

Les mobilités touristiques au sein des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée

M2 TM - Atelier SIM 2018-2019

Contexte

La présente étude rend compte de l'atelier commandité par le Syndicat Intercommunal de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée (SIT), dans le cadre du Mater 2 Transports et Mobilités de l'École d'Urbanisme de Paris.

Le SIT assure au sein des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée la gestion et le développement du réseau de bus Pep's, l'élaboration, l'animation et le suivi du PLD, la réalisation des études et des démarches liées à la déclinaison locale du PDUIF, ainsi que le transport à la demande.

Le territoire concerné, ayant été urbanisé récemment et rapidement, a connu une forte croissance démographique depuis le début des années 1990. Cet essor est sensiblement dû à l'implantation d'une destination touristique internationale : les parcs d'attractions Disneyland Paris. Depuis, ce territoire constitue une polarité touristique majeure d'Île-de-France et de Seine-et-Marne dont l'offre s'enrichit, comme en témoigne l'ouverture récente (septembre 2017) d'un complexe de vacances et de loisirs : les Villages Nature. La spécificité touristique des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, drainant un nombre considérable de visiteurs, y engendre des flux conséquents. À ce titre, le SIT doit faire face à d'importants enjeux en matière de mobilités touristiques.

Commande

Avec pour objet central la desserte des Villages Nature, par le prisme de l'analyse de la fréquentation de la ligne de bus publique 47 mise en place à cet effet, la commande du SIT s'inscrit dans l'optique d'intégrer la mobilité touristique dans son Plan Local des Déplacements, lors de sa prochaine révision en 2019. Cette commande s'articule en trois étapes :

- analyse de la ligne 47,
- étude globale des mobilités touristiques à l'échelle départementale,
- préconisations en vue de la révision du PLD.

Méthodologie

Pour ce faire, une approche à la fois quantitative et qualitative a été choisie et des outils méthodologiques variés ont été mis en œuvre. Une veille documentaire a permis d'inscrire l'étude dans un cadre théorique. Afin d'appréhender le processus de la création des Villages Nature et de la ligne 47, des entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès d'acteurs locaux du tourisme et du transport. Ils ont mis en lumière des points de tension et ont contribué à retracer le jeu d'acteurs s'étant institué autour de cette question. Un important travail de terrain, par des observations et particulièrement par un questionnaire soumis aux usagers de la ligne 47, a permis de caractériser l'inscription de cette ligne dans le territoire ainsi que sa fréquentation. Un benchmark présentant les dessertes d'autres sites touristiques du département et de Versailles a élargi l'analyse des mobilités touristiques pour y replacer la ligne étudiée.

Ainsi, dans quelle mesure la ligne de bus 47 se positionne comme une réponse aux enjeux de la mobilité touristique en Seine-et-Marne et particulièrement dans les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée ?

La réponse à cette problématique s'organise en trois temps. Dans une première partie, le contexte du territoire d'étude est présenté afin d'y cerner les enjeux en matière de flux et de mobilités, notamment touristiques. L'organisation de ces flux au sein du département y est analysée. Puis, au vu de ces éléments de contextualisation, est montré en quoi la ligne 47 fait exception dans une deuxième partie. Enfin, de cela découlent des recommandations portant sur le territoire du SIT et sur celui du département, dans une dernière partie.

Le tourisme en Seine-et-Marne et sur les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée

Le département de Seine-et-Marne est un territoire principalement périurbain, qui est en forte croissance à la fois démographique et économique. Cette dynamique, toujours en cours, n'est pas uniforme sur ce territoire mais y est fortement polarisée à l'ouest (secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, Sénart). La croissance économique repose de manière importante sur le secteur du tourisme, grâce à une offre conséquente et diversifiée (châteaux, parcs d'attractions) et une activité en hausse. Ce secteur se polarise autour du secteur 4 et Marne-la-Vallée, où l'activité touristique est la plus importante, en raison de la présence des parcs Disneyland.

L'implantation d'un tel site touristique est issue de la stratégie volontariste de l'État cherchant à rééquilibrer l'Île-de-France, fortement polarisée à l'ouest, en accélérant le développement de l'est de la région, alors que les secteurs 3 et 4 de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée peinent à être attractifs. Acté dans la convention de 1987 signée entre les autorités publiques (dont l'État) et la société EuroDisney, le développement conjoint de ce complexe touristique a été combiné à un développement urbain important (programmes immobiliers, infrastructures publiques), qui s'est traduit par une croissance démographique significative. Le tourisme a été et demeure le moteur du développement territorial, induisant une demande accrue de mobilité, à la fois touristique et quotidienne. Basée sur le tourisme de masse et sur un modèle *resort*, l'activité touristique est en hausse et l'offre a été étoffée depuis la création des Villages Nature, site d'éco-tourisme né d'une *joint-venture* entre EuroDisney et Pierre & Vacances, pour lequel l'offre de mobilité interne et externe a été pensée dès l'origine (ligne 47, offre privée : VTC, excursions, etc.).

