

ENJEUX Ile-de-France

L'économie francilienne en bref

CROCIS
L'ÉCONOMIE EN ÎLE-DE-FRANCE
Un centre d'observation de
CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

Choose PARIS REGION

n°274 - novembre 2026

L'activité touristique francilienne à l'heure des mobilités durables

Le secteur du tourisme doit aujourd'hui concilier attractivité et conscience climatique ; il lui faut notamment trouver un équilibre entre nombre de visiteurs et retombées économiques, d'une part, et limitations des conséquences environnementales, d'autre part. L'adoption de mobilités plus durables est un facteur clé pour y parvenir, en particulier pour l'Île-de-France, destination mondiale de tout premier rang. Cette évolution ne répond pas uniquement à un impératif environnemental : une partie des touristes aspire à des formes de voyage où l'expérience vécue prime, plus lentes et davantage connectées aux territoires et à la nature, ce qui invite à repenser les façons de se déplacer et de découvrir une destination.

Quelle est la répartition modale privilégiée par les touristes internationaux pour accéder à Paris Île-de-France ? Quelles sont les évolutions et les développements actuels dans la région-capitale en termes de mobilités durables ? Quels sont les nouveaux modes qui permettent de diversifier les pratiques de mobilité des touristes en Île-de-France ?

Les mobilités durables sont désormais indissociables du tourisme. Privilégiant le ferroviaire, le covoiturage, les transports collectifs, la marche ou encore le vélo et, plus largement, les usages les moins dépendants des énergies fossiles, elles permettent en effet de limiter les conséquences environnementales des déplacements tout en maintenant une accessibilité de qualité aux destinations et sites touristiques.

En 2025, l'Île-de-France a accueilli 49,0 millions de séjours touristiques, représentant 175,1 millions de nuitées et 23,6 milliards d'euros de consommation. Pour une destination de cette importance, la facilité d'accès, la lisibilité des itinéraires et la fluidité du parcours jusqu'au lieu d'hébergement constituent des enjeux majeurs pour la compétitivité du secteur.



30,4 %

des touristes ont utilisé le train en 2025 pour accéder à l'Île-de-France

26 minutes

Depuis le prolongement de la ligne 14 du métro en juin 2024, c'est le temps de trajet entre Châtelet et l'aéroport d'Orly





9 152 km

C'est la longueur des aménagements cyclables dont dispose l'Île-de-France

8,8 millions

C'est le nombre de passagers transportés dans la région-capitale en bateaux-promenade



REJOINDRE L'ÎLE-DE-FRANCE : UN ACCÈS MULTIMODAL DÉTERMINANT POUR L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

Même si l'aérien est le premier mode de transport utilisé, la répartition entre les trois grandes familles modales associées aux séjours touristiques en Île-de-France s'avère relativement homogène : 39,2 % des touristes utilisent l'avion, 30,4 % le train et 30,4 % la route. Derrière cet apparent équilibre se cachent toutefois des logiques très différentes selon la typologie des clientèles, notamment leur origine géographique. L'avion est ainsi le choix privilégié d'accès au territoire des visiteurs internationaux tandis que le train et la route structurent l'accès des clientèles françaises et de plusieurs marchés européens de proximité.

La comparaison entre 2015 et 2025 met en évidence une transformation structurelle des modes d'accès à l'Île-de-France. En dix ans, la route a perdu près de 10 points (sa part passant de 40,3 % à 30,4 %) ; ce recul a bénéficié au train (26,1 % à 30,4 %) mais davantage encore à l'avion (de 33,6 % à 39,2 %). Cette tendance témoigne d'une diversification des modes d'accès et d'une moindre dépendance à la route mais pas encore d'un basculement généralisé vers les mobilités bas carbone. Cette évolution d'ensemble doit être interprétée à la lumière de la composition des flux : chez les visiteurs étrangers, la part de l'avion s'est élevée à 67,0 % en 2025 tandis que celle du train a été cantonnée à 15,7 %. À l'inverse, parmi les visiteurs français, le ferroviaire a atteint 43,7 % et est devenu le premier mode d'accès, devant la route à 42,0 %.

LE TRAIN, UN AVANTAGE COMPÉTITIF MAJEUR À CONSOLIDER

La densité des liaisons ferroviaires nationales et européennes constitue l'un des principaux atouts de Paris Île-de-France. Les gares parisiennes connectent directement la destination aux grandes métropoles françaises ainsi qu'à plusieurs bassins émetteurs européens. Le train combine arrivée au cœur de l'agglomération, continuité avec les transports collectifs franciliens et réduction des ruptures de charge. Ces caractéristiques répondent aux facteurs qui orientent prioritairement les choix des voyageurs : le temps de parcours, le caractère direct du trajet, la fiabilité, le confort et le prix.

Les résultats par nationalité montrent que le ferroviaire est déjà très important pour certaines clientèles (cf. « Tableau 1 »). En 2025, 88,2 % des visiteurs suisses interrogés sont venus en train. Le ferroviaire représente également 43,0 % des arrivées néerlandaises, 38,9 % des arrivées allemandes, 35,4 % des arrivées britanniques et 32,5 % des arrivées belges.

TABLEAU 1 - PART MODALE D'ACCÈS À L'ÎLE-DE-FRANCE PAR MARCHÉ ÉMETTEUR

Près de neuf visiteurs suisses sur dix optent pour le train pour rejoindre l'Île-de-France

	Train	Route	Avion
France	43,7 %	42,0 %	14,3 %
Suisse	88,2 %	1,1 %	10,8 %
Pays-Bas	43,0 %	47,6 %	9,4 %
Allemagne	38,9 %	40,1 %	21,1 %
Royaume-Uni	35,4 %	30,2 %	34,4 %
Belgique	32,5 %	60,8 %	6,7 %
Italie	21,4 %	7,8 %	70,8 %
Espagne	12,9 %	6,8 %	80,3 %

Source : Choose Paris Region

L'enjeu est désormais de transformer cet avantage de réseau en avantage d'usage. L'étude internationale « Better Connected 2025 » souligne que les voyageurs susceptibles de délaisser la voiture ou l'avion accordent une importance décisive à la rapidité et aux liaisons directes. Elle montre également que le coût et le temps de trajet pèsent beaucoup plus lourd que la seule préoccupation environnementale dans le choix d'un déplacement longue distance. La transition modale ne peut donc pas reposer uniquement sur un discours climatique : elle doit aussi proposer une expérience plus simple, plus lisible et plus compétitive.

Pour la destination, plusieurs leviers ressortent : renforcer la visibilité des liaisons ferroviaires dans la promotion des marchés proches, mieux articuler le billet longue distance avec les transports du premier et du dernier kilomètre, valoriser l'arrivée en centre-ville et développer des offres combinées associant transport, hébergement et visite. Le potentiel est particulièrement tangible sur les marchés où le train est déjà significatif sans être dominant, notamment l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Royaume-Uni.

DES ARBITRAGES MODAUX TRÈS DIFFÉRENCIÉS SELON L'ORIGINE DES CLIENTÈLES

La géographie des marchés explique une grande partie des écarts observés. Pour les clientèles long-courriers, l'aérien reste structurellement indispensable : il représente 99,2 % des arrivées des visiteurs américains, 98,0 % de celles des Canadiens et 87,8 % de celles des Chinois. Ces marchés génèrent parallèlement des séjours plus longs et des budgets par personne plus élevés que la moyenne : 4,4 nuits et 787 € pour les Américains, 4,7 nuits et 818 € pour les Canadiens et 4,1 nuits et 770 € pour les Chinois, contre 3,6 nuits et 481 € pour l'ensemble des visiteurs.

La politique de mobilité durable doit donc distinguer les marchés pour lesquels une substitution modale pour accéder à l'Île-de-France est réaliste de ceux pour lesquels l'enjeu porte surtout sur la transformation des mobilités durant leur séjour dans la région.

Parmi les clientèles européennes, le paysage est plus ouvert. L'Espagne et l'Italie privilégient très majoritairement l'aérien, avec respectivement 80,3 % et 70,8 % des arrivées par avion. À l'inverse, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas se caractérisent par une forte concurrence entre rail et route. La route demeure majoritaire pour les Belges (à 60,8 %) et légèrement en tête pour les Néerlandais et les Allemands. Même si une partie de ces touristes du nord de l'Europe privilégient la voiture car ils sont en transit par l'Île-de-France et la France, ces marchés n'en constituent pas moins un réservoir de report modal à condition que l'offre ferroviaire soit perçue comme compétitive en prix, en fréquence, en fiabilité et en simplicité de réservation.

Le cas britannique illustre une structure véritablement multimodale : 35,4 % des visiteurs arrivent en train, 34,4 % en avion et 30,2 % par la route. Cette répartition équilibrée suggère que le choix du mode peut être sensible à la qualité de l'offre, aux arbitrages tarifaires et aux conditions de correspondance. Elle démontre aussi que les politiques de promotion peuvent infléchir les comportements lorsque plusieurs solutions sont crédibles pour rejoindre la destination.

CONCILIER ACCÈS TOURISTIQUE DE LA DESTINATION ET TRANSITION ENVIRONNEMENTALE

L'accès touristique produit des bénéfices économiques majeurs mais aussi des externalités environnementales et sociales. Pour l'Île-de-France, l'ampleur de ces dernières est particulièrement liée à l'attractivité internationale de la destination et à la répartition modale des arrivées.

Selon l'ADEME, à l'échelle nationale, le développement des transports collectifs sur les longues distances et sur le lieu de séjour pourrait réduire d'environ 40 % les externalités par rapport au scénario tendanciel (scénario établi sur la base d'une croissance des flux touristiques de 2 % en France entre 2018 et 2030 portée par le tourisme international qui croîtrait de 9 % sur la période). Le développement des modes actifs pour les déplacements sur place présente également un potentiel très élevé. Ces observations invitent à raisonner en « chaîne de mobilité » complète : le bénéfice d'une arrivée en train peut ainsi être limité si le dernier kilomètre est pénalisant sur le plan écologique.

Paris Île-de-France dispose d'une base solide pour faire de l'accessibilité durable un avantage comparatif. Son réseau ferroviaire, la centralité de ses gares, la densité des transports collectifs et la diversité de ses marchés lui permettent d'agir avec une approche différenciée. Pour les clientèles françaises et européennes proches, la priorité consiste à gagner des parts modales pour le train face à la route et aux vols substituables ; pour les clientèles long-courriers, l'objectif en matière de mobilité est d'assurer une correspondance fluide à partir des aéroports et de favoriser ensuite les déplacements collectifs et actifs dans la destination.

Cette stratégie suppose de ne pas opposer attractivité et transition écologique. Une destination bien connectée est une destination accessible mais aussi une destination où l'information, la billettique, les correspondances et le dernier kilomètre forment un parcours cohérent. L'exigence climatique rejoint ici l'exigence de qualité de service : rendre le choix du train ou des transports collectifs plus évident, c'est à la fois réduire l'impact des mobilités et améliorer l'expérience du visiteur.

LES LIAISONS AÉROPORTUAIRES, UN LEVIER MAJEUR D'ATTRACTIVITÉ

L'accessibilité des principaux aéroports franciliens - Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly - constitue un facteur déterminant de l'expérience touristique. Les liaisons avec Paris connaissent à cet égard des évolutions majeures.

Depuis juin 2024, le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à l'aéroport d'Orly a sensiblement amélioré les conditions d'accès à cette plateforme. Le trajet entre Châtelet et l'aéroport s'effectue désormais en 26 minutes contre environ 35 minutes auparavant via l'Orlyval et le RER B. Outre un gain de temps significatif, la ligne 14 offre surtout un haut niveau de fiabilité grâce à son pilotage automatique et à un confort optimal lié à ses équipements modernes : climatisation, information voyageurs en temps réel, larges espaces de circulation, etc.

Le succès de cette liaison se confirme rapidement. Dès l'automne 2025, la ligne 14 est devenue la plus fréquentée du réseau métropolitain avec 820 000 voyageurs quotidiens, soit une hausse de 45 % en deux ans ; la station Aéroport d'Orly accueille à elle seule près de 43 000 voyageurs chaque jour.

AMÉLIORATION EN COURS DE LA DESSERTE DE L'AÉROPORT PARIS-CHARLES-DE-GAULLE

Au nord de la capitale, l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est, quant à lui, aujourd'hui principalement desservi par le RER B ; celui-ci relie la gare du Nord en environ 33 minutes via des trajets semi-directs.

Cette desserte sera profondément transformée à partir du 28 mars 2027 avec la mise en service du CDG Express. Cette nouvelle liaison directe reliera la gare de l'Est à l'aéroport en seulement 20 minutes, avec un départ toutes les quinze minutes entre 5 heures et minuit. Elle offrira ainsi au premier aéroport français une connexion rapide, lisible et confortable avec le cœur de la capitale, facilitant l'accès des visiteurs aux principaux pôles touristiques.

À l'horizon 2030, cette offre sera complétée par la ligne de métro 17 du Grand Paris Express, actuellement en construction, qui reliera Saint-Denis-Pleyel à l'aéroport ; qui plus est, cette nouvelle ligne desservira également les parcs des expositions de Paris Nord Villepinte et du Bourget, offrant ainsi aux touristes d'affaires une alternative à la fois plus rapide et plus durable que l'accès en voiture via l'autoroute A1 et plus performante que le RER B.

A l'heure où la qualité de la liaison aéroport - centre-ville est devenue un véritable critère de compétitivité pour les métropoles touristiques européennes, les mises en service du CDG Express et de la ligne 17 du Grand Paris Express vont ainsi permettre à Paris Île-de-France de se repositionner parmi les dessertes aéroportuaires les plus complètes d'Europe (métro direct pour Madrid, train express à Rome Fiumicino, gare ferroviaire intégrée sous l'aéroport de Schiphol à Amsterdam, desserte combinée en métro, en Elizabeth line ou en train express pour Londres-Heathrow, etc.).

LES GARES FERROVIAIRES, DES PORTES D'ENTRÉE CONNECTÉES À L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

Les sept grandes gares de la capitale bénéficient d'une localisation centrale et d'une excellente connexion aux réseaux de transport en commun qui permettent aux touristes de poursuivre leurs déplacements durablement.

La gare du Nord, première gare européenne en termes de fréquentation (plus de 257 millions de voyageurs en 2024), illustre particulièrement cette fonction de hub multimodal. Elle est connectée à deux lignes de métro, trois lignes de RER, deux lignes Transilien ainsi qu'à treize lignes de bus. De leur côté, les gares intersectorielles de Marne-la-Vallée, Massy et Aéroport Charles-de-Gaulle accueillent des services ferroviaires transversaux tout en étant reliées au réseau régional de transport. Cette organisation permet aux clientèles touristiques de rejoindre rapidement la plupart des sites d'intérêt franciliens à partir de n'importe quelle grande gare.

LES GARES ROUTIÈRES, DES HUBS EN PLEINE TRANSFORMATION

Les gares routières franciliennes constituent également d'importants points d'entrée en Île-de-France ; en 2025, elles ont accueilli 6,8 millions de passagers voyageant par autocar, dont près de 80 % ont transité par la gare de Paris-Bercy-Seine. Bénéficiant d'une localisation relativement centrale et d'une bonne connexion aux transports en commun, cette gare souffre néanmoins d'infrastructures vieillissantes, initialement non dimensionnées pour un tel niveau de fréquentation. Son niveau de service apparaît aujourd'hui insuffisant au regard des attentes des voyageurs et sa fermeture, envisagée depuis 2024, a été reportée dans l'attente de solutions de remplacement.

Dans ce contexte, de nouveaux équipements émergent pour moderniser l'accueil des voyageurs. La gare rénovée de Paris-Pershing, ouverte fin 2025, doit, une fois sa montée en charge achevée, absorber 20 à 25 % du trafic régional. D'autres pôles intermodaux sont également prévus dans les prochaines années, notamment à Saint-Denis-Pleyel et Rosny-Bois-Perrier, renforçant l'intégration des dessertes par autocar au réseau de transport francilien. Ces développements sont d'autant plus importants que cette offre, bien que routière, a sa place dans une politique de verdissement des mobilités ; elle contribue en effet à éviter l'autosolisme et fournit une alternative compétitive pour les destinations françaises et européennes qui ne sont pas accessibles en train.

SE DÉPLACER DURABLEMENT À PARIS ÎLE-DE-FRANCE : UNE EXPÉRIENCE TOURISTIQUE MULTIMODALE

Tout au long de leur séjour dans la région, les touristes disposent d'un large éventail de solutions de mobilité durable pour faciliter leurs déplacements : transports en commun, vélo, marche, bateau-bus, etc. constituent autant d'alternatives complémentaires permettant de répondre à la diversité des besoins, des profils et des situations de déplacement. Par ailleurs, les modes routiers s'engagent progressivement dans une transition vers des mobilités plus durables. Cette offre multimodale contribue à enrichir l'expérience touristique tout en favorisant une mobilité moins carbonée.

UN MAILLAGE DE TRANSPORTS EN COMMUN EXCEPTIONNELLEMENT DENSE

Les transports en commun constituent le principal mode de déplacement des touristes en Île-de-France : en 2025, 65,2 % d'entre eux les ont utilisés au cours de leur séjour. Cette attractivité repose sur un réseau parmi les plus denses au monde, adapté aux besoins des visiteurs.

En 2025, la fréquentation du réseau francilien a atteint un niveau historique avec 927 millions de voyages réalisés, dont 12,1 % par des touristes. Les voyageurs ont accès à 47 lignes de métro, RER, trains de banlieue (Transilien) et tramways, complétées par plus de 1 800 lignes régulières de bus. Le métro, mode de transport privilégié des touristes, compte à lui seul plus de 320 stations espacées en moyenne de 600 mètres, garantissant une excellente connexion aux principaux sites touristiques.

La forte concentration des lieux d'intérêt dans Paris intra-muros, souvent desservis par plusieurs lignes, favorise les déplacements sans voiture. Plusieurs destinations situées en petite et, par endroits, en grande couronne bénéficient également de connexions performantes, permettant aux visiteurs de rayonner facilement à l'échelle régionale (château de Versailles, Disneyland Paris, château et forêt de Fontainebleau, etc.).

LE GRAND PARIS EXPRESS, UN RÉSEAU QUI RAPPROCHERA LES SITES TOURISTIQUES

Depuis mi-2024 et l'ouverture des prolongements de la ligne 14, le projet du Grand Paris Express a commencé à se concrétiser pour les touristes. En 2027, le premier tronçon de la ligne 18 reliant Massy-Palaiseau au plateau de Saclay entrera dans sa phase d'exploitation. D'ici fin 2031, quatre nouvelles lignes totalisant 200 km de voies et 68 stations viendront quasiment doubler la longueur du réseau de métro francilien. À terme, près de deux millions de voyageurs quotidiens sont attendus sur ces nouvelles infrastructures.

Si les principaux pôles touristiques déjà bien desservis, tels que Paris ou le château de Versailles, ne connaîtront que des gains d'accessibilité limités, d'autres sites, localisés en périphérie, bénéficieront d'améliorations significatives ; c'est notamment le cas de la basilique de Saint-Denis, de la Seine Musicale, du MAC VAL ou encore du château de Champs-sur-Marne.

Au-delà des enjeux de transport, le Grand Paris Express pourrait également contribuer à une redistribution géographique de l'activité touristique. La réduction des temps de parcours entre Paris et sa périphérie renforce l'attractivité de la petite et de la grande couronne pour l'hébergement touristique. Ce mouvement est porté à la fois par le développement de l'offre hôtelière et par l'essor des locations entre particuliers ; en 2025, à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, 38 % de ces dernières sont situées en dehors de Paris intra-muros.

UNE EXPÉRIENCE VOYAGEUR EN CONSTANTE AMÉLIORATION

Afin de rendre les déplacements plus simples et plus lisibles, la modernisation du réseau et de l'expérience utilisateur se poursuit.

La réforme tarifaire entrée en vigueur le 1er janvier 2025 constitue une avancée majeure. Elle met fin à la complexité des anciennes tarifications fondées sur les distances et les zones au profit de deux titres uniques : le ticket Métro-Train-RER et le ticket Bus-Tramway. Cette simplification facilite considérablement l'utilisation du réseau par les visiteurs qui pouvaient auparavant être confrontés à une offre tarifaire difficile à comprendre. Certaines limites subsistent néanmoins, en particulier pour les touristes, comme la distinction entre les deux tarifs en vigueur et l'impossibilité d'effectuer une correspondance entre un bus ou un tramway et, par exemple, le métro avec un même titre de transport. Dans une logique de dématérialisation, la carte rechargeable Navigo Easy doit par ailleurs prochainement être accessible directement via smartphone et des valideurs par carte bancaire sont en cours de déploiement sur le réseau.

Parallèlement, le renouvellement du matériel roulant améliore le confort des voyageurs. Les lignes de métro 4, 11 et 14 sont désormais équipées de rames modernes apportant davantage de confort et d'accessibilité tandis que de nouveaux modèles de métro circulent sur la ligne 10 avant leur déploiement sur six autres lignes d'ici 2033. Les lignes D et E du RER bénéficient également de l'arrivée progressive de trains de nouvelle génération, offrant plus de capacité et de confort. Le réseau de surface poursuit lui aussi sa transformation ; la mise en service de bus électriques ou roulant aux carburants d'origine naturelle et équipés de climatisation se poursuit jusqu'en 2027.

LES MOBILITÉS ROUTIÈRES, DES DÉFIS ET UNE TRANSITION EN COURS

La voiture a été utilisée en 2025 par 30,4 % des touristes pour venir en Île-de-France. La décarbonation des mobilités routières est un défi important pour développer un tourisme plus durable. L'Île-de-France dispose d'un vaste réseau routier de plus de 55 000 km, dont 2 100 km de routes nationales et autoroutes permettant de se déplacer aisément.

Les agences de location développent progressivement leurs flottes de véhicules électriques et hybrides tandis que les services d'autopartage offrent de nouvelles solutions de mobilité ponctuelle adaptées aux visiteurs.

Afin de recharger ces véhicules, l'Île-de-France est mieux dotée que le reste du pays et peut compter sur environ 7 200 stations et près de 34 000 points de recharge. Toutefois, ces bornes sont opérées par différents exploitants. Une souscription est souvent nécessaire, ce qui limite l'accès à l'ensemble des bornes avec une même carte ; par ailleurs, les tarifs varient selon les opérateurs dans des proportions non négligeables.

En 2025, les taxis et VTC ont été le deuxième mode le plus utilisé par les touristes. Eux aussi s'engagent dans cette évolution. Sous l'effet de la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et du renouvellement des flottes, la part des véhicules hybrides et électriques progresse rapidement, contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores. En 2024, 12 % des taxis parisiens avaient des motorisations électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène et 69 % étaient équipés d'une motorisation hybride non rechargeable.

Le transport collectif routier suit la même trajectoire. Les réseaux de bus d'Île-de-France Mobilités se convertissent progressivement à l'électrique ou au biogaz tandis que les opérateurs touristiques investissent dans des véhicules moins polluants. À Paris, Big Bus exploite une flotte de bus à impériale 100 % électriques et Toot Bus exploite une flotte composée de cars électriques et de cars fonctionnant aux biocarburants (BioGNV ou HVO).

LE VÉLO, UNE SOLUTION DE MOBILITÉ FLEXIBLE ET COMPLÉMENTAIRE AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE

Le vélo s'affirme comme une solution particulièrement adaptée aux déplacements touristiques de courte distance. Son succès repose sur une offre abondante ; c'est le cas notamment à Amsterdam où le vélo fait partie du fonctionnement ordinaire de la ville ou encore à Copenhague où il est pensé comme un véritable mode de transport du quotidien et repose sur la continuité des itinéraires. Pour le secteur du tourisme, le vélo doit également être facilement accessible aux visiteurs occasionnels.

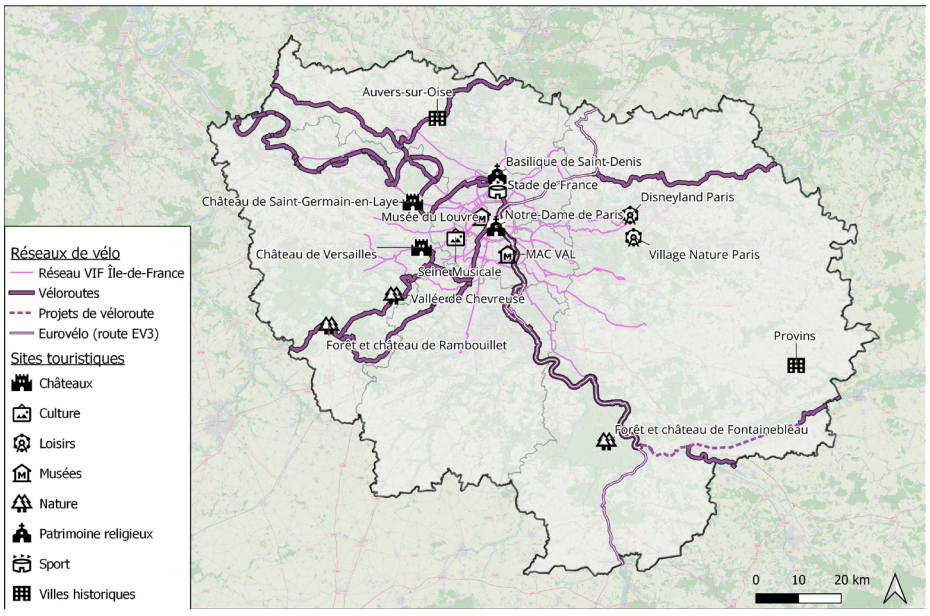
A Paris Île-de-France, les touristes peuvent recourir à de nombreux loueurs privés ou aux services de vélos en libre-service. Vélib' Métropole, principal opérateur public, met à disposition plus de 20 000 vélos (dont 40 % à assistance électrique) répartis dans plus de 1 500 stations implantées dans 65 communes. Cette offre est complétée par les opérateurs privés Lime, Dott et Voi qui proposent chacun jusqu'à 6 000 vélos électriques. Ces services sont particulièrement appréciés des visiteurs internationaux qui peuvent les utiliser via les mêmes applications que dans leur pays.

Le développement des infrastructures accompagne cette dynamique (cf. « Carte 1 »). L'Île-de-France dispose aujourd'hui d'environ 9 152 km d'aménagements cyclables (dont 4 632 km de pistes et bandes cyclables), soit une augmentation de 50 % depuis 2018. L'enrichissement de l'offre se poursuit puisque le futur réseau Vélo Île-de-France (VIF) doit parallèlement constituer à l'horizon 2030 un maillage structurant de 11 itinéraires et 750 km ; principalement conçu pour les déplacements quotidiens, ce réseau pourrait également améliorer la continuité et la sécurité des parcours touristiques, notamment entre Paris, les gares, les principaux sites et les véloroutes nationales. Le Plan Vélo métropolitain viendra, à terme, compléter ce maillage avec 260 km de réseau supplémentaire.

CARTE 1 - RÉSEAUX DE VÉLOS ET SITES TOURISTIQUES EN ÎLE-DE-FRANCE

Un maillage cyclable de plus en plus complet en Île-de-France

Réseaux de vélos et sites touristiques en Île-de-France



Source : fond de plan : OSM
Réalisation : CCI Paris Île-de-France, septembre 2026

L'intermodalité progresse également grâce au développement des stationnements sécurisés. Environ 30 000 places de stationnement vélo sont aujourd'hui disponibles à proximité des gares, un chiffre qui devrait atteindre 140 000 places d'ici 2030 selon les objectifs d'Île-de-France Mobilités. Par ailleurs, 300 000 emplacements répartis sur 27 000 sites sont disponibles dans l'espace public.

Toutefois, le recours au vélo demeure plus contrasté dans les territoires de grande couronne. Les distances y sont généralement plus importantes et les aménagements parfois moins présents, moins continus ou moins sécurisés. En dehors des pratiques de vélotourisme, le vélo reste donc avant tout privilégié pour les déplacements urbains de courte distance.

DE NOUVEAUX MODES QUI DIVERSIFIENT LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Au-delà des transports collectifs traditionnels, de nouvelles solutions de mobilité enrichissent l'expérience des visiteurs et permettent des déplacements plus souples et plus durables.

Les trottinettes électriques en libre-service, proposées par des opérateurs, se sont imposées comme l'un des modes de déplacement favoris de certaines clientèles touristiques. Cependant, elles ne sont plus présentes dans les rues de la capitale depuis le 31 août 2023 à la suite d'une votation citoyenne de la mairie de Paris. Ce mode de déplacement a permis des apports en matière de durabilité des déplacements ; cependant, la cohabitation des usages dans l'espace public d'une métropole est complexe et n'a pas permis d'assurer sa pérennité. D'autres territoires franciliens, à l'instar de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, proposent toujours ce service ; c'est le cas également en Italie, à Rome et à Milan où les trottinettes en libre-service sont largement utilisées. En revanche, la réglementation relative au *free floating* est très stricte à Amsterdam et est restrictive à Barcelone tandis que la ville de Madrid a décidé de complètement supprimer ce type de service.

La mobilité fluviale connaît également un regain d'intérêt. Des lignes régulières exploitées sur la Seine et la Marne constituent une alternative de déplacement originale pour les touristes (cf. ci-après).

DES INNOVATIONS AU SERVICE DE L'EXPÉRIENCE TOURISTIQUE

Les applications de mobilité et celles de type « *Mobility as a Service* » (MaaS), qui regroupent plusieurs modes de transport au sein d'une même interface, jouent désormais un rôle important dans l'expérience touristique dans les grandes métropoles.

Elles permettent de localiser un vélo ou une trottinette disponible à proximité, de déverrouiller un véhicule, de commander un taxi ou un VTC, de payer un trajet et de planifier son itinéraire. Cette numérisation de l'offre contribue à rendre les déplacements plus fluides et plus autonomes pour les touristes, tout en favorisant l'intermodalité avec les transports en commun.

DU TRANSPORT À L'EXPÉRIENCE : FAIRE DE LA MOBILITÉ DURABLE UN ATOUT TOURISTIQUE

Toutefois, la mobilité touristique en Île-de-France ne se limite plus à l'acheminement des visiteurs vers les grands sites. Le déplacement peut constituer une expérience à part entière : parcourir une véloroute, suivre un itinéraire de randonnée, découvrir le patrimoine à partir d'un bateau sur la Seine ou emprunter un transport offrant un point de vue singulier sur le paysage métropolitain. Cette évolution répond à une demande de tourisme plus actif, plus lent et davantage tourné vers les espaces naturels ou les territoires périphériques. Elle peut aussi contribuer à mieux répartir les flux touristiques au-delà du cœur de Paris.

Même si les retombées économiques des mobilités durables dans la filière tourisme ne font pas encore l'objet d'un compte régional consolidé, l'enjeu économique est significatif. Les mobilités durables constituent en effet des supports de diversification de l'offre susceptibles de générer des dépenses de restauration, d'hébergement, de location de matériel, de guidage et de loisirs dans des territoires moins fréquentés et d'accroitre le nombre de visiteurs récurrents (*repeaters*).

CYCLOTOURISME ET RANDONNÉE : TRANSFORMER LES ITINÉRAIRES EN DESTINATIONS

Le potentiel francilien repose d'abord sur la densité de ses réseaux. Parmi les 9 152 km d'aménagements cyclables, environ 800 km de véloroutes sont inscrits au schéma régional selon les données du réseau Vélo & Territoires. Parmi ces véloroutes figurent notamment la Véloscénie, qui relie Paris au Mont-Saint-Michel, l'Avenue verte London–Paris, la Seine à vélo ou encore la Scandibérique. Ces itinéraires combinent déplacements, découverte des paysages et accès à des sites patrimoniaux : vallée de Chevreuse, domaine de Sceaux, château de Versailles, vallées de la Seine et de l'Oise, forêts et espaces ruraux de grande couronne.

Le vélotourisme présente en outre un potentiel de retombées économiques. Selon une enquête sur cette cible spécifique publiée par Choose Paris Region, les cyclotouristes ont dépensé, en 2025, 796 € en moyenne par séjour contre 481 € pour l'ensemble des touristes. Au total, cela représente 671 millions d'euros annuellement, soit 3 % de la consommation touristique. Cette forme de tourisme, en progression constante, est plébiscitée par les touristes internationaux puisqu'ils représentent 70 % de cette clientèle contre 46 % de l'ensemble des touristes. Cette activité attire aussi un public plus jeune avec une moyenne d'âge de 4 ans inférieure à celle de l'ensemble des clientèles traditionnelles. Ces observations témoignent de l'intérêt économique de convertir le passage des cyclistes en séjour marchand, grâce à des hébergements adaptés, à des services de location et de réparation, au transport des bagages, à des possibilités de stationner à proximité des sites de visite ou encore à des offres combinant vélo, patrimoine et gastronomie.

La randonnée dispose d'un potentiel comparable, quoique moins documenté. En 2022, l'Île-de-France comptait déjà 7 656 km de sentiers de randonnée et 120 272 hectares d'espaces naturels ouverts au public, selon la carte des itinéraires pédestres et des espaces verts établie par l'Institut Paris Region. Les itinéraires traversant les forêts de Fontainebleau, de Rambouillet ou de Saint-Germain-en-Laye, les parcs naturels régionaux et les vallées franciliennes proposent une découverte lente de la région, accessible en train ou en RER. Des parcours urbains comme le GR 75 autour de Paris ou les sentiers métropolitains permettent également de faire du paysage urbain, des infrastructures et des transformations du Grand Paris des objets de visite à part entière.

Pour le vélo comme pour la randonnée, le principal enjeu est moins la création de nouveaux tracés que leur « mise en tourisme » : communication ciblée, continuité des parcours, signalétique homogène, accès à partir des gares, stationnement sécurisé, information multilingue, présence de points d'eau et de services (bornes de réparation) ainsi que qualification de l'offre d'hébergement.

LE TOURISME FLUVIAL SUR LA SEINE ET LA MARNE : UNE ATTRACTION MAJEURE MAIS UNE TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ENCORE INCOMPLÈTE

Les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 ont mis la Seine à l'honneur et redonné au tourisme fluvial une place centrale dans l'attractivité de Paris et de l'Île-de-France ; il constitue, dans la région, l'exemple le plus abouti d'un mode de déplacement devenu une attraction touristique à part entière. En 2025, selon Voies Navigables de France, les bateaux-promenade ont transporté environ 8,8 millions de passagers dans la région capitale ; ce chiffre est, par exemple, équivalent aux 8,4 millions de visiteurs du domaine de Versailles la même année.

La Seine offre un environnement touristique particulièrement lisible : un déplacement continu, un point de vue original et dégagé sur les monuments et une expérience immédiatement accessible aux visiteurs internationaux. Au-delà des promenades parisiennes, l'offre inclut les croisières avec restauration ou espaces privatifs, des péniches-hôtels ainsi que des paquebots fluviaux reliant Paris à la Normandie. HAROPA PORT recense sur l'axe Seine 14 compagnies et 21 paquebots fluviaux de plus de 50 places pour la croisière avec hébergement. L'activité nationale des paquebots fluviaux a atteint un record de 507 600 passagers et près de 2 millions de nuitées en 2025 ; sur le bassin de la Seine plus particulièrement, le nombre de passagers a progressé de 16 % et celui des nuitées de 22 % par rapport à 2024.

L'itinéraire « Paris-Normandie » dispose encore d'un potentiel de développement ; il reste en effet encore modeste comparativement aux croisières sur le Danube (qui desservent Vienne, Bratislava, Budapest ou encore Belgrade) et sur le Rhin (Cologne, Strasbourg, etc.).

Par ailleurs, la « mise en tourisme » de la Marne, des canaux et des portions de Seine situées en dehors de l'hypercentre de la métropole demeure plus limitée. Ces espaces présentent pourtant un intérêt pour faire le lien entre patrimoine industriel, paysages de berges, guinguettes, équipements olympiques et communes de petite couronne. Leur développement pourrait favoriser une diffusion des flux touristiques, à condition de disposer d'escales adaptées et d'offres régulières, suffisamment visibles et articulées avec le réseau de transport collectif et les itinéraires cyclables.

La durabilité environnementale de cette activité doit toutefois être appréciée avec prudence. Une croisière fluviale ne peut être qualifiée de mobilité durable du seul fait qu'elle se déroule sur l'eau : son bilan dépend de la motorisation, de la capacité du bateau, de son taux de remplissage et de ses conditions d'exploitation. La flotte francilienne reste majoritairement thermique mais sa transition est engagée. Vedettes de Paris a mis en service en février 2024 un premier bateau de transport de passagers 100 % électrique ; la Compagnie des Bateaux-Mouches a, de son côté, mis en service deux bateaux hybrides en 2024 et s'est engagée à renouveler progressivement sa flotte au cours de la décennie. Le fluvial constitue donc d'ores et déjà un objet touristique majeur, mais son positionnement comme offre véritablement durable dépendra de la rapidité de l'électrification des bateaux et des quais ainsi que de la transparence des opérateurs sur leurs émissions.

QUAND LE TRANSPORT COLLECTIF DEVIENT ATTRACTION

Certains transports publics franciliens possèdent enfin une valeur touristique propre.

A l'instar du tramway 28 à Lisbonne ou du « Roosevelt Island Tramway » à New York, la portion aérienne de la ligne 6 du métro entre Passy et Bir-Hakeim, qui franchit la Seine à proximité de la tour Eiffel, est notamment devenue une séquence paysagère emblématique. La RATP elle-même met en avant la « vue magnifique » offerte par la ligne sur le monument. D'autres parcours peuvent participer à cette lecture touristique du réseau : le funiculaire de Montmartre, les sections aériennes des lignes 2 et 6, certaines lignes de bus, comme la 72 ou la 45 qui traversent les quais ou les quartiers touristiques, ou encore les trains desservant Versailles et Fontainebleau. Le Câble C1, premier téléphérique urbain francilien, ouvre une nouvelle catégorie. Mis en service en décembre 2025, il relie Créteil–Pointe du Lac à Villeneuve-Saint-Georges en desservant cinq stations sur un parcours de plus de 4 km. Sa fonction première est le désenclavement de communes du Val-de-Marne ; toutefois, son caractère inédit, le déplacement aérien et les vues offertes sur le paysage métropolitain en font aussi un objet de curiosité et une destination touristique en soi (sa fréquentation est déjà supérieure à 12 000 voyageurs par jour).

