

Les mobilités événementielles

**Le cas des 9^{ièmes} Championnats du Monde d'Athlétisme
2003 à Paris**

Rapport PREDIT /INRETS - RATP

Coordination scientifique : Françoise POTIER

Monique SMOLAR

Florence BONNAT

Julien DIELEMAN

Frédéric CHATEAU

Juillet 2006



SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.7
Chapitre 1 - IMPACT DES GRANDS EVENEMENTS SUR LES TRANSPORTS :	
Perspective historique	p.11
I- La production de moyens de transport lors des grands événements de 1850 à 1940 à Paris	p.12
1.1 - Les grands événements étudiés	p.12
1.2 - Le poids du contexte parisien	p.13
1.3 - Le grand événement comme moteur et catalyseur du développement des transports à Paris	p.17
1.4 - De très forts contrastes dans les réalisations effectuées lors des grands événements sur les réseaux de transports	p.20
2- La gestion des grands événements à Paris	p.21
2.1 - L'organisation des grands événements : services spéciaux, élaboration du Plan Transport	p.21
2.2 - La gestion pendant l'événement : confrontation avec la réalité	p.23
2.3 - Le post-événement	p.24
Chapitre 2 : LE PLAN TRANSPORT POUR LES CMA-2003	p.27
Chapitre 3 - LES SPECTATEURS DES CHAMPIONNATS MONDIAUX D'ATHLETISME	p.33
I - L'enquête des spectateurs	p.33
1.1 - Les questionnaires	p.33
1.2 - Cible	p.33
1.3 - Mode de passation	p.33
1.4 - Lieux de passation	p.34
1.5 - Dates et heures de passation	p.34
2 - La population « spectateurs » enquêtés	p.34
2.1 - Origine géographique des spectateurs des CMA	p.34
2.2 - Profil moyen du spectateur des CMA	p.36
3 - Mobilité des spectateurs	p.36
3.1 - Mobilité des spectateurs pour venir en Ile-de-France et séjour en Ile-de-France	p.37
3.2 - Mobilité des spectateurs en Ile-de-France pour se rendre au stade de France	p.40
3.3 - Usage habituel des transports et usage en Ile-de-France	p.42
4 - Attitudes des spectateurs face aux transports	p.45
4.1- Les difficultés ressenties	p.45
4.2 - Connaissance antérieure des spectateurs du stade de France	p.48
4.3 - Perception des services offerts au stade de France par les spectateurs	p.49
5 - Forum Mondial Du Sport	p.51
6 - La mobilité des spectateurs en Ile de France	p.52
7- Les dépenses des spectateurs durant leur séjour en Ile-de-France	p.55
Chapitre 4 - LES FRANCILIENS NON SPECTATEURS	p.57
1 - L'enquête des spectateurs	p.57
1.1 - Les questionnaires	p.57
1.2 - Cible	p.57
1.3 - Mode de passation	p.57
1.4 - Lieux de passation	p.57
1.5 - Dates et heures de passation	p.57
2 - La population enquêtée	p.58
3 - Mobilité des Franciliens non spectateurs pendant les CMA	p.61
3.1 - Les activités des Franciliens non spectateurs	p.62
3.2 - Les modes de transport des Franciliens non spectateurs	p.65
3.3 - Les déplacements des Franciliens non spectateurs	p.66
3.4 - Déplacements et mode de transport	p.66
4 - Modifications de mobilité dues aux CMA	p.67
5 - Perception des transports par les Franciliens non spectateurs pendant les CMA	p.69
6 - Relations des Franciliens non spectateurs avec les CMA	p.71
6.1- La notoriété des CMA pour les Franciliens non spectateurs	p.71

6.2 - Relations entre les Franciliens non spectateurs et les moyens d'information	p.72
6.3 - Intérêt des Franciliens non spectateurs pour les CMA	p.72
6.4 – Le modes de suivi des CMA par les Franciliens non spectateurs	p.74
6.5 - Perception de fête par les Franciliens non spectateurs	p.74
7 - Notoriété du Forum Mondial du Sport : un événement connu des seuls spectateurs	p.75
8 - Freins et motivations à la non participation aux CMA : une analyse textuelle	p.76
8.1 - Qui s'intéresse aux CMA ?	p.76
8.2- Attitudes et intérêt vis-à-vis des CMA	p.78
8.3- Pourquoi les Franciliens n'assistent pas aux CMA	p.85
Chapitre 5- LES TOURISTES A PARIS NON SPECTATEURS	p.95
I - Description de l'enquête	p.95
1.1 - Les questionnaires	p.95
1.2 – Cible	p.95
1.3 - Mode de passation	p.95
1.4 - Lieux de passation	p.95
1.5 - Dates et heures de passation 2- La population « spectateurs » enquêtée	p.95
2- Description de la population « spectateurs » enquêtée	p.96
3- La mobilité des touristes pour venir en Ile de France	p.96
4- La mobilité des touristes en Ile-de-France pendant les CMA	p.97
5- Perception des touristes non spectateurs des CMA	p.99
5.1- Perception de l'événement	p.99
5.2- Perception des transports	p.99
Chapitre 6 - ASPECTS ECONOMIQUES DU TOURISME EVENEMENTIEL	p.101
Chapitre 7 - SYNTHESE DES 3 POPULATIONS : POINTS COMMUNS ET DIVERGENCES	p.105
I- Synthèse des trois enquêtes	p.105
1.1- Les spectateurs	p.105
1.2 - Les Franciliens non spectateur	p.105
1.3 Les touristes non spectateur	p.106
2- Divergences et convergences	p.107
3- Des suggestions pour améliorer les transports	p.108
ANNEXES	
I- Représentativité de l'enquête menée auprès des Franciliens non spectateur	p.109
II - Questionnaire Spectateurs	p.112
III - Questionnaire Franciliens non spectateur	p.117
IV - Questionnaire Touristes à Paris français -anglais	p.125
V- Analyse multivariée de la mobilité des trois types d'enquêtés	p.130
VI-Organisation RATP	p.135
BIBLIOGRAPHIE	p.139

INTRODUCTION

Avec l'essor des grandes manifestations à forts enjeux économiques, sociaux et culturels pour les métropoles, les mobilités événementielles se développent fortement, entraînant un grand nombre de déplacements à toute heure de la journée.

Ces événements se traduisent par une concentration sur une durée limitée de problèmes notamment de médiatisation, de gestion du public et des foules, d'organisation des transports et de la sécurité. L'événementiel devient une dimension de la vie urbaine que les villes utilisent pour leur animation et pour leur attractivité. Les événements sportifs se placent parmi les manifestations les plus marquantes d'un point de vue médiatique, économique, social et territorial.

Ces grands événements sont organisés de plus en plus fréquemment, notamment en Région Ile de France, comme le Championnat du Monde d'athlétisme qui s'est déroulé au Stade de France à Saint-Denis du 7 août au 3 septembre 2003. Ces événements sont des révélateurs de la ville et de son fonctionnement.

L'événementiel devient un facteur-clé pour les métropoles