À l'inverse, concernant la desserte des autres sites touristiques du département (Provins, château de Fontainebleau, etc.), il n'existe pas d'offre touristique publique spécifique, les mobilités

touristiques sont ainsi confondues parmi les mobilités quotidiennes. Ce constat trouve sa source dans le manque de stratégie globale de mobilités touristiques de la part du secteur public. Ceci peut en partie être attribué au fait que les déplacements des touristes, fondus au sein des déplacements quotidiens, sont difficilement appréhendables et présentent une demande plus diffuse, dans le temps et dans l'espace, qui appellent à une offre complexe à définir. Il en ressort alors une offre de mobilité mixte, partagée entre les acteurs privés et publics, d'une part une offre publique utilisée en partie par les touristes et d'autre part une offre privée (navette, autocar, etc.) plus poussée pour la plupart de ces sites. L'absence de desserte spécifique en transports en commun (hormis sur le secteur 4 de Marne-la-Vallée) et l'importante offre de stationnement privée et publique induisent aussi une prégnance de la voiture particulière, sur laquelle repose fortement les mobilités touristiques. Cette étude comparative montre qu'il n'existe pas de site ni d'offre de transport véritablement comparables à la fois aux secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et à la ligne 47.

La double vocation de la ligne 47

Dans ce contexte des mobilités touristiques au sein du département de Seine-et-Marne, où l'offre privée est conséquente et reposant fortement sur le véhicule particulier, la ligne 47 constitue une exception. De par le contexte de sa création, les acteurs impliqués, ses caractéristiques en matière d'offre et de desserte et les usages qui en sont faits, elle se positionne comme une exemplarité de la progressive prise en charge des mobilités touristiques par les acteurs publics du transport, tout en illustrant la spécificité de la double vocation touristique et résidentielle des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée. Dans quelle mesure la ligne 47 permet-elle d'articuler les mobilités touristiques et quotidiennes sur ce territoire ?

L'objectif initial de cette ligne était uniquement touristique, avec pour but la desserte des Villages Nature. Sa création fait suite à l'engagement des parties publiques prenantes dans ce projet de

mettre en place une desserte publique (cf. avenant apporté en 2010 à la convention de 1987). Néanmoins la pluralité d'acteurs publics et privés impliqués dans ce processus a permis l'expression d'intérêts divergents, récoltés lors d'entretiens semi-directifs. La superposition d'enjeux touristiques et résidentiels, issue de la multiplicité des acteurs du territoire, a modifié la vocation originelle de la ligne. Un consensus sur la vocation à lui conférer a été trouvé : une double visée, à la fois touristique et quotidienne. Ceci a fait évoluer le tracé initialement envisagé en un itinéraire moins direct et desservant le centre urbain.

L'objectif d'articulation des mobilités touristiques et quotidiennes de la ligne 47 se retrouve dans ses caractéristiques d'offre et de desserte, qui se distinguent de celles des autres lignes du réseau. En effet, la ligne étudiée présente une offre constante dans le temps, toute la journée, toute la semaine et toute l'année, et son amplitude-horaire est conséquente. Cette offre indifférenciée doit permettre de répondre aux besoins des touristes et des usagers du quotidien. Dans le même but, les lieux desservis sont variés : polarités touristiques et lieux du quotidien.

La double vocation de la ligne, encouragée par son tracé et son offre de desserte, est enfin effective dans ses usages. Le questionnaire administré dans les bus aux usagers de la ligne a permis de montrer que ceux-ci répondent à deux types de public différents. La ligne est utilisée à la fois par des usagers ponctuels, qui sont pour la plupart des touristes séjournant aux Villages Nature, et par des usagers réguliers, qui sont principalement des navetteurs. Les usages qui en sont faits sont fortement structurés par les extrémités de la ligne (Gare de Marne-la-Vallée Chessy et Disneyland d'une part, Villages Nature d'autre part), mais se distinguent de manière importante en termes de spatialité, de temporalité et de billettique. La ligne 47 réussit donc dans ses usages à articuler les mobilités touristiques et quotidiennes.

Cette réussite est toutefois à mettre en perspective avec le problème de sous-fréquentation auquel la ligne est confrontée,

puisqu'elle fonctionne en moyenne à seulement 11% de sa capacité d'après les données de l'exploitant (année 2018), confirmées par les observations de terrain. Néanmoins, cela ne doit pas être dissocié de la récence de la ligne et des Villages Nature, sa fréquentation dépendant en partie de celle de ce site touristique, qui n'a pas encore atteint ses objectifs. De plus, les flux touristiques et quotidiens du territoire sont fortement amenés à croître à l'horizon 2030, du fait de l'extension des parcs Disneyland et des Villages Nature et du développement urbain qui prévoit le doublement de la population résidentielle. Au vu de ces prévisions, la ligne 47 présente un réel potentiel. De même, les flux touristiques et quotidiens pourraient croître sur l'ensemble du département, c'est pourquoi les préconisations formulées sont multiscalaires (échelles locale et départementale).

Recommandations

À l'échelle des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, les préconisations intègrent plusieurs types de mobilités répondant à la fois aux usages des touristes et des navetteurs présents sur ce territoire.

Tout d'abord, concernant la ligne 47, il est proposé une recommandation générale ainsi que plusieurs stratégies de développement à trois échéances, en lien avec les prévisions de dynamiques territoriales. De façon générale, il est préconisé une meilleure adaptation des horaires de la ligne aux événements générateurs de flux touristiques à l'arrêt Gare de Marne-la-Vallée Chessy (événements Disneyland, arrivée de trains), pour une gestion optimisée des pics de fréquentation. À court terme, deux scénarios de réduction de l'offre sont proposés en vue d'optimiser la ligne d'un point de vue financier : réduction de 10-15% (suppression de 6 courses par jour aux heures les plus creuses), réduction de 30-40% (suppression de 12 à 16 courses par jour lorsqu'elles comptent moins de 20 passagers). Dans le premier cas, la dualité de l'usage de la ligne sera peu affectée, certains navetteurs pourront emprunter d'autres lignes du réseau. Dans le

second, des mesures compensatoires pourront être mises en place pour les navetteurs, notamment le renforcement de l'offre de certaines lignes du réseau. Malgré un gain économique potentiellement important pour l'AOM, ce qui dépendra de la nécessité de renforcer ou non d'autres lignes, la ligne 47 perdra en attractivité car une partie des touristes se reporteront sur une offre de mobilité privée. Le double usage de la ligne sera fortement impacté. À moyen terme, il est proposé de maintenir l'offre actuelle, au regard des prévisions de fréquentation des Villages Nature d'ici 2020 (+12% de visiteurs, +22% d'utilisation des transports en commun pour se rendre sur le site). À long terme, il est proposé de développer l'offre de la ligne au vu des perspectives de croissance des flux touristiques et quotidiens du territoire, en raison de l'extension des parcs Disneyland et Villages Nature et de la hausse démographique (+25 000 habitants).

De plus, concernant la desserte des Villages Nature et dans le but de favoriser l'utilisation de la ligne 47, il est suggéré d'intégrer le transport en bus dans l'offre de réservation de ce site touristique, ainsi que dans l'offre Ouigo (lors de la réservation ou à bord). Outre le caractère incitatif, cette mesure permettrait de réduire les temps d'attente aux bornes en gare ou auprès des conducteurs de la ligne, et donc de minimiser le risque de dégradation de son exploitation.

Par ailleurs, il est proposé de développer les mobilités actives au sein des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, pour les touristes comme pour les navetteurs, comme complément des transports en commun et alternative à la voiture particulière. Cette mesure nécessite la création d'une infrastructure cyclable continue, d'espaces de stationnement en gare de Marne-la-Vallée Chessy, et pourquoi pas une offre de vélos en libre-service. Une mise à disposition de vélos à assistance électrique par les Villages Nature pourrait aussi inciter les touristes à cette pratique.

Enfin, dans le but de renforcer l'articulation des mobilités quotidiennes et touristiques sur ces secteurs, tout en proposant une alternative à la

voiture particulière, il pourrait également être envisagé de prolonger une ligne existante du réseau de bus (ligne 35) pour desservir l'hôtel Davy Crockett. Celui-ci est le seul hôtel Disneyland uniquement accessible par la voiture. La mise en place d'un dialogue entre les acteurs publics et les représentants de l'hôtel pourrait définir l'organisation des mobilités. Néanmoins, cette solution viendrait en contradiction avec la vocation première de la ligne 35 de desservir le parc d'activités Paris Val d'Europe.

À l'échelle du département, les mobilités touristiques ainsi que les mobilités excursionnistes représentent un axe de développement pour les différents acteurs des mobilités et du tourisme.

D'une part, il est proposé d'intégrer les mobilités touristiques dans la tarification du transport public. Le couplage de titres de transport du réseau de bus départemental avec des visites touristiques et culturelles permettrait d'inciter les touristes et excursionnistes à utiliser l'offre de transports en commun du département. Cela permettrait de renforcer le réseau Seine-et-Marne Express tout au long de la semaine. De même, l'offre touristique du secteur seine-et-marnais pourrait être intégrée dans l'offre de transport d'Île-de-France mobilités.

D'autre part, il est conseillé de développer l'information auprès des touristes par le biais de Seine-et-Marne Attractivité, en intégrant l'offre de transport dans la promotion du tourisme effectuée par cet organisme public, notamment sur leur site internet. Cela réduirait le cloisonnement entre les acteurs publics du transport et du tourisme.

Conclusion

En conclusion, les enjeux de mobilités touristiques sont forts sur le territoire seine-et-marnais, et particulièrement sur les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, polarité touristique majeure. Si la ligne 47 fait exception dans le cadre d'une absence de prise en charge publique de ces mobilités, il ressort le besoin d'une planification et d'une stratégie globale pour leur organisation et leur gestion. Ceci reposera sur une communication accrue entre les acteurs.