursuivre une finalité purement économique. Paris n'ayant pas vocation à devenir une ville-musée ou une zone commerciale dans laquelle il faut circuler vite pour consommer plus, il s'agit de renforcer une politique dont le premier objectif est d'accueillir convenablement le plus grand nombre en préservant la diversité des modes de vie des habitants et de leurs activités.

La perspective d'avoir à accueillir plusieurs millions de touristes supplémentaires en 2020 (les rapports émis en 2011 évoquaient 10 millions), conduira les décideurs à admettre que :

- le transport individuel motorisé ne devra plus jouer un rôle dominant en centre-ville
- l'offre touristique devra être étendue à l'Ile-de-France et, par conséquent, s'appuyer sur des moyens de transport collectifs de qualité (le Grand Paris Express – qui ne commencera à fonctionner qu'en 2022 au plus tôt - ne résoudra pas à lui seul les besoins de dessertes « fines »).



2 - Haro sur l'autocar ?

Décisions de la Ville et réponses des autocaristes : un dialogue difficile

La Ville de Paris a fait récemment des annonces qui ont été généralement ressenties comme des « attaques » par les professionnels :

- triplement des tarifs de stationnement décidé en février 2015,
- interdiction de circulation au 1^{er} juillet des autocars aux normes Euro II et plus anciens (mis en service avant le 1^{er} octobre 2001).



En outre, d'autres mesures ont été évoquées : interdiction progressive de circulation des autocars Euro III, Euro IV, etc. et généralisée du diesel en 2020.

Comme le déclare Bertrand Bernini, président de FNTV - NoMaTrans (Nouveaux Marchés de Transport), syndicat représentant les autocaristes d'Ile-de-France hors lignes régulières et réseau : « La Ville de Paris a une image négative de l'autocar. Elle considère que c'est un mode de transport polluant qui prend de la place sur la voie publique alors que le car est économique, écologique et sûr »¹.

Comme le note le rapport précité² : « La politique de la Ville de Paris relève d'une logique de développement durable du tourisme. Ainsi, elle privilégie une vision qualitative du tourisme à une réalité quantitative. Si la Ville rappelle à juste titre que Paris (avec ses infrastructures, ses rues étroites, ses contraintes, etc.) existait avant qu'elle ne devienne une destination touristique, il convient en revanche d'intégrer une donnée essentielle, l'augmentation des flux touristiques attendus (jusqu'à 10 millions de touristes supplémentaires à l'horizon 2020) : Paris attire et continuera à attirer naturellement des visiteurs en raison de son capital touristique

¹ [Transport public](#), avril 2015, n°1156 page 50-51

² [Sept conditions pour améliorer l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France](#), page 16 CCIP décembre 2011

(patrimoine, gastronomie, culture...). Il faut donc s'y préparer et gérer collectivement les nouveaux flux de voyageurs. Or, certaines décisions de la Ville semblent ne pas suffisamment tenir compte de la spécificité de certains types de tourisme, comme le tourisme de groupe ».

Si l'on peut comprendre que la Ville soit attachée à réduire les nuisances et à préserver la multi-fonctionnalité des différents quartiers (ce qui implique la cohabitation de nombreuses activités qui n'ont rien à voir avec le tourisme et donc des attentes différentes de la part des habitants, commerçants, industriels, hôteliers), il faut néanmoins garder à l'esprit le véritable défi posé par l'augmentation continue du nombre des touristes (en groupes ou individuels).

Afin de répondre à cet objectif difficile, la Ville s'est engagée dans une politique globale d'amélioration de la mobilité qui est exposée, pour la mandature en cours, dans une « feuille de route » du 16 mai 2014 signée de la Maire (téléchargeable à partir du site de la Ville) à l'attention de M. Christophe Najdovski, adjoint chargé des transports, de la voirie et des déplacements. On y relève la demande de mener « une politique d'apaisement des espaces circulés dans le cadre d'une participation citoyenne élargie ». Ce louable dessein appelle évidemment des actions concrètes.

Il serait stérile de réduire les questions liées à la mobilité à un dialogue sans solution entre la Ville et les propriétaires d'autocars.

Certes, les propriétaires d'autocars continueront à argumenter qu'à ce jour, il n'existe pas d'alternative crédible à ce moyen de transport aussi bien au plan pratique qu'économique. Ils considèrent en effet qu'un car transportant 50 touristes optimise les contraintes liées au déplacement et aux attentes des touristes en groupe. Encore faudrait-il, pour que cet argument soit recevable, que les autocars soient remplis, ce qui n'est pas le cas : dans une enquête menée en novembre 2001, l'APUR avait déterminé une occupation moyenne de 34 personnes par véhicule. Les comptages, certes non statistiques, auxquels nous avons procédé en avril et mai 2015 dans différents sites touristiques de la capitale donnent une moyenne sensiblement inférieure : 25.

Malgré cette constatation, et pour plusieurs raisons que nous évoquerons par la suite, les alternatives à l'autocar sont limitées : on peut,

certes, le regretter mais cela doit inciter à rechercher des solutions ; nous allons essayer d'en proposer quelques unes, en étant bien conscients que, sauf acte d'autorité lié ou non à des événements exceptionnels, l'autocar n'est pas près de disparaître du paysage parisien.

La circulation

La Préfecture de Police nous a confirmé qu'elle ne disposait pas d'une évaluation précise du nombre d'autocars en circulation à un instant donné, mais seulement d'une estimation : entre 1 000 à 1 500 cars circuleraient simultanément intra-muros.

Le principal souci de la Préfecture de Police est d'assurer la fluidité maximale de la circulation. Pour ce faire, elle dispose d'un réseau de vidéo surveillance étendu qui permet de détecter rapidement les blocages et d'intervenir sur place pour y remédier.

Les chiffres de la Mairie de Paris (0,3 %) révèlent que la part de l'autocar dans les difficultés de circulation, hors certains points singuliers, est marginale. Les voitures (63,8%), véhicules utilitaires (18,3%) et les deux roues-motorisés (14,1%) forment l'essentiel du trafic.

Tout irait-il donc bien tant que les autocars roulent ?

Le stationnement

La DVD (Direction de la Voirie et des Déplacements) de la Ville de Paris a mis en place une politique de stationnement des cars fondée sur un recensement des places disponibles en distinguant les besoins (stationnement de longue durée, dépose/reprise). Ces places sont accessibles aux autocaristes ayant acquis un Pass Autocar. A défaut de disposer de ce pass, les autocars n'ont pas le droit de stationner.

L'examen du livret remis aux acquéreurs de ce pass permet de constater que 508 places sont recensées (situation : avril 2015). Il n'y aurait donc pas a priori de difficulté de stationnement majeure, sous réserve d'une rotation normale, pour 1 000 autocars en circulation.

Toutefois, le nombre annuel des stationnements d'autocars a diminué de 6% en 2013 par rapport à 2012.

L'analyse de ces places (annexe 2) permet de faire les observations suivantes :

- La ventilation par arrondissement donne 280 places de toute nature seulement dans le « Paris touristique » que nous avons arbitrairement assimilé aux 9 premiers arrondissements plus les 16^{ème} et 18^{ème}.

Ces 280 places se ventilent ainsi :

- 71 places en parking spécialisé (Louvre Carrousel),
- 34 places de stationnement de longue durée sur voirie,
- 136 places de stationnement de courte durée (3 heures cumulées),
- et, seulement, 39 places de dépose/reprise.

- Le 4^{ème} arrondissement ne dispose que de 3 places de dépose/reprise alors que deux attractions touristiques majeures (Notre-Dame de Paris : 14 millions de visiteurs par an et le Centre Pompidou : 3,7 millions) se trouvent sur son territoire. Nous reviendrons sur ces cas assez symptomatiques des difficultés du tourisme en autocar en zone dense.

- Le 7^{ème} arrondissement, qui offre apparemment plus de possibilités (53 places de toute nature), ne prévoit cependant pas de solutions satisfaisantes pour les visiteurs :

- du Musée d'Orsay : 3 places (3,4 millions de visiteurs par an)

- de la Chapelle de la Médaille miraculeuse : aucune place (2 millions de visiteurs par an)

- Le secteur des Grands Magasins et de l'Opéra (700 000 visiteurs par an) dispose seulement de 27 places dont 14 de stationnement de longue durée. Une partie des 800 000 visiteurs annuels du Musée Grévin sont invités à faire 600 mètres à pied pour rejoindre les 3 places de stationnement de la rue Taitbout.

- Enfin, dans le 15^{ème}, aucune place de stationnement n'est recensée pour la Tour Montparnasse qui reçoit 1,2 million de visiteurs chaque année.

En pratique, concernant ces deux derniers cas, les autocars font de la dépose/reprise (voire du stationnement) au plus près en utilisant éventuellement les couloirs réservés.

Ces situations révèlent, en fait, un déficit de places de stationnement générant du stationnement illicite, notamment dans les couloirs de bus et les pistes cyclables.

La Mairie de Paris souhaitant accompagner, voire encourager, le développement du tourisme, il est donc important de mettre à la disposition des autocaristes le nombre de places de stationnement dont ils ont besoin, particulièrement pour la dépose/reprise.

On trouvera :

- en **annexe 2**, l'analyse, par arrondissement, des places de stationnement de toute nature d'après les données du livret accompagnant le Pass Autocar avec, en regard, les principales attractions touristiques et leur fréquentation,

- en **annexe 3**, une analyse détaillée du cas de deux quartiers hyper-touristiques : le secteur Notre-Dame et le quartier Grands Magasins-Opéra,

- en **annexe 4** : le compte rendu illustré de nos visites « de terrain »,

- en **annexe 5** : une présentation de la politique d'accueil des autocars menée par Londres et Vienne.

Ces analyses permettent de formuler les remarques suivantes :

Dans le cas du secteur Notre-Dame :

- la dépose/reprise au pied des sites, avantage incontestable de l'autocar, n'est pas possible partout

- l'entrée en vigueur d'interdictions doit s'accompagner de solutions de rechange efficaces. Il est donc très curieux que la création de navettes d'approche (fluviales ou routières) n'ait pas été prévue concomitamment avec la suppression du stationnement Quai de l'Archevêché. Une telle solution est préconisée depuis plus de trente ans par des associations de riverains comme, par exemple, l'association de défense du site de Notre-Dame.

Dans le cas du quartier Grands Magasins-Opéra :

- contrairement aux îles de la Cité et Saint-Louis, la nature de l'habitat, sans doute plus anonyme, et la prévalence des bureaux constituent des facteurs moins favorables à l'expression collective (sous forme d'associations, par exemple) ; le bon fonctionnement des commerces et des hôtels est très lié à la facilité d'accès à leurs installations. Ils devraient donc être acteurs d'une démarche « citoyenne » faisant d'eux des parties prenantes à la régulation du stationnement. Des initiatives existent dans ce sens (Galeries Lafayette, par exemple), qui devraient être étendues en particulier aux hôtels.

Les hôtels

Alors que pour les restaurants, la présence d'un voiturier est un signe de standing, les hôtels semblent souvent laisser les conducteurs de cars se « débrouiller » pour la dépose/reprise et, surtout, pour le stationnement. Si à la longue, les conducteurs peuvent acquérir des habitudes (et, pour les Franciliens, qui ont la ressource d'aller se garer – à vide – dans les dépôts de leurs compagnies respectives en périphérie), les autocars étrangers doivent le plus souvent improviser dans le cas fréquent où les hôtels où sont logés leurs clients ne disposent pas de places de stationnement à proximité.

Afin de remédier à cette situation, **nous préconisons la mise en place systématique par chaque unité hôtelière d'un plan de dépose/reprise et de stationnement dont ils auraient obligation d'informer leurs clients autocaristes.** Concrètement, cela pourrait se faire en leur permettant d'utiliser (et seulement pour la nuit), des espaces de livraison situés à proximité.

Il faudrait sans doute envisager cette mesure avec discernement : le stationnement dans l'hyper-centre est sans doute moins souhaitable que dans les arrondissements périphériques où la circulation est généralement moins dense en soirée.

Les couloirs d'autobus ont pour vocation d'assurer la fluidité de la circulation des transports publics (autobus et taxis) et de garantir l'accessibilité aux voyageurs à mobilité réduite. Il nous semble inadmissible que ces couloirs (et, éventuellement certains arrêts) soient obstrués par des entreprises assurant des déplacements touristiques (cas des Cars rouges rue Scribe mais également : Open Tour rue Auber ou encore Cityrama rue des Pyramides, Petit Train Another Paris rue Lagrange). Il nous semble indispensable, là où cela est possible, de créer des aménagements spécifiques afin de dégager couloirs et arrêts.

Une première réponse : aider les autocars

En partant du postulat que « *la mobilité favorise la consommation touristique en raccourcissant les temps de trajets et en augmentant la quantité potentielle d'activités culturelles, touristiques, commerciales, sociales, offerte aux touristes durant la visite ; par conséquent une mobilité plus fluide*

permet d'augmenter les retombées économiques des activités touristiques de loisirs ou d'affaires».³ On peut, en effet, ne pas faire obstacle à l'utilisation de l'autocar qui reste, à ce jour, le moyen de transport le plus répandu pour les groupes de touriste.

Si l'on retient le chiffre avancé par la CCIP⁴, jusqu'à 10 millions de touristes supplémentaires visiteront l'Île-de-France chaque année. En se fondant sur les données de ce même rapport (26 millions de touristes nécessitant 1 400 cars/jour, on obtient donc, pour 36 millions : 1 938 cars soit 500 cars supplémentaires par jour ! Ce calcul rapide est sans doute contestable mais il permet au moins de conclure qu'il ne sera pas possible d'accueillir ce flux supplémentaire sans aménagements lourds et reports modaux significatifs, voire contraignants.

L'espace étant limité et les places de stationnement de moins en moins nombreuses (effet induit des stations Autolib', Velib', création annoncée de 20 000 places de stationnement pour les motos, octroi de places à de nouveaux utilisateurs comme les food trucks - à qui la Ville a promis 40 emplacements), l'alternative serait donc de réduire encore le stationnement des véhicules individuels ou de créer de nouveaux parkings souterrains pour autocars.

À première vue, les possibilités d'implantation de nouveaux équipements de ce type sont très limitées. **Un inventaire des parkings ou voies souterraines non utilisées mériterait cependant d'être réalisé** afin de vérifier si des capacités supplémentaires ne peuvent pas être dégagées (cela dit, les coûts de mise en conformité pourraient se révéler prohibitifs).

Par ailleurs, le « protocole-cadre » voté par les élus parisiens le 13 avril 2015 ne permet pas d'envisager la réutilisation partielle de la Petite Ceinture ferroviaire pour créer des parkings dans la mesure où a été acté le principe de réversibilité. Pour sa part, la FNAUT Ile-de-France est très attachée au respect de ce protocole. Elle s'est exprimée à ce sujet à plusieurs reprises.

Il faut aussi observer que la création de nouvelles capacités de stationnement ne conduirait qu'à repousser dans le temps la saturation potentielle et, en tout, cas, ne serait pas une réponse novatrice.

³ Mobilité touristique 2011 page 4 Etude CCIP

⁴ 7 conditions pour améliorer l'accueil et la mobilité des touristes en Ile-de-France 15 décembre 2011

Seule une réduction du stationnement résidentiel des véhicules individuels en surface dans le centre de la capitale dégagerait de nouvelles capacités de stationnement pour les cars.

Une deuxième réponse : diminuer le nombre d'autocars

Dans le monde, de nombreux centre-villes et sites sont interdits aux autocars (et, également aux voitures particulières). C'est le cas, près de nous, en Italie, à Vienne en Autriche, à Bruges (entre autres).

Il faut remarquer d'emblée que les périmètres concernés ne sont pas comparables à celui de Paris. Ils représentent tout au plus un ou plusieurs arrondissements.

Paris pratique d'ailleurs une telle interdiction depuis plusieurs années dans le secteur de la Butte Montmartre (et, comme nous l'avons vu, sur les deux îles). Les visiteurs en autocar sont déposés/repris boulevard de Clichy (4 places), rue Caulaincourt (8 places de reprise) ou encore boulevard de Rochechouart (4 places). Les touristes poursuivent ensuite leur trajet à pied avec possibilité d'emprunter les transports publics (funiculaire ou Montmartrobus) ou de recourir à des services privés (Petit Train).

Nos entretiens avec les professionnels du tourisme confirment que cette interdiction n'a provoqué aucune baisse de fréquentation, ni retombées négatives sur les commerces de la Butte.

Un tel système doit-il et peut-il être étendu ?

De facto, des restrictions significatives existent déjà dans les quatre premiers arrondissements de Paris sans pour autant nuire à leur vitalité (Quartier Montorgueil, par exemple) ; il semble dans la nature des choses que ces interdictions soient confirmées et que les autocars ne puissent plus y accéder (en dehors de voies définies) et, a fortiori, y stationner.

La mise en œuvre d'une telle interdiction en zone « potentiellement accessible », impose diverses mesures telles que :

- la définition de points d'entrée et de sortie de la zone (comme à Vienne en Autriche) qui

peuvent comporter des obstacles physiques (barrières, plots rétractables) afin de garantir le respect de l'interdiction

- une collaboration étroite avec les hôtels qui sont appelés à délivrer des autorisations d'entrée et de sortie aux autocars transportant leurs clients ou, à tout le moins, à délivrer une information précise aux autocaristes sur les règles à respecter
- des possibilités de stationnement pour les autocars non franciliens (ne se garant pas en fin de service dans Paris).

À cet égard, les 305 places de stationnement de longue durée (117 sur voirie et 188 dans les trois parkings spécialisés) doivent pouvoir jouer pleinement leur rôle. Cependant, la question du stationnement de courte durée (pendant les visites) reste en suspens.

Une troisième réponse : optimiser l'existant

On voit donc bien qu'une solution miracle n'existe pas. En tout cas, les options extrêmes (laisser-faire ou prohibition) sont difficilement soutenables.

Si l'on garde à l'esprit que l'enjeu n'est pas de résoudre un problème de voirie mais d'accueillir les touristes dans de bonnes conditions, **la conclusion s'impose : il faut faire des choix clairs, même s'ils heurtent de front les habitudes de certains (réduction du stationnement résidentiel dans le centre), c'est-à-dire :**

- **favoriser le report modal de l'autocar vers d'autres moyens de transport**
- **prendre des mesures pour faciliter son utilisation.**

En premier lieu, il semble indispensable de **rendre interactif le Livret des emplacements dédiés aux autocars de tourisme à Paris. Le développement d'une application permettant aux conducteurs de cars d'avoir une information en temps réel sur les places de stationnement disponibles et de disposer de fonctions simples** (ouverture des barrières d'accès aux parkings longue durée Bercy, Louvre Carrousel, Pershing par simple contact ; actuellement, il faut saisir un

code à dix chiffres sur un boîtier pour entrer dans ces parkings).



Cette application pourrait également avoir d'autres fonctions :

- **valider les temps de stationnement**
- **réserver un emplacement : comment imaginer qu'un chauffeur va faire un long trajet pour rejoindre un parking sans être assuré d'y trouver une place ?**

A l'heure actuelle, les conducteurs de cars sont dans l'ignorance de l'occupation en temps réel des parkings qui leur sont dédiés. Seules sont disponibles sur le site www.passautocar.paris.fr des données actualisées toutes les heures à partir des relevés effectués par les agents d'Urbis Park.

Cette situation ne nous semble pas admissible à l'heure de la prolifération des « applis » consultables sur des téléphones ou autres. Urbis Park, qui fait état sur son site Internet d'un « *long savoir-faire dans la gestion du stationnement d'autocars* » doit certainement être en mesure de faire bénéficier ce projet de son expertise.

A notre avis, une telle application devrait non seulement permettre aux conducteurs de connaître en temps réel les emplacements de stationnement disponibles mais également de les réserver en fonction de leur propre géolocalisation.

Nous avons constaté avec intérêt que des capteurs d'occupation étaient en test sur le cours la Reine. La généralisation d'un tel dispositif serait évidemment un préalable indispensable au déploiement de cette appli « stationnement des cars ».

Afin de contrôler le respect des règles (stationnement de courte durée en priorité), le dispositif pourrait être complété par des bornes permettant de repérer les véhicules en infraction. Le simple effet dissuasif devrait bien entendu être complété, si nécessaire, par des actions de répression.

Accessoirement, une première mesure indispensable serait sans doute de **traduire le livret Pass Autocar dans les quatre langues étrangères annoncées sur le site** (même si le document est très visuel).

Dans une optique de facilitation, trois autres actions nous semblent pertinentes :

- uniformiser les panneaux de signalisation (et traduire, au moins en anglais, les règles de stationnement affichées en-dessous)

- revoir la signalisation au sol et l'entretenir : il n'est pas aisé (notamment pour les chauffeurs étrangers) de saisir immédiatement le sens des lignes discontinues et continues au bord des trottoirs, de faire la distinction entre les aires de livraison signalées par une simple ou une double bande, etc., d'autant que l'état général de la signalisation est inégal. Des photos de cette signalétique pourraient figurer dans le livret remis aux conducteurs

- faire bénéficier les autocars du projet de surveillance en temps réel de l'occupation des aires de livraisons évoqué dans la Charte de la logistique durable.

Nécessité d'une présence sur le terrain

« Appli », réfection de signalétique, etc. sont sans doute souhaitables mais sont largement insuffisantes pour améliorer les choses. Depuis des années, **la FNAUT Ile-de-France demande la création d'équipes municipales mobiles** et omniprésentes responsables d'un secteur dont le rôle consisterait à :

- porter assistance aux usagers de la rue
- faire respecter les règles d'utilisation et de partage de la voirie
- faire appel aux forces de police si nécessaire.

Une des tâches de ces équipes serait d'assister et de conseiller les conducteurs d'autocars. A titre d'exemple, l'Office de tourisme et la Chambre de commerce de Vienne (Autriche) mettent en place,

en haute saison touristique, des assistants pour conseiller et orienter les chauffeurs de car.

A Paris, il pourrait s'agir de compléter (ou d'étendre) les missions d'information déjà assurées (mais sur certains parkings seulement) par les agents d'Urbis Park.

Voici deux exemples où les missions d'assistance et de conseil pourraient s'exercer :

- rue de l'Arrivée (gare Montparnasse) : le stationnement des autocars côté opposé à la Tour contraint les passagers à descendre sur la chaussée où la circulation est dense (véhicules individuels et 5 lignes d'autobus)

- cours la Reine : le non-respect de l'interdiction de dépose/reprise est susceptible de mettre en danger les passagers des cars stationnant côté Seine. Nous avons ainsi observé un car étranger déposant ses passagers (dont de nombreux seniors) sans précaution particulière sur l'« espace circulé » par tous types de véhicules (y compris l'autobus 72).

Des navettes pour limiter l'entrée des autocars dans Paris ?

Les considérations qui suivent concernent uniquement les groupes, les produits de type « hop-on hop-off » s'adressant avant tout aux individuels (éventuellement aux individuels regroupés).

La création de parcs de stationnement périphériques pourrait inciter les groupes à délaisser l'autocar pour des navettes les conduisant dans l'hyper-centre. Cette idée n'est pas neuve mais se heurte à diverses difficultés.

Il convient également de prendre en compte la contrainte de temps : beaucoup de touristes en autocar disposent d'un temps de visite limité. Pour être acceptable, la rupture de charge doit être aisée et se faire au profit de moyens de transport fiables, rapides et relativement peu onéreux : ce sont, en fait, les caractéristiques souhaitables d'un transport public. A défaut et en restant dans l'hypothèse de propositions non coercitives (statu quo) mais simplement incitatives, les tours opérateurs ne prendront pas le risque d'un changement d'organisation des visites.

Les alternatives ferroviaires et fluviales sont examinées au chapitre suivant. Examinons en premier lieu l'alternative routière.

La voie routière est évidemment la plus souple

puisqu'elle n'est pas tributaire d'un itinéraire fixe. Il pourrait s'agir, par exemple, de faire monter en gamme et en fréquence l'actuel Balabus, discrète ligne touristique de la RATP reliant la gare de Lyon à La Défense (le dimanche de début avril à fin septembre de 12 h 30 à 20 h 00, toutes les 15/ 20 minutes).

Pour qu'il soit opérant, un tel choix suppose un accroissement sensible des fréquences, l'utilisation de véhicules vastes et confortables et des points de transfert avec les parkings autocars parfaitement accessibles. Ce pourrait être le champ d'action d'une ligne à haut niveau de service, exploitée par des véhicules hybrides ou électriques, qui serait une véritable « vitrine » des transports publics parisiens.

A cet égard, la FNAUT Ile-de-France attire l'attention sur les points suivants :

- en réponse aux annonces récentes faites par la Ville de Paris de généraliser les autobus et autocars électriques en 2025, **il convient de développer rapidement les solutions industrielles pour disposer de véhicules adaptés (planchers bas, recharge électrique rapide, etc.) ;**

- globalement, la part des autocars dans la pollution générale est faible. Le choix de solutions alternatives ne doit pas entraîner des surcoûts excessifs (pour les autocars comme pour les autobus) alors que leur impact sur la pollution générale sera mineur ; dans le secteur du tourisme en Ile-de-France, les émissions de gaz à effet de serre sont dues principalement au transport aérien (67,8%) et aux voitures (18,3%). La part des autobus et autocars confondus n'est que de 0,5 %⁵ ;

- la coopération étroite des parties prenantes avec les constructeurs (telle que celle qui a été formalisée dans le « Bus Action Plan » londonien), nous semble un exemple à suivre.

En conclusion de ces considérations sur les navettes routières, **la FNAUT Ile-de-France estime que des solutions peuvent être mises en place pour assurer intra-muros une alternative à l'autocar.** Cependant, pour jouer pleinement leur rôle, de telles solutions (qu'elles soient d'ailleurs routières, fluviales ou ferroviaires), imposent des mesures consistantes :

- **optimisation des zones de dépose/reprise afin de minorer l'inconvénient des ruptures de charge**

⁵ Bilan carbone de l'activité touristique Ile-de-France CRT-IDF

- **équipement et fréquence à revoir complètement (Balabus)**
- **et, pour l'ensemble, signalétique, accueil et information des tours opérateurs.**

D'autres techniques innovantes, comme les cars amphibies, pourraient être expérimentées dans la mesure où elles évitent les ruptures de charges longues et difficiles (des matériels de ce type sont en service à Rotterdam, Londres, Lisbonne, Montréal).

Instaurer une concertation à long terme

Il nous semble indispensable de mettre en place une véritable concertation entre les intéressés. À cet égard, on ne peut que saluer la réactivation récente du « Comité autocar » qui réunit les transporteurs, les guides et interprètes, la CCIP, l'Office de tourisme, les hôteliers, la Préfecture de Police et les différents services techniques de la Ville de Paris.

Certains ont écrit qu'ils allaient devoir aborder des sujets qui fâchent ; il faut plutôt leur faire comprendre qu'ils ont des « problèmes à résoudre » (il existe, pour cela, des méthodes bien connues des entreprises pratiquant le management par la qualité).

Mais à supposer que des consensus se dégagent, il reste à les formuler et à les décliner sous forme de documents s'imposant à tous. Certes, il reste toujours possible, dans notre tradition française, de prendre des arrêtés (sans oublier les moyens de les faire respecter). Pour notre part, nous préférierions que soient privilégiées des formules plus consensuelles (sans, pour autant, faire l'économie de la répression du stationnement illicite des autocars).

A l'instar de la Charte de la logistique durable signée par la Ville de Paris, les chambres consulaires et les acteurs de la logistique le 18 septembre 2013, **nous suggérons la rédaction d'une Charte de la mobilité touristique à Paris associant les parties prenantes.**

Comme le déclarait Philippe Demonchy, élu de la CCI de Paris, à l'occasion des Entretiens Friedland (4 décembre 2012)⁶ : « *il apparaît de plus en plus indispensable qu'émerge une stratégie partagée par*

⁶ Les vrais enjeux de la compétition touristique mondiale ; quelles stratégies, quelle dynamique pour le Grand Paris ?

l'ensemble des acteurs privés et publics à l'échelle régionale. Elle permettra d'anticiper les mutations qui se profilent, mais elle nécessite de nouvelles approches :

- une approche filière, qui intègre l'ensemble des activités dont le chiffre d'affaires est lié au tourisme, permettrait de proposer une offre globale, compétitive, cohérente et homogène, comme le mettent déjà en œuvre certaines grandes destinations concurrentes.

- une approche métropolitaine du Bassin parisien, qui articule et prend en compte Paris intra-muros et le reste de la métropole, créerait les conditions d'un saut qualitatif vers une offre de tourisme diversifiée et innovante ».

Nous n'en sommes malheureusement pas là et les initiatives sont encore trop dispersées, notamment en matière d'offre et de transport touristiques.



3 – En train, en métro, en bus, en taxi, en bateau

Le rôle de « navette touristique » du RER C intra-muros

Le potentiel touristique du RER C nous semble insuffisamment exploité : 7 de ses stations intra-muros assurent une desserte optimale de points d'attraction majeurs (Notre-Dame, musée d'Orsay, Invalides et tour Eiffel). Les fréquences actuelles (environ 7 trains par heure les jours fériés, 13 les jours ouvrables) n'appellent pas de commentaires.

On observera également que la branche C1 relie directement les 7 stations en question à porte Maillot, située à proximité immédiate du parc Pershing et à la gare d'Austerlitz dont les abords pourraient mieux accueillir les cars de tourisme.

Il nous semble donc souhaitable que cette ligne fasse l'objet d'une promotion active :

- signalétique et aménagement des stations (relativement peu visibles dans la configuration actuelle)

- rappel de la possibilité d'emprunter cette ligne intra-muros dans des conditions tarifaires identiques à celles du métro

- rappel enfin qu'il faut seulement 15 minutes pour effectuer le trajet gare d'Austerlitz – Champ de Mars.

Cependant, on ne peut passer sous silence que les campagnes de travaux effectuées sur cette portion de ligne depuis 1996 en haute saison d'été rendront sa promotion problématique pendant plusieurs années encore.

Le train pour visiter les sites de la région

Le rôle touristique du RER C ne se limite pas à Paris : la branche « C5 » a pour terminus **Versailles-Château**, qui est la gare versaillaise la plus proche du château (600 mètres). Il faut rappeler que cette gare est desservie par un service d'autobus à vocation touristique exploité par les transports en commun versaillais (ligne TRI, « la Petite Reine ») qui assure une desserte horaire des Trianons au plus près (mais brille par sa discrétion et est, hélas, trop peu fréquentée).

Le **RER A** dessert **Disneyland-Paris** et le **château de Saint-Germain**.

Des Transiliens et des TER desservent aussi des sites touristiques majeurs comme **Chantilly**, le château de **Rambouillet** et sa forêt ...

Il reste cependant que tous les sites ne sont pas à proximité immédiate des gares. Le parcours du « dernier kilomètre » nécessite souvent de marcher, prendre un autobus ou faire du vélo.

Dans le cas de **Fontainebleau**, l'approche à pied en traversant le parc est maintenant convenablement balisée depuis la gare de Fontainebleau-Avon.

Dans celui de **Vaux-le-Vicomte**, la navette ne circule qu'en fin de semaine et l'itinéraire à vélo n'est pas mis en valeur.

Pour cette destination on notera le contraste des offres de transport :

- le transport collectif n'assure pas de liaison directe : train Paris-Melun puis navette routière (en fin de semaine seulement) ou taxi (le site du château recommande de se méfier des taxis clandestins)

- Cityrama : liaison directe depuis le centre de Paris en autocar de luxe climatisé + entrée + audioguide de visite en 7 langues, 6 jours par semaine d'avril à novembre.

Cependant, quelques initiatives méritent d'être saluées comme le train direct Paris-**Auvers-sur-Oise** d'avril à novembre (une circulation dans



chaque sens) les samedis, dimanches et fêtes ou encore les navettes par autocar (**Baladobus**) au départ des gares de **Pontoise (Parc Naturel Régional du Vexin-Français)** ou **Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Parc Naturel Régional de la Haute-Vallée de Chevreuse)** entre autres.

Ces initiatives intéressantes restent malheureusement assez confidentielles et mériteraient une promotion active. En outre, une harmonisation des périodes de circulation serait souhaitable.

Promouvoir l'usage des transports en commun à des fins touristiques auprès des «re-venants» :

Les quelques exemples qui viennent d'être cités ne sont pas globalement de nature à inciter les organisateurs de voyages en groupe à délaisser l'autocar. Seule la facilité de liaison avec Versailles peut constituer un argument décisif. Il existe d'ores et déjà des offres combinées RER C – vélo pris à Versailles.

Cependant, les voyageurs en groupe se déplaçant en autocar ne sont pas les seuls touristes : comme le souligne le rapport de la CCIP¹ : « *La catégorie des « repeaters » de proximité (anglais, allemands, belges, hollandais...) mérite une attention particulière. Des dessertes et/ou accessibilités adaptées favoriseraient indéniablement la venue des dits « repeaters » (re-venants) qui connaissent bien Paris et ses « classiques » touristiques, mais mal le reste de la destination sur l'ensemble de l'Île-de-France* ».

A ce sujet, il faut remarquer que 44% des étrangers déclarent avoir déjà fait au moins un séjour à Paris au cours des 5 dernières années.

Développer l'information sur les transports en commun

Les « re-venants (repeaters) », mais aussi les « nationaux » sont légitimement sensibles à la qualité de la chaîne de mobilité, dont les composantes majeures sont l'information et la facilité des correspondances.

Le site de Transilien (rubrique : « découvrir l'Île-de-France », sous-rubriques : se cultiver/se divertir/prendre l'air) recense de nombreuses possibilités et donne une information claire sur les tarifs mais il reste encore peu connu.

La traduction en anglais de la rubrique « découvrir l'Île-de-France » mériterait cependant d'être complétée afin d'être au niveau de la version française.

¹ Sept conditions pour améliorer l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France page 19 - décembre 2011

Il existe également un livret coédité par le STIF et la SNCF Pas besoin de partir loin pour voyager qui présente une cinquantaine de destinations touristiques, donne une information sommaire pour s'y rendre et la liste de plusieurs « applis » (transports publics et itinéraires).

Enfin, le STIF et Transilien ont lancé en mars 2015 une application dénommée « HAPI » destinée à promouvoir le patrimoine culturel à portée de train.

En regard, le site Internet de la RATP est particulièrement pauvre en informations touristiques ; il est vrai qu'il est dédié en priorité à la recherche d'itinéraires. Cependant, la RATP met à disposition une « appli » multilingue. La diffusion de plans détaillés reste fort utile.

La FNAUT Ile-de-France considère que la RATP reste trop discrète sur la remarquable collection de plans détaillés qu'elle met gratuitement à la disposition des voyageurs (contrairement à d'autres métropoles), en particulier le plan n°2 « Paris rues », très précis, qui permet de se déplacer sans difficulté en métro et en autobus (les principaux monuments y sont même dessinés). Toutefois, la complexité actuelle des trajets de certaines lignes d'autobus ne facilite pas sa consultation.

La FNAUT Ile-de-France salue ces efforts d'information, mais constate qu'il reste une grande marge de progrès pour que la desserte des sites touristiques en transport collectif se substitue à l'autocar. La généralisation du dézouage du Pass Navigo est de nature à renforcer l'urgence en ce domaine.

Le métro : pratique, rapide, culturel

Fort emprunté par les touristes individuels (mais également en groupe), le métro parisien dispose de nombreux atouts : densité, plans de quartier remarquables dans les stations. Cependant, beaucoup de stations sont peu accessibles, certaines correspondances sont longues et la propreté laisse parfois à désirer. Il sortirait du cadre de cette étude de présenter un recensement des faiblesses relevées au jour le jour. C'est l'objet de l'opération « Témoins de ligne », qui résulte d'un partenariat entre la RATP, le STIF et la FNAUT Ile-de-France.

La RATP fait de notables efforts pour donner à ses stations une dimension « culturelle » par voie d'affiches, par des manifestations dans certaines stations ou encore par des informations sur des plans de transport spécifiques à des manifestations exceptionnelles (Fête de la Musique, par exemple). Pour le sujet qui nous occupe, **il serait intéressant de développer des informations de type « on vous y conduit » afin de provoquer le réflexe d'emprunt des transports en commun.**

Deux points nous semblent devoir être soulignés en matière d'accueil et d'information :

- si l'implantation de nombreux distributeurs multilingues n'appelle pas de commentaires particuliers, il n'en est pas de même pour la **présence des agents chargés de l'accueil en station** : trop souvent ces derniers adoptent un mode « passif » (réponse aux demandes faites au guichet) et ne vont pas « au-



devant » des voyageurs, en prenant, par exemple, l'initiative de se porter à leur rencontre lorsqu'ils constatent un afflux de voyageurs devant les distributeurs.

- l'amélioration de cette situation passe peut-être par une redéfinition de la mission des agents mais également par un renforcement ou un redéploiement de la présence humaine dans les lieux où cela est nécessaire : gares, aéroports, etc.

Un exemple (parmi d'autres) : station porte Maillot jeudi 7 mai 2015 à 16 h, longue file d'attente de voyageurs (en provenance de Beauvais) ; un seul agent au guichet occupé à renseigner un voyageur ; le second agent n'est pas à son poste.

- A l'instar des « comptoirs club » progressivement déployés à l'intention

des détenteurs de Pass Navigo, nous suggérons la **mise en place de comptoirs dédiés aux touristes** dans quelques stations-clés pour répondre à leurs demandes de mobilité.

Voir Paris en bus

En l'état actuel, le réseau d'autobus semble largement sous-utilisé par les touristes et, pourtant, les bus sont confortables et propres.

Le trafic des autobus a cru de 5,4% en 2013 par rapport à 2012 (406 millions de voyageurs), mais la part des touristes n'est pas connue.

Manque de visibilité ?

Le plan des 53 lignes parisiennes est peu lisible ; les trajets aller-retour sont souvent dissociés. Les arrêts étaient jusqu'à présent difficiles à repérer (mais les mâts qui viennent d'être implantés amélioreront peut-être la situation). De nombreuses personnes hésitent à les prendre pour ces raisons. Le futur plan de restructuration promis depuis des années et dont la configuration n'a pas été rendue publique sera-t-il plus lisible ?

Manque d'information ?

Les nouveaux abribus présentent un plan de quartier très lisible, mais n'ont plus le plan général. Or celui-ci, en complément des plans de métro, était aussi utilisé pour s'orienter dans Paris, faisant de la capitale l'une des grandes villes européennes les mieux dotées.

Nous avons dressé une liste d'une vingtaine de lignes desservant des sites remarquables (cf. annexe 6). Il nous semble que ces lignes pourraient être labellisées et les voitures qui les desservent disposer d'une information touristique minimale (plans de ligne en format papier, annonces bilingues, etc.).

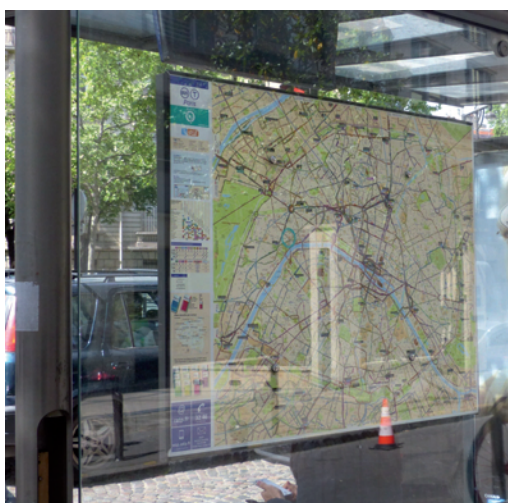
Enfin, il conviendrait de revoir les conditions de desserte par autobus des grandes zones hôtelières situées en périphérie immédiate.

Deux exemples :

- **Montrouge** : les clients des hôtels du secteur de Montrouge (près de 1 500 chambres) doivent parcourir plusieurs centaines de mètres pour accéder à la station Porte d'Orléans (éventuellement Mairie de Montrouge) : **pourquoi ne pas**

étudier une déviation de l'autobus 68 (sens sud-nord) par les avenues Gabriel Péri et Briand ?

- **Porte de Bagnolet** : l'autobus 76 (direction Louvre-Rivoli) dessert cette zone disposant également de près de 1 500 chambres ; est-il suffisamment attractif ? En tout cas, son existence n'est pas mentionnée sur les sites Internet des hôtels.



Les taxis, mode complémentaire des transports en commun

Les taxis disposent du droit de stationner et de charger des voyageurs. Ils constituent un maillon à part entière de la chaîne de mobilité.

De plus, ils peuvent être appelés à accomplir des missions de service public (plan PEGASE contracté avec la SNCF pour les cas d'arrivée tardive en gare).

La profession a beaucoup investi dans l'informatique (géolocalisation, application informatique pour la réservation, etc.), dans la qualité de service aux voyageurs (conditions d'accueil dans les véhicules, généralisation du paiement par carte bancaire) et dans l'offre (taxis partagés, véhicules de différentes dimensions). En outre, la part des véhicules hybrides (en attendant le tout électrique) a connu une croissance remarquable.

La profession a donc conscience de son rôle et est très attentive à la reconnaissance des récents efforts qu'elle a faits pour se moderniser.

Les critiques présentées par l'AUT dans une précédente étude Taxis parisiens : un service à améliorer (mars 2011) : *peu visibles, mal répartis, pompés par Roissy, chers, pas pratiques* ont, depuis, fait l'objet d'améliorations sensibles (meilleure visibilité) mais de nouvelles déficiences sont aussi apparues (suppression du numéro d'appel général).

La mise en place de couloirs réservés sur les autoroutes d'accès aux aéroports et l'introduction de tarifs fixes pour les courses vers Paris devrait contribuer à résorber le phénomène de stockage à Orly et surtout à Roissy.

Il reste cependant que les stations doivent être bien visibles des clients et dimensionnées de façon que les opérations de charge et de dépose se déroulent dans de bonnes conditions. Or, de récents aménagements (place de Clichy, gare Saint-Lazare) ne vont pas dans ce sens. En outre, la desserte de la gare du Nord reste problématique en l'attente d'un réaménagement prochain.

La FNAUT Ile-de-France recommande donc de veiller à la visibilité des stations.

Elle réitère la conclusion de l'étude précitée : « l'ensemble de ces mesures devraient aboutir à ce que les taxis parisiens deviennent un jour notre deuxième voiture, la première étant les transports en commun, bien sûr » !

Pour ce faire, elle souligne que **les taxis doivent préserver leur caractère de transport public et rester les seuls, avec les autobus (et les vélos), à pouvoir utiliser les couloirs réservés, couloirs dont le respect par les autres usagers doit être assuré par des contrôles plus efficaces.** Elle souligne

aussi la nécessité de traiter certains « points durs » comme l'arrivée sur Paris (autoroute A3 Porte de Bagnole).

Nous souhaitons attirer l'attention sur cette question au vu des dérives constatées ou potentielles :

- emprunt fréquent des couloirs d'autobus par des compagnies privées desservant les aéroports (Air France, notamment),
- utilisation des couloirs par des entreprises privées assurant des services touristiques dits « hop-on hop-off » gênant l'évolution des autobus, notamment aux arrêts. Il est anormal à cet égard que l'Open Tour, filiale de la RATP, bénéficie d'arrêts communs avec les autobus (Opéra, par exemple),
- emprunt de ces mêmes couloirs par des autocars,
- velléité de permettre l'emprunt de ces couloirs à certaines catégories de véhicules.

Encore une fois, **les couloirs ont été créés pour assurer une mission de service public et non pour favoriser telle ou telle catégorie d'usagers.** La mise en place de la télé-verbalisation devrait permettre d'éviter les emprunts abusifs.

La voie fluviale

La voie fluviale est la troisième solution à l'usage des autocars dans l'hyper-centre. Son agrément est susceptible de compenser l'inconvénient de l'allongement du temps de parcours.

Les services réguliers ayant le caractère de transport collectif n'ont cependant pas réussi à s'implanter et l'expérience a dû être abandonnée.

Il subsiste cependant le « Batobus » qui propose 9 escales :

- Beaugrenelle – l'Île aux Cygnes
- Port de la Bourdonnais (Tour Eiffel)
- Port des Champs-Élysées,
- Quai Solferino (Musée d'Orsay),
- Quai du Louvre (Musée du Louvre)
- Quai Malaquais (Saint Germain-des-Prés)
- Quai de l'Hôtel de Ville, 4^{ème} arrondissement,
- Quai de Montebello (Notre-Dame)
- Quai Saint-Bernard (Jardin des Plantes)

Ces navettes fluviales doivent être activement promues. Elles doivent être considérées comme un transport autonome et non comme une « attraction » incluse dans un package : l'autocar doit rester stationné et ne pas faire de la dépose suivie d'une reprise en cours de parcours, ce qui générerait un parcours à vide et dénaturerait le recours au transport fluvial. Les dessertes doivent donc se faire en boucle et non pas à sens unique.

4 – À pied, à vélo, à trottinette, ... : les « modes actifs »

Les cinq piliers du tourisme

Frédéric Pierret, Directeur exécutif de l'Organisation Mondiale du Tourisme (UNWTO), résume ainsi les 5 piliers du tourisme :

1. « Les transports de personnes ;
2. Les hébergements et la restauration ;
3. Les activités offertes aux touristes : activités culturelles, physiques et sportives, de découverte, d'aventure et de nature, de shopping, de divertissement, de bien-être et de santé, d'affaires, le tourisme de religion, de plage et de croisière ;
4. Les diverses formes de gestion de l'espace : règles d'urbanisme, protection et entretien des monuments historiques et des sites, gestion de la propreté des destinations (...);
5. Le marketing, la promotion et la vente, c'est-à-dire le travail des offices de tourisme, des agences de voyages et des tour-opérateurs ».

Selon lui, « le bon fonctionnement de l'industrie touristique suppose d'abord une bonne gouvernance publique et entrepreneuriale horizontale » permettant de mettre ces cinq piliers en cohérence »¹.

Ce rappel nous semble opportun avant d'aborder les modes alternatifs car tout se tient ; comment en effet espérer s'affranchir ou simplement réduire l'usage de l'autocar si, par exemple :

- les tours opérateurs continuent à vendre des packages où le temps alloué à la visite de Paris est réduit à quelques heures (hors Versailles)
- si les hôtels de la périphérie immédiate ne sont pas reliés aux attractions touristiques par des transports en commun suffisamment attractifs ?

Cela dit, le changement de consommation de produits touristiques ne se décrète pas. Il y a, bien entendu, de nombreux paramètres à prendre en compte : temps disponible, attente des touristes, provenance et aspect économique (toute rupture de charge et de mode génère des coûts supplémentaires).

Il faut rappeler que la Ville de Paris est co-

¹ Les vrais enjeux de la compétition touristique mondiale : Quelles stratégies, quelle dynamique pour le Grand Paris ? Entretiens Friedland - décembre 2012

fondatrice du « Welcome city lab », regroupant des start up « pour inventer le tourisme du futur » (<http://www.welcomecitylab.com>).

Il nous semble indispensable de profiter de cette ressource pour faire évoluer l'offre touristique parisienne.

L'importance du tourisme autonome

Il s'agit du tourisme individuel, familial ou en petit groupe.

Selon les informations qui nous ont été données par l'Office de Tourisme de Paris :

- 57% des visiteurs viennent pour le loisir,
- seulement 5% des touristes arrivent à Paris en autocar et 6% sont en groupe (enquête CRT 2013).

En outre, plus de la moitié des touristes déclarent venir pour découvrir la ville (54%) et visiter les musées (51%).

Il existe donc une écrasante majorité de touristes individuels qui sont sans doute plus acquis aux modes dits « alternatifs » ou sont des utilisateurs potentiels des transports collectifs. Ces touristes peuvent être à la fois des nationaux (ne rencontrant donc pas de difficultés de compréhension et d'orientation) et des étrangers européens proches désignés par le terme « repeaters » (« re-venants »).

Il faut également tenir compte de l'évolution des mentalités : « voir Paris derrière des essuie-glaces » n'est plus de mise et, au fur et à mesure que la place de la voiture se réduira, les modes actifs deviendront de plus en plus attrayants, de moins en moins fatigants.

Les conditions du développement d'un tourisme actif et autonome utilisant les transports collectifs ou les modes dits « doux » sont désormais réunies.

Les systèmes de guides touristiques sans fil à haute fréquence, encore peu utilisés en France, permettent désormais de s'affranchir de l'autocar pour apporter de l'information aux groupes de visiteurs.

A pied et à vélo...

L'interdiction des cars sur la Butte Montmartre a démontré que les touristes, même en groupe, acceptaient de marcher et même, dans ce cas particulier, d'affronter des pentes !

La marche peut donc trouver une place dans la chaîne de transport et réduire dans de bonnes conditions le recours à l'autocar. Les itinéraires doivent être agréables et sécurisés. Ils doivent être conçus dans une optique d'enrichissement de la visite et ne pas se limiter à des trajets. Les professionnels devraient être incités à renouveler leur offre, et à sortir du conformisme de visites conçues il y a parfois des décennies.

De même, pour les trajets d'accès aux monuments situés hors de Paris, un schéma à l'échelle de l'Ile-de-France doit planifier la création systématique d'itinéraires cyclo-pédestres confortables et agréables ainsi que leur entretien (notamment la signalisation).

Dans Paris, les balades guidées à vélo ont pris une ampleur telle qu'elles font du vélo un nouvel acteur dans le déplacement des touristes. Elles présentent des avantages déterminants qui justifient un appui des pouvoirs publics : pas de pollution, pas de bruit et aucun problème de stationnement. Une balade en groupe à vélo, c'est quasiment un car en stationnement de moins.

Comme pour la marche, mais dans un rayon plus large, la combinaison train + vélo peut constituer une alternative au car pour l'accès aux sites et monuments touristiques. Cela implique la création d'itinéraires sécurisés, bien signalés, de pistes cyclables et des facilités de stationnement à l'arrivée.

Des expérimentations de vélos en libre-service sont à faire au départ de gares desservant des sites ou monuments comme Fontainebleau, Vaux-le-Vicomte, Rambouillet ...

Hors région Ile-de-France, on relèvera à cet égard la possibilité de louer un vélo en gare de Vernon-Giverny qui rencontre un certain succès... auprès des touristes étrangers (Américains, notamment).

Les offres et projets de la Ville

L'offre Vélib', certaines opérations ou aménagements existants ou projetés (quais rive gauche et bientôt rive droite), les guides

de promenade à pied ou à vélo, le Plan vélo, la généralisation progressive des zones 30, etc., sont de puissantes incitations à développer un tourisme actif.

Le Plan vélo, surtout, marque une évolution particulièrement spectaculaire des conditions de déplacement dans les rues de la capitale. Comme le rappelait Jean-Louis Missika² à l'occasion du colloque organisé par le Club Entreprises La Tribune et la CCIP Ile-de-France (13 mai 2015) sur le thème : « *Le vélo est un outil essentiel (classique, électrique, triporteur). La longueur des pistes va doubler. L'avenir est considérable* ».

A l'heure actuelle, Paris compte 732 kilomètres de pistes cyclables.



2 [Comment faire de Paris la capitale mondiale de la ville intelligente en 2020 ?](#)

Conclusion : les propositions de la FNAUT Ile-de-France

Gestion des autocars

- Mettre en place un plan stratégique de la mobilité des touristes à Paris et en Ile-de-France en concertation avec tous les acteurs concernés, notamment les autocaristes et les transporteurs publics. Ce document de référence doit avoir valeur de charte et prévoir des modalités précises de suivi des mesures décidées.
- Optimiser le dispositif actuel de stationnement des autocars en créant une application informatique permettant aux chauffeurs de connaître en temps réel les possibilités de stationnement, de réserver des places, de réprimer les stationnements abusifs.
- Impliquer les bénéficiaires du tourisme dans l'hyper-centre (grands Magasins, hôtels) en les associant à la définition de plans de stationnement pour la desserte de leurs établissements (dont ils auraient obligation d'informer leurs clients autocaristes).
- Etudier l'implantation de nouvelles gares routières pour les futures lignes régulières d'autocars.

Politique générale des déplacements

- Créer des équipes municipales mobiles et omniprésentes responsables d'un secteur, dont le rôle consisterait à :
 - porter assistance aux usagers de la rue,
 - faire respecter les règles d'utilisation et de partage de la voirie,
 - faire appel aux forces de police si nécessaire.
- Traiter de façon urgente les « points noirs » qui donnent une image négative de la capitale en matière de maîtrise de la circulation : Opéra - Grands Magasins et Notre-Dame.
- Etudier l'interdiction de circulation des autocars dans les quatre premiers arrondissements de Paris en l'assortissant de mesures adaptées pour le stationnement des autocars (en périphérie).
- Réaffirmer la vocation des couloirs réservés : faciliter le transport public (autobus, taxis) à l'exclusion de tout autre utilisateur (hormis les vélos dans les couloirs d'au moins 4,5 m de largeur) ; prendre les mesures nécessaires pour faire respecter ce principe (télé-verbalisation).

Alternatives

- Mettre en place des alternatives crédibles à l'usage de l'autocar dans l'hyper-centre : navettes d'autobus, promotion du RER C, navettes fluviales.
- Créer un schéma francilien des liaisons pédestres et cyclables entre les gares et sites touristiques et monuments en Ile-de-France, promouvoir les initiatives locales existantes dans le domaine des navettes de desserte à vocation touristique à partir des gares (Baladobus).
- Redonner de la visibilité aux taxis et réaménager si nécessaire les stations (notamment aux abords des gares).

- Faciliter les transports des groupes en train à longue distance (tarifs, réservation simplifiée, transport des bagages).
- Améliorer l'accueil des touristes dans les stations de métro (comptoirs dédiés, présence effective des agents auprès des distributeurs de billets).
- Promouvoir l'usage à des fins touristiques de certaines lignes régulières d'autobus de la RATP.

Annexe 1

Interlocuteurs rencontrés dans le cadre de cette étude :

- **France Tourisme – Foxity** (23 janvier 2015) : **Ghislain de Richecour**, président
- **Taxis G7** (17 mars 2015) : **Nicolas Banchet**, directeur général adjoint
- **Préfecture de Police de Paris** (8 avril 2015) : **Michel Marquer**, sous-directeur des Déplacements et de l'Espace public, **Jean-Baptiste Rotondo**, chargé de mission
- **Office de tourisme et des congrès de Paris** (14 avril 2015) : **Marie-Christine Bouilly - Demange**, directrice du Service des Professionnels
- **Ville de Paris** (21 avril 2015) : **Christophe Najdovski**, adjoint à la Maire, chargé des Transports, de la Voirie, des Déplacements et de l'Espace public
- **GESCOP** (4 mai 2015) : **Gilles Boulin**, PDG de la Scop BARCO et gérant d'Alpha taxis, **Emmanuelle Frezza**, responsable de la communication
- **Luderic Travel – Groupe Luderic** (7 mai 2015) : **Stéphane Boutet**, General Manager
- **FNGIC Fédération nationale des guides- interprètes et conférenciers** (7 mai 2015) : **Suzanne Cox** et **Alessandro Fontanini**, guides conférenciers, membres du Conseil d'administration
- **OTRE Organisation des transporteurs routiers européens - Ile-de-France** (19 juin 2015) : **Yann Viguié**, secrétaire général
- **FNTV Fédération Nationale des Transports de Voyageurs -Ile de France** (2 juillet 2015) - **Bertrand Berrini** Viabus, président de la FNTV NoMaTrans, **Cyril Darbier**, Autocars Darbier, président de la commission tourisme de la FNTV, **Guy Lecuyer**, Autocars Fournier, membre de la commission tourisme de la FNTV, **Nicolas Pujos**, délégué régional FNTV NoMaTrans

Annexe 2 - Analyse de l'offre de stationnement pour les autocars à Paris

FNAUT Ile de France
01.06.2015

Annexe 2

Stationnement des cars à Paris : analyse géographique par nombre de places disponibles
Entre 1 000 et 1 500 cars en circulation à Paris en même temps et
Analyse en nombre de places

508 places d'arrêt dont :

456 places de stationnement

| Arrondissement | Type de stationnement | | | Total | Principaux centres d'attraction | Fréquentation (en millions de visiteurs par an) | Commentaires |
|-------------------|-----------------------|--------------------------------|---------|-------|--|--|---|
| | Dépose/Reprise | Course durée (3 h cumulées) | Voiture | | | | |
| 1 | | | | 71 | Musée du Louvre Sainte-Chapelle Musée de l'Orangerie | 9,2 1 0,9 | Dont Parc Carrousel du Louvre : 71 places |
| 2 | 2 | 2 | | 4 | | | |
| 3 | 1 | | | 1 | | | |
| 4 | 3 | | | 3 | Notre-Dame Centre Pompidou | 14 3,7 | |
| 5 | | | 5 | 5 | Muséum d'histoire naturelle Panthéon | 1,9 0,8 | |
| 6 | | 8 | 1 | 9 | Tour Eiffel | 6,7 | Dont stationnement impossible le dimanche : 8 |
| 7 | 3 | 47 | 3 | 53 | Musée d'Orsay Médaille miraculeuse | 3,4 2 | |
| 8 | 1 | 66 | | 67 | Invalides, musée de l'Armée Musée du Quai Branly | 1,4 1,3 | Dont Cours La Reine : 56 places |
| 9 | 11 | 13 | 3 | 27 | Grand-Palais Grands-Magasins Musée Grévin Opéra | 1,4 ? 0,8 0,7 | Y compris 4 places de D/R pour visite de Montmartre |
| 10 | 1 | | 9 | 10 | | | |
| 11 | | | | 0 | | | |
| 12 | | 15 | 9 | 104 | | | Parc de Bercy : 80 places |
| 13 | | | 17 | 17 | | | |
| 14 | 6 | | 21 | 27 | Parc des expositions Tour Montparnasse | ? | Parc LD limité aux cars de moins de 13 mètres |
| 15 | 3 | | 20 | 23 | | 1,2 | |
| 16 | 6 | | 20 | 26 | Arc-de-Triomphe Palais de Tokyo | 1,8 0,7 | |
| 17 | 1 | | | 38 | Sacré-Cœur | 10,5 | Parc Pershing : 37 places |
| 18 | 12 | | 2 | 14 | Cité des sciences | 2,6 | |
| 19 | 2 | | 5 | 5 | | | |
| 20 | | | | | | | |
| TOTAL | | | 151 | 508 | | | |
| Dont : | | | | | | | |
| Sous-total | 6 | 2 | 0 | 79 | Hyper-centre (4 premiers arrondissements) | | |
| Sous-total | 39 | 136 | 34 | 280 | Paris "touristique" (9 premiers arrondissements + 16ème + 18ème) | | |

Sources :

Mairie de Paris : livret des emplacements dédiés aux autocars de tourisme à Paris (édition avril 2015)
Paris, Office du tourisme et des congrès : le tourisme à Paris, chiffres clés 2014 (fréquentation 2013)

Annexe 3

Le cas de deux quartiers hyper-touristiques



Le secteur de Notre-Dame

Jusqu'à une date récente, il n'existait aucune possibilité de stationnement pour les autocars à proximité du lieu le plus visité à Paris ; la création, en 2015, de 3 emplacements de dépose/reprise avenue Victoria, n'est cependant pas de nature à améliorer la situation de façon significative. Depuis le 5 avril 2003, la circulation, l'arrêt et le stationnement des cars de tourisme sont interdits dans l'île de la Cité et l'île Saint-Louis à l'exception des axes traversants.

La situation était en effet devenue très difficile pour les riverains qui se plaignaient des

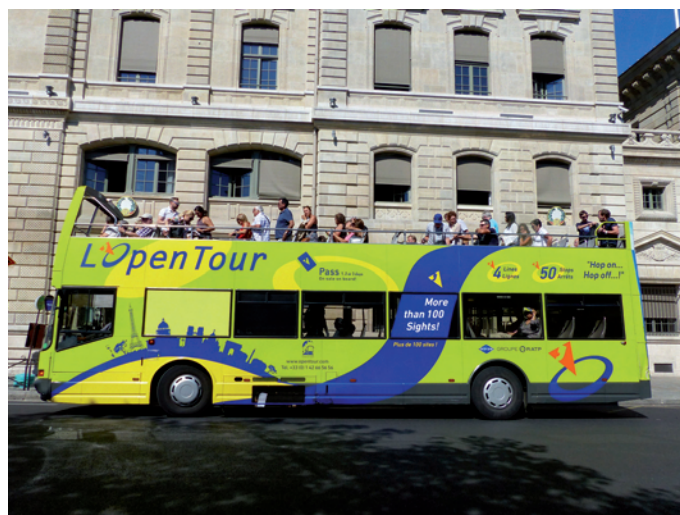
nuisances provoquées par le parking du quai de l'Archevêché. En outre, il faut mentionner la nuisance visuelle causée par le stationnement des autocars au chevet de la cathédrale dans un site parisien emblématique.

Les emplacements de stationnement les plus proches sont situés rue Auguste Comte à proximité du Luxembourg. Ils nécessitent une marche d'approche de 35 minutes pour la descente et 45 minutes pour la montée. L'utilisation du parking Louvre Carrousel implique également un long trajet avec de nombreuses traversées de rues dans un secteur encombré. Les 5 places disponibles Place Valhubert ne constituent pas non plus une solution satisfaisante.

Autant dire que les chauffeurs de cars préfèrent souvent prendre le risque d'une dépose « sauvage » et d'une amende (qu'ils sont tenus de payer sur leurs deniers personnels).

A ce jour, aucune solution de remplacement n'ayant été mise en œuvre, des déposes/reprises « sauvages » s'effectuent rue Lagrange :

- soit dans le couloir réservé à l'autobus 47, direction gare de l'Est (au droit de l'arrêt Lagrange car le petit train bleu « Another Paris » a son point de départ au n°9 de la rue et stationne dans le dit couloir),
- soit le long du square Viviani (la dépose/reprise des passagers s'effectuant directement sur la chaussée dans des conditions de sécurité problématiques).



Le secteur Grands Magasins – Opéra



Ce secteur cumule les difficultés du fait de la forte densité de centres d'intérêt, de la présence de grandes unités hôtelières et de la concentration des lignes d'autobus.

Il faut souligner que la croissance du nombre de visiteurs de l'Opéra a été en 2013 la plus élevée de tous les monuments parisiens : +78% (695 000 visiteurs en 2013 contre 398 000 en 2012).

Cependant, la pratique de la dépose/reprise et du stationnement dans l'immédiate proximité des lieux à visiter ne semble connaître aucune

contrainte malgré un nombre de places de stationnement très faible (10 places autour de l'Opéra).

Il en résulte une situation non maîtrisée :

- conflits de stationnement en chaîne quasi permanents rue Scribe (côté pair) entre les Cars rouges (bureau et station au numéro 15), la tête de ligne Roissybus où stationnent fréquemment plusieurs véhicules articulés, les autobus des lignes 42 et 68 qui, de ce fait, éprouvent fréquemment des difficultés à desservir correctement l'arrêt « Scribe », contraignant les voyageurs à s'avancer sur la chaussée pour monter en voiture,
- engorgement des rues de Mogador et de la Chaussée d'Antin dû (en partie) à la présence de nombreux cars de touristes visitant les Grands Magasins,
- dépose/reprise « improvisée » à l'angle du boulevard Haussmann et de la rue Scribe,
- stationnement « sauvage » boulevard Haussmann (entre Richelieu-Drouot et Chaussée d'Antin), voire rue Lafayette et dans les rues adjacentes.



Annexe 4

COMPTE-RENDU DES VISITES DE TERRAIN

Samedi 4 avril 2015 (week-end de Pâques)

Richelieu-Drouot-Opéra

Boulevard Haussmann :

Deux autocars sont garés en double file devant l'hôtel Marriott (ex : Ambassador) pour embarquer des passagers. La zone de dépose/reprise est occupée par des véhicules particuliers (clients de l'hôtel ?) ; les cars stationnent en double file (mais, objectivement, ne gênent pas la circulation ce samedi matin).



Rue Le Pelletier (à gauche) stationnement payant pour autocars, boulevard Haussmann (à droite) stationnement illécite :



Autour de l'Opéra :

Rue Scribe : la coexistence des lignes RATP (42, 68, Roissybus), du point de départ d'une ligne touristique (Cars rouges) et de nombreux cars de tourisme crée une congestion permanente. Stationnement de cars Hop-on Hop-off (les Cars rouges) en conflit avec le Roissybus et les autobus des lignes 42 et 68 (fréquents stationnements en double file et difficulté d'accostage au trottoir des bus obligeant les passagers valides à s'avancer sur la chaussée pour embarquer).



Autour de l'Opéra, les places de stationnement autorisé (moins de 3 heures) sont au nombre de 7 : (Scribe/Halévy). Les cars en surnombre stationnent comme ils le peuvent (2/3 places sur des passages cocher non matérialisées autour de l'Opéra). L'Opéra Restaurant occupe une place pour un service voiturier (alors que le quartier est parfaitement desservi par les transports en commun et les taxis).

Rue Auber : le départ des cars de l'Open Tour (filiale de la RATP) est situé sur le couloir de bus. Les bus des lignes régulières doivent donc sortir de leur couloir pour les contourner. C'est aussi le cas des cyclistes.



Place de l'Étoile

Très peu de places de dépose/reprise : 5 au total ! Le stationnement n'est pas autorisé place de l'Étoile mais les cars font néanmoins de la dépose/reprise, gênant parfois les cars Air France (avenue Carnot). La Préfecture de Police nous a indiqué que la réglementation allait changer : dépose/reprise en haut de l'avenue des Champs-Élysées, notamment. Le manque de places de stationnement des cars induit un stationnement en double file.



Le cheminement piéton autour de la place oblige à de grands détours car les passages protégés sont implantés dans les avenues radiales (par mesure de sécurité ?) Beaucoup de touristes ne respectent pas ces dispositions et s'engagent sur la chaussée.



Autour de Notre-Dame

La suppression des places de stationnement dans l'île de la Cité n'a pas été assortie de mesures compensatoires. Les autocars « improvisent » notamment rue Lagrange : arrêt soit dans le couloir du 47 (autorisé pour dépose/reprise), soit en face (le long du square Viviani (interdit)).

La Préfecture de Police a autorisé le point de départ de ce train touristique (avec arrêt prolongé) sur le couloir de l'autobus 47 (angle rues Lagrange-rue Dante).



Visite de terrain vendredi 10 avril 2015

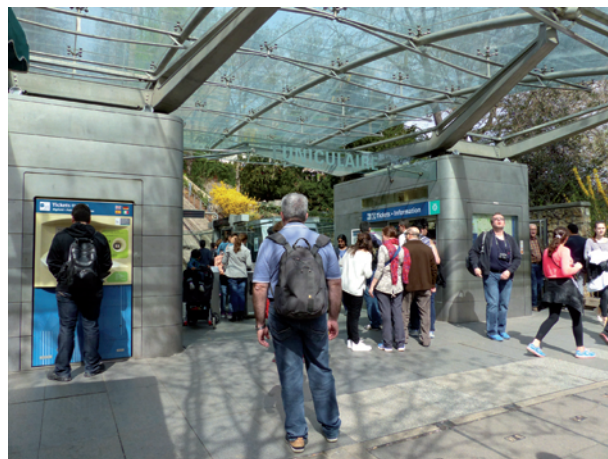
Montmartre

L'interdiction des cars n'a pas ralenti l'afflux des touristes !

Funiculaire de Montmartre :

Distributeur de billets : l'avent vitré provoque un contre-jour rendant difficile l'utilisation du distributeur en cas d'ensoleillement. Un pictogramme rappelle qu'il faut acheter un ticket T pour utiliser le funiculaire mais pourquoi ne pas installer un distributeur simple à la place du distributeur « standard » ?

Nous avons observé que très peu de touristes utilisaient ce distributeur et préféraient s'adresser au guichet. Enfin le panneau lumineux annonçant le prochain départ devrait être bilingue.



Boulevard de Rochechouart :



Stationnement de longue durée sur place. Cet emplacement étant situé devant le lycée Jacques Decour, le respect de la consigne « moteur arrêté » doit être strict.



Place Blanche :

Stationnement illicite (car vide, moteur arrêté) sur l'îlot central.



Dépose/reprise d'un groupe de seniors : les cars sont difficilement accessibles aux personnes peu mobiles et aux seniors.



Louvre et abords

Parking du Louvre

Ce parking est bien utilisé. Il bénéficie d'un accès direct au métro, ce qui est appréciable mais deux péages d'accès semblent insuffisants pour traiter les groupes (observation d'un groupe de 30 collégiens étrangers).



Mais certains chauffeurs préfèrent stationner illégalement rue des Pyramides ou rue de l'Échelle.



Gare de Lyon :

Malgré la présence active d'un service d'ordre, la file de taxis empiète sur le couloir d'autobus et la piste cyclable du boulevard Diderot



Parc de Bercy Passage à 14 h

Au moment de notre visite, le parc était quasiment vide (10 places occupées sur 80). Ce vaste parking est très facile d'accès et parfaitement situé par rapport au Palais Omnisports mais joue-t-il son rôle pour le stationnement des cars de touristes visitant Paris en l'absence de navettes efficaces ?



Visite de terrain jeudi 7 mai 2015



Tour Eiffel

Malgré la concentration touristique, l'ensemble des flux et stationnement semblent satisfaisants.

Avenues Octave Gréard, Gustave Eiffel, S de Sacy (14 places de stationnement de courte durée : 3 h).

Pas de problème particulier. Le stationnement des cars dans l'axe du monument est neutralisé par des barrières.

Quelques déposes « sauvages » place Jacques Rueff, avenue Bouvard.



Dans cette même avenue, stationnement d'un véhicule de transport de chevaux (2) pour promenades en calèches. Le second cheval est sur le trottoir (attaché) sous la garde du conducteur du véhicule.



Nombreux cyclo-poussettes stationnés anarchiquement sous la Tour et aux abords (y compris sur la piste cyclable tracée au pied de la Tour).



Station de taxis au pied de la Tour (quai Branly) :

11 places, toutes occupées

Débordement sur l'arrêt du 82 et la piste cyclable si les taxis sont plus nombreux ou ne stationnent pas convenablement.

Balades guidées à vélo :

Elles connaissent un important développement sans causer de nuisances et n'ont pas besoin de stationnement (avenue du Président Wilson).



Avenue de New-York (15 places, stationnement longue durée) :

Pas d'observations particulières.

Parc Pershing (37 places de stationnement longue durée)

Jeudi 7 mai 2015



Le parc est bien utilisé, facile d'accès. A 16 h 00, 25 places sur 37 étaient occupées (exclusivement par des cars étrangers).

Le cheminement vers les transports en commun (métro ligne n°1, RER ligne C) est convenable mais mériterait d'être amélioré (passage par la galerie commerciale obligeant à gravir un escalier de quelques marches). Ce parcours est effectué par les voyageurs aériens descendant de la navette routière Beauvais-Tillé/Paris.

Cours de la Reine 48 places de stationnement courte-durée (3 heures cumulées)

Jeudi 7 mai 2015 (16 h 30)

Ce parking est bien occupé et est géré par du personnel présent sur place (Urbis Park) avec lequel nous avons eu un échange rapide.

Théoriquement, la dépose/reprise est interdite...mais les panneaux sont en français ce qui ne favorise pas le respect de l'interdiction par les cars étrangers.

Le stationnement est prévu de part et d'autre du cours de la Reine (côté Petit Palais), la circulation (dont celle de l'autobus n°72 en direction parc de Saint-Cloud) s'effectue entre les deux files de cars.

Les manœuvres de garage des cars retardent l'écoulement normal de la circulation.

En outre, le non-respect de l'interdiction de dépose/reprise est susceptible de mettre en danger les passagers des cars stationnant côté Seine : nous avons ainsi observé un car immatriculé en Hongrie déposant ses passagers (dont des seniors) sans précaution particulière sur l'« espace circulé » par tous types de véhicules.

La guérite « Pass Autocar » est un point d'information utile aux chauffeurs de cars.



En dépit de l'interdiction de dépose/reprise, un chauffeur fait descendre ses passagers (dont des seniors) sur l'espace circulé (emprunté notamment par l'autobus 72) :



La signalétique est-elle adaptée à des chauffeurs de car ne comprenant pas le français ?

Visite de terrain : 17 mai et 13 août 2015

Tour Montparnasse

Rue du Départ :

Stationnement « sauvage » fréquent et prolongé de cars dans le couloir emprunté par les autobus 28, 58 et 91 (obligeant les véhicules et les cyclistes à quitter le couloir dans une zone où la circulation est dense (desserte du parking de la gare et de l'avenue du Maine)



Rue de l'Arrivée :

Le stationnement n'est prévu que pour la dépose/reprise (régime général). Le respect du temps alloué (30 minutes, manifestement insuffisant pour visiter la Tour) est-il contrôlé ?

Dans les faits, les autocars stationnent dans le couloir d'autobus, implanté côté opposé au trottoir. Le couloir normalement réservé aux autobus étant ainsi neutralisé, la circulation des autres véhicules s'effectue sur une voie seulement.



Cela oblige les passagers à descendre sur la chaussée où la circulation est dense (véhicules individuels et 5 lignes d'autobus).

Le chauffeur du car (chemise blanche) doit interrompre totalement la circulation pour permettre à ses passagers de descendre et de traverser ! Cette pratique nous semble accidentogène, en particulier dans le cas des autocars ayant une porte centrale, compte tenu de la visibilité réduite dont disposent les passagers.



Annexe 5

Accueil des autocars de tourisme : deux exemples à l'étranger (Londres et Vienne)

Paris n'est ni Londres, ni Vienne, mais nous pensons que les réflexions menées dans ces deux agglomérations peuvent inspirer les décideurs parisiens.

Londres dispose depuis 2013 d'un Bus Action Plan quinquennal qui nous semble exemplaire.

Ce document cadre :

- reconnaît le rôle joué par les autocars dans le tourisme,
- présente le dispositif d'accueil et de stationnement,
- trace les grandes lignes d'un cahier des charges pour améliorer l'accessibilité,
- et, enfin, présente un plan d'action détaillé.

<http://www.tfl.gov.uk/info-for/coach-drivers>

Vienne, en Autriche, a également mis au point un Buskonzept qui s'efforce également de recenser toutes les composantes de la question.

Ainsi, les domaines étudiés sont les suivants :

- nouvelle planification des lieux de manifestations,
- « concept » de l'Avent (NDT : marché de Noël),
- itinéraires sécurisés vers les principaux sites touristiques,
- parkings de courte durée pour les autocars et assistance, surveillance, contrôle (all : Betreuung) à la dépose/reprise,
- dispositions spéciales pour le 1^{er} arrondissement (NDT : centre-ville),
- réduction des nuisances dues au trafic des autocars,
- information et communication.

Comme l'indique ce document (en allemand) :

« L'amélioration ultérieure de la circulation des autocars réussira seulement grâce à la mise en œuvre de mesures urbanistiques, opérationnelles et organisationnelles. Pour toutes ces mesures est introduit le « Verursacherprinzip » (que l'on pourrait traduire par : principe de responsabilisation de l'auteur). Autrement dit, les centres d'intérêt principaux induisant la circulation d'autocars ainsi que les opérateurs de tourisme ont eux-mêmes à prévoir des dispositions pour les autocars ; comme, par exemple, des places de dépose/reprise ».

Cette recherche de responsabilisation des bénéficiaires du tourisme nous semble tout à fait intéressante : en effet, les bénéficiaires des flux touristiques (non seulement attractions touristiques mais également hôtels et magasins) ne sont pas considérés comme des demandeurs de solutions ou des porteurs de revendications mais comme des acteurs engagés à dégager des mesures aussi consensuelles que possible.

Annexe 6

Une sélection de lignes d'autobus de la RATP à caractère touristique

Bus 21

Saint-Lazare – Opéra – Palais Royal – musée du Louvre – Châtelet – Cité – bd Saint-Michel – Luxembourg – Institut Océanographique – rue de la Glacière – stade Charléty

Bus 24

Saint-Lazare – Madeleine – Concorde – quais – Gare de Lyon – Bercy – Terroirs de France - Maisons Alfort
Magnifique parcours place de la Concorde puis le long de la Seine jusqu'à la gare d'Austerlitz, ensuite le long du parc de Bercy.

Bus 27

Gare Saint-Lazare - rue Auber - place et bd de l'Opéra - place du Carrousel - quai des Grands Augustins - bd Saint-Michel - Luxembourg - rue Gay Lussac - place d'Italie - porte d'Ivry

Bus 29

Gare Saint-Lazare – Opéra – Marais – Bastille - porte de Montempoivre.

Bus 38

Porte d'Orléans – Denfert-Rochereau – place Saint-Michel – Cité – Châtelet – gare de l'Est – gare du Nord

Bus 48

Palais Royal - musée du Louvre - rue de Richelieu – boulevards Montmartre et Poissonnière - rue du faubourg Poissonnière - rue Lafayette - rue du Faubourg Saint-Denis - rotonde de La Villette (canal Saint-Martin et bassin de la Villette) - parc des Buttes Chaumont - porte des Lilas

Bus 58

Châtelet – Pont-Neuf – Odéon – Sénat – Luxembourg – Vavin - gare Montparnasse – porte de Vanves

Bus 63

Gare de Lyon - gare d'Austerlitz - quai Saint-Bernard - rue des Écoles - rue Saint-Sulpice – bd Saint-Germain - quai d'Orsay - pont de l'Alma - Trocadéro - porte de la Muette

Bus 67

Pigalle - Richelieu Drouot - Palais Royal - rue de Rivoli - île Saint-Louis - muséum d'histoire naturelle - place d'Italie - butte aux Cailles - stade Charléty

Bus 68

Châtillon Montrouge – porte d'Orléans – Denfert-Rochereau – bd Raspail – rue du Bac – place du Carrousel – Opéra – place de Clichy

Bus 69

«Le bus tout fou»

À l'aller :

Champ de Mars - hôtel des Invalides (cour d'honneur) - rue du Bac - Pont Royal - jardin du Carrousel - musée du Louvre - quais de la Mégisserie et de Gesvres - rue François Miron - rue Saint-Antoine - Bastille - rue de la Roquette - cimetière du Père Lachaise – Gambetta

Au retour :

Gambetta - cimetière du Père Lachaise - rue du Chemin Vert - Bastille - rue Saint-Antoine - rue de Rivoli - Louvre - Palais Royal - place et pont du Carrousel - quai Voltaire - rue du Bac - bd Saint-Germain - esplanade des Invalides - rue Saint-Dominique - Champ de Mars

Bus 72

Radio France - pont d'Iéna - palais de Tokyo - palais de la Découverte - Grand Palais - Concorde - Pont Royal - Palais Royal - musée du Louvre - Pont Neuf - place du Châtelet - Hôtel de Ville.

Bus 73

Musée d'Orsay - Concorde - Champs-Élysées - Étoile - porte Maillot (bois de Boulogne) - pont de Neuilly - La Défense - La Garenne-Colombes.

Bus 82

Luxembourg - rue Vavin - bd Montparnasse - Invalides - École Militaire - tour Eiffel - jardins du Trocadéro - musée Guimet - porte Maillot (bois de Boulogne) - Neuilly

Bus 87

Champ de Mars - rue de Babylone - bd Saint-Germain / rue Saint-Sulpice - rue des Écoles - pont Sully - Bastille - gare de Lyon - Bercy - porte de Reuilly

Bus 89

Gare de Vanves-Malakoff - parc Georges Brassens - rue de Vaugirard/Lecourbe - bd du Montparnasse - jardin du Luxembourg - Panthéon - institut du Monde Arabe - quai Saint-Bernard - jardin des Plantes - quai d'Austerlitz - bibliothèque François Mitterrand

Bus 95

Le bus nord-sud, à recommander pour une promenade dans le Paris historique.

Porte de Vanves - Montparnasse - rue de Rennes - Saint-Germain-des-Prés - rue des Saints-Pères - rue Bonaparte - place du Carrousel - avenue et place de l'Opéra - gare Saint-Lazare - place de Clichy - cimetière de Montmartre - porte de Montmartre

Bus 96

Gare Montparnasse - rue de Rennes - bd Saint Germain / rue Saint Sulpice - bds Saint-Michel et du Palais - rue François Miron/rue de Rivoli - rue de Turenne (musée Carnavalet) - rue de Ménilmontant - porte des Lilas.

Dessert au passage le Cirque d'hiver, le Théâtre des Amandiers, le Théâtre de l'Est Parisien.

Association des Usagers des Transports FNAUT -Ile-de-France



Des transports plus efficaces
Des déplacements plus agréables
Des voyageurs mieux écoutés

Association des Usagers des Transports - Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
Tel 01 43 35 22 23 - Fax 01 43 35 14 06
aut@aut-idf.org- www.aut-idf.org
Twitter @Asso_usagersidf