Ces exemples montrent l'intérêt d'une approche du réseau de transport fondée sur l'expérience de loisir : choix d'itinéraires panoramiques, information sur les paysages traversés, audioguides, contenus numériques ou parcours combinant plusieurs modes.

UN POTENTIEL ÉCONOMIQUE QUI DÉPENDRA DE LA CAPACITÉ À RENDRE CES OFFRES PLUS LISIBLES ET MIEUX ARTICULÉES

La mobilité touristique peut ainsi contribuer à renouveler l'image de l'Île-de-France : celle-ci ne doit plus seulement apparaître comme une destination concentrée autour de grands monuments mais aussi comme un territoire à parcourir par le fleuve, les itinéraires cyclables, les sentiers ou certains réseaux de transport alternatifs. Son intérêt économique tient notamment à sa capacité à mieux répartir une partie des visiteurs et de leurs dépenses vers les communes riveraines, les espaces naturels, les centralités de grande couronne ou des territoires encore moins identifiés dans les parcours touristiques classiques.

Plusieurs points de vigilance apparaissent toutefois si l'on souhaite favoriser un développement plus affirmé de ces formes de tourisme doux. Le premier concerne l'intermodalité : l'expérience touristique reste fragile dès lors que les correspondances entre gares, itinéraires cyclables, sentiers, escales fluviales ou sites de visite sont peu lisibles, discontinues ou insuffisamment équipées. Le deuxième tient à la transformation progressive des itinéraires en véritables expériences touristiques : au-delà du tracé lui-même, leur attractivité dépend de la qualité de l'information disponible, de la signalétique, des services associés, de la possibilité de se restaurer, de louer ou réparer du matériel, de stationner un vélo en sécurité ou encore de prolonger la visite par une nuitée. Le troisième point porte sur la connaissance économique de ces pratiques. Alors que le tourisme fluvial bénéficie déjà d'indicateurs relativement structurés, que les cyclistes des véloroutes sont ponctuellement interrogés, les fréquentations, profils de clientèle et niveaux de dépenses liés à la randonnée ou aux transports à forte valeur expérientielle demeurent encore peu documentés à l'échelle francilienne.

Le potentiel est donc réel mais les différentes formes de mobilité touristique présentent des degrés de maturité très variables. La qualification du tourisme fluvial comme mobilité durable dépendra de la transition environnementale des flottes et des infrastructures. Le vélo et la marche offrent, de leur côté, un levier important de diffusion territoriale ; toutefois, leur conversion en séjours et en retombées économiques suppose une meilleure visibilité s'appuyant sur une « mise en récit » des parcours et des services.

Auteurs : Aurélian CATANA (Choose Paris Region), Mickaël LE PRIOL (Crocis de la CCI Paris Île-de-France), Aurélien NEFF (Département Tourisme, Congrès et Salons de la CCI Paris Île-de-France) et Elian TIJOU (Pôle Développement Economique Régional de la CCI Paris Île-de-France)

Remerciements : les auteurs adressent leurs plus vifs remerciements à Léa BRODIN du département de géographie économique de la CCI Paris Île-de-France pour la réalisation de la carte figurant dans cette étude.

POUR EN SAVOIR PLUS :

- « Évaluation des externalités générées par les mobilités touristiques en France à l'horizon 2030 », rapport final, ADEME, 2020
- « Une mobilité des touristes au service de l'attractivité économique de Paris Île-de-France », CCI Paris Île-de-France, avril 2025
- CDG Express
- Choose Paris Region - Visit Paris Region
- Choose Paris Region - enquête ATR (Ipsos) ; résultats annuels 2024 et 2025
- Grand Paris Express
- HAROPA PORT
- « Les itinéraires de randonnée pédestre en Île-de-France », L'Institut Paris Region :
- « L'Île-de-France, un territoire en pleine mue cyclable », L'Institut Paris Region, Note Rapide n°1 066, septembre 2026
- « Plan des mobilités en Île-de-France 2030 : en route vers le bas carbone », Région Île-de-France, septembre 2025
- « Panorama : tendances et chiffres clés du tourisme fluvial », Voies Navigables de France

Directeur de la publication : Stéphane FRATACCI
Directrice de la rédaction : France MOROT-VIDELAINE
Rédacteur en chef : Julien TUILLIER
Maquette et mise en page : Stéphanie FOURNIER
Reproduction autorisée à la condition expresse de mentionner la source
Copyright photo : ©adobestock_Ekaterina Pokrovsky
Dépot légal : novembre 2026
ISSN : 1266-3255

CROCIS de la CCI Paris Ile-de-France
11, rue Léon Jouhaux - 75010 Paris
e-mail : crocis@cci-paris-idf.fr
Retrouvez toutes nos publications sur www.crocis.cci-paris-idf.fr
Suivez nous sur : Instagram ou X @CROCIS_CCI_IDF ou Linkedin
Responsable : Julien TUILLIER
Industrie - Démographie d'entreprises - Enquêtes : Yves BURFIN
Conjoncture - Benchmark européen - Tourisme : Mickaël LE PRIOL
Services - Commerce - Développement durable : Bénédicte GUALBERT
Veille économique : Marielle GUERARD, Charlotte BIZIEUX
PAO - Multimédia : Nathalie PAGNOUX
Administration - Secrétariat : Isabelle BURGOT

CROCIS L'ÉCONOMIE EN ÎLE-DE-FRANCE

Un centre d'observation de CCI PARIS ILE-DE-FRANCE