

L'INFLUENCE DE DISNEY SUR MARNE ET GONDOIRE ET VAL D'EUROPE : COMMENT SONT FAÇONNÉES LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN LIÉES AUX LOISIRS ?

COMMANDE

L'objectif de l'atelier est d'explorer les mobilités de loisirs dans les communautés d'agglomération de Marne et Gondoire et Val d'Europe. L'étude vise à évaluer l'influence des centralités touristiques et marchandes tel que Disneyland Paris sur les pratiques de mobilité pour accéder aux loisirs quotidiens des habitant.e.s. Ce grand complexe Disney s'est accompagné de la création d'importantes infrastructures (autoroute A4, RER A) menant vers le parc et un réseau de bus attaché aux principales stations de transport. Il paraît donc intéressant de voir si ce lourd dispositif facilite-t-il vraiment les déplacements des personnes sur le territoire.

PROBLÉMATIQUE

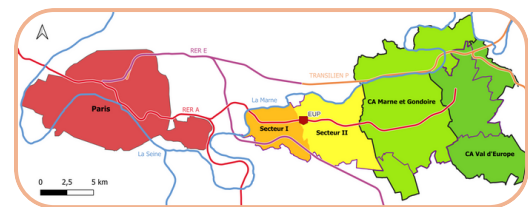
Dans quelle mesure Disneyland et les centralités de loisir influencent les mobilités de loisirs quotidiennes dans le contexte d'un territoire périurbain ?

QUESTIONS LIMINAIRES

Plusieurs grandes questions sont venues amender le début de notre travail. Tout d'abord, en posant la thématique du partage de l'espace public entre habitant.e.s et touristes dans les espaces hautement fréquentés aux abords du complexe Disney. En prenant aussi en compte, par extension, les transports en commun, comme autre espace de cohabitation entre ces deux types d'usager.e.s. Ensuite, sur le maillage du réseau de transport en lui-même qui est très nettement orienté vers ces grandes centralités alors se pose la question de la desserte des autres centralités de loisir non-marchande (espaces verts, terrains de sports, conservatoire, etc.). Il sera évidemment l'occasion de faire un parallèle avec la voiture qui est nettement privilégiée et sans doute avantagée dans ces espaces non desservis.

MÉTHODOLOGIE

Notre travail s'organise à l'aide de trois principales ressources. Tout d'abord, un état de l'art sur la mobilité liée au loisir et s'étendant plus largement sur des lectures grises et de documents urbanistiques pour établir le diagnostic du territoire. Ensuite, nous avons mené en parallèle un travail de terrain comprenant des observations in situ, des entretiens spontanés dans certaines centralités et des entretiens plus longs avec un questionnaire pour recueillir des données quantitatives sur les pratiques et les usages des habitant.e.s.



DIAGNOSTIC

- Zone Disney
- 1 Val d'Europe et Vallée Village
- 2 Clos du Chêne
- 3 Bay 1 & Bay 2



- Équipements de loisirs de Marne et Gondoire Val d'Europe
- Équipements sportifs
 - Équipements culturels
 - Gare voyageurs
 - Chemin de fer
 - Routes régionales
 - Liaisons principales
 - Autoroutes
 - Limites communales

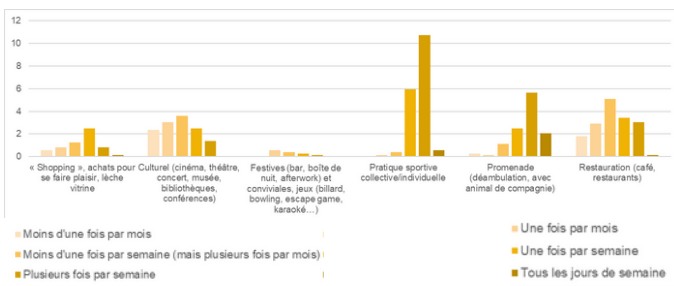
Figure 5 : Carte des équipements de loisirs de Marne et Gondoire et Val d'Europe. Source : INSEE BPE 2021, Réalisation du groupe

Notre territoire d'étude se compose de deux intercommunalités issues des secteurs III et IV de la ville nouvelle de Marne-La-Vallée à l'Est de Paris. Comme d'autres territoires périurbains, la voiture tient une place prépondérante à la fois en tant que mode et comme infrastructure de transport. Alors même que le territoire est densément couvert par des infrastructures ferroviaires (RER A et Transilien P) en plus d'être très fournis en équipements de loisir sportif et culturel. Surtout qu'au-delà de ces équipements, plusieurs centralités occupent cet espace avec le complexe Disney comprenant parcs, hôtels, commerces et gare TGV impliquant d'autres aménagements comme les centres commerciaux de Val d'Europe et la Vallée Village. D'autres grandes centralités comme les centres commerciaux de Bay 1 et Bay 2 et Clos du Chêne polarisent tout autant de nombreuses mobilités plus ou moins liées aux loisirs sur le territoire.

DES LOISIRS DE PROXIMITE ET UN FORT USAGE DE LA VOITURE POUR DES DEPLACEMENTS DE COURTE DUREE

1. Les activités sportives et la promenade, des loisirs pratiqués fréquemment et localement

- Nos résultats ont démontré que les loisirs quotidiens (activités sportives collectives /individuelles ainsi que les promenades) sont les plus fréquents. Ils sont réalisés à l'échelle du bassin de vie. Souvent situés à moins de 15 minutes du domicile, les déplacements s'effectuent majoritairement en voiture.

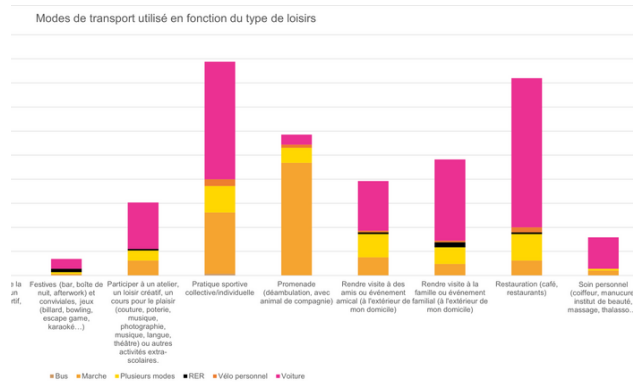


- Ce phénomène réfute une de nos hypothèses consistant à statuer que l'automobile n'était d'usage que pour les mobilités lointaines et difficiles d'accès. Le cadre de vie de certains quartiers du territoire qui se caractérisent par une proximité entre les lieux de loisirs et les zones d'habitation, de nombreux espaces verts et de nombreux parcs, donne la possibilité de s'y déplacer en transport en commun et/ou en mode actif. Néanmoins, le mode de vie périurbain impliquant l'usage de la voiture vient s'opposer à ce cadre propice aux modes actifs.

2. Une hégémonie automobile malgré un réseau de transport public maillé et des loisirs de proximité

- L'analyse du contexte urbain en relation avec les loisirs conduit à une réflexion sur la distance entre les lieux de loisirs et les lieux de domicile et de travail des habitants. Le périmètre dans lequel se situe le loisir reste un facteur déterminant pour les mobilités de loisirs, surtout pour ceux qui s'effectuent régulièrement. Les loisirs du quotidien sont constitutifs d'un espace-temps qui doit être le plus rationnel possible. Ainsi les pratiques de loisirs des habitants du territoire sont guidées par cet usage de la voiture qui signifie pour eux : flexibilité et rapidité.

« Je ne prends pas les transports puisque j'ai une voiture »
Alice, 30 ans, habitante de Serris



L'automobile, un mode privilégié pour les loisirs quotidiens

3. Des transports en commun peu utilisés à l'échelle du bassin de vie, mais une ressource essentielle pour les mobilités de loisirs situés au sein de centralités commerciales

- Dans le bassin de vie, les transports en commun restent largement sous-utilisés, mais ils représentent une ressource essentielle pour les déplacements liés aux loisirs situés au sein des centralités. Les réseaux de transport sont particulièrement sollicités pour accéder aux centralités commerciales (Val d'Europe, Bay bénéficiant souvent d'une desserte plus étendue que d'autres sites récréatifs. Cette accessibilité accrue s'explique en partie par l'attrait touristique de ces zones, attirant une clientèle variée, locale mais surtout extra-territoriale.

“ Bah le bus si je vais faire une activité au Disney Village ou quelque chose comme ça c'est plutôt direct on va dire”
Edouard, 46 ans, habitant de Montévrain.

UNE MOBILITE DE LOISIR A L'EPREUVE DES POLES

Paris, un pôle culturel et festif

Malgré des difficultés d'accès, contraignant la pratique de ces loisirs

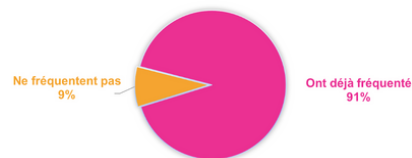
Les mobilités de loisirs associées apparaissent comme contraignantes avec des temps et distances plus importantes que pour les autres loisirs (Cf enquête quantitative). De plus, elles impliquent des multimodalités car le réseau de transport en commun est polarisé autour des centralités du territoire, délaissant la desserte d'une partie du territoire. Les bus reliant le territoire aux gares n'ont pas forcément d'amplitude horaire satisfaisante pour sortir le soir, par conséquent, il est souvent nécessaire de rejoindre la gare en voiture.

« Si c'est juste boire un verre l'après-midi, faire une sortie en journée, j'irai en RER. Si je sais que je vais rentrer tard, je vais prendre ma voiture. » (Edouard, 46 ans, habitant de Montévrain)

Des centres commerciaux relaient de l'espace public

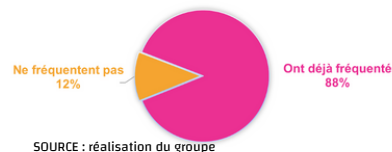
Les centralités commerçantes, telles que le centre commercial de Val d'Europe, Clos du Chêne, Vallée Village, constituent des lieux centraux sur ce territoire.

FRÉQUENTATION DU CLOS DU CHÊNE PAR LES RÉPONDANT.E.S



L'enquête quantitative a montré une forte fréquentation de ces lieux par les enquêtés.

FRÉQUENTATION DE VAL D'EUROPE ET VALLÉE VILLAGE PAR LES RÉPONDANT.E.S



SOURCE : réalisation du groupe

Des espaces de flâneries, rencontres, balades

Les observations de terrain, ont permis de pointer une infrastructure urbaine propice aux flâneries, avec des bancs, des larges allées. Ces espaces marchands deviennent propices aux loisirs non marchands.

Un sentiment d'attachement autour des centralités commerçantes

L'enquête qualitative a mis en évidence l'attachement autour de ces centralités.

« On y a passé toute notre vie, littéralement. Val d'Europe c'est la maison. » (Elsa et Mathilde, 19 et 24 ans, Villeneuve le Comte)

Lors des entretiens, ces centralités, particulièrement Val d'Europe, sont décrites comme une zone où tout s'y trouve et tout le monde se retrouve. La concentration de services est telle qu'il n'a pas besoin d'aller autre part pour y effectuer ses loisirs.

Disney, un pôle de loisirs constitutif du territoire

Un lieu fréquenté pour les loisirs du quotidien

« J'y allais régulièrement, j'y allais deux fois par mois. » (Alison, travaille dans le tourisme, réside à Esbly)

Nos résultats montrent que ce complexe est fréquenté pour des loisirs quotidiens, ce que soit pour visiter le parc, avec les pass, ou pour profiter des restaurants et bars de Disney Village accessible sans tickets.

Marqueur de l'identité du territoire

Même si les habitant.e.s fréquentant quotidiennement le complexe ne sont pas majoritaires, l'identité du territoire est marquée par ce complexe.

« Ouais en fonction du vent on entend super bien du coup c'est les boules de pas le voir. » (Alice, 30 ans, réside à Serris)

Les habitant.e.s semblent habitué.e.s à la présence touristique et mettent en place des stratégies de contournement. Comme éviter les heures de fortes affluences, ou s'éloigner des pôles touristiques. En effet, 80% des répondants déclarent éviter des lieux lorsque la présence touristique est trop importante (réponses 5 ou + à la question d'opinion). Cependant, lors des entretiens, cette présence n'est pas considérée comme une gêne, mais plutôt comme un élément avec lequel il faut composer.

RECOMMANDATIONS

En se fondant sur les conclusions de ce document, nous voyons bien que le complexe Disney a un effet sur les mobilités liées aux loisirs des individus. Par conséquent, plusieurs recommandations peuvent permettre de rééquilibrer ce type de mobilités en évitant d'être trop influencé par ce que met en place le complexe. Différents niveaux d'actions peuvent être investis.

Développer la continuité cyclable

Proposer des **aménagements cyclables** et, plus largement, dédiés aux modes actifs semble une première étape centrale pour ajuster les mobilités liées aux loisirs. Que ce soit avec **des chaudières, des passerelles ou des bacs traversiers**, l'idée est de travailler à la culture cyclable du territoire tout en limitant les effets des coupures urbaines. Ce développement permet, entre autre, de contourner les effets du complexe Disney tout en valorisant des modes décarbonés et tournés vers les loisirs.

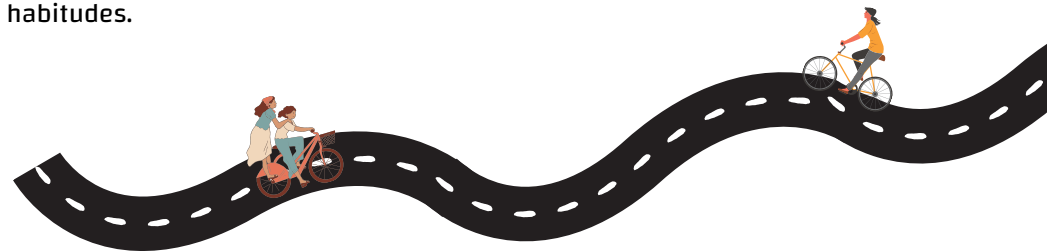
Innover dans les transports en commun

Si les TC sont peu utilisés sur le territoire, c'est à la fois par manque d'attractivité mais aussi par limite pratiques. Ainsi, nous recommandons de faciliter leur usage soit par le **MaaS (Mobility as a Service)**, en uniformisant billettique multimode, informations voyageurs et itinéraires, soit en proposant **des TC en site propre** desservant les lieux de loisirs du territoire tout en augmentant la vitesse commerciale. Cela aura pour effet de revaloriser le bus comme moyen efficace de se déplacer sur les lieux de loisirs.

Déployer des politiques publiques sur l'automobile

Ajuster les infrastructures ne suffit jamais. Il faut également accompagner, voir contraindre de manière démocratique, en proposant des politiques publiques ambitieuses visant à réduire la place dédiée à l'automobile. Par conséquent, **réduire la taille du stationnement** pour ce mode à proximité des lieux de loisir, tout en offrant une alternative sur d'autres modes, pourrait permettre de penser à se déplacer autrement.

Le **challenge mobilité** des loisirs s'inscrit dans cette idée systémique et pourrait permettre de rendre ludique le fait de se déplacer autrement pour accéder à ses lieux de loisirs. Ce type d'évènement à la journée pourrait être une manière de découvrir que d'autres modes de transport permettent de se déplacer en sécurité et de manière aussi efficace que la voiture tout en étant une occasion pour les individus d'essayer d'autres pratiques du déplacement et de sortir de leurs habitudes.



Pour conclure

Finalement, ces recommandations s'inscrivent dans une logique d'ajustement mais aussi de levier systémique pour réduire l'autosolisme et pour rééquilibrer les effets du complexe Disney sur les mobilités liées aux loisirs. Toutes ces idées ont leurs limites de déploiement et doivent répondre aux aspirations des individus. Elles présentent aussi le double avantage d'être déployable dans de nombreuses zones périurbaines tout en participant au développement des loisirs, y compris ceux non marchands.

De plus, au vu des résultats de notre étude, ces recommandations réinterrogent l'effet barbecue en montrant que les individus ne se déplacent pas moins parce qu'ils peuvent faire griller de la viande dans leur jardin. Tout dépend de l'offre de loisirs aux alentours. Si cette dernière accorde une place importante à l'automobile, les pratiques des individus iront en ce sens. C'est la raison pour laquelle ces recommandations visent aussi à penser les loisirs, et leurs mobilités, autrement que dans des logiques uniquement marchandes et à décentraliser l'offre du complexe Disney.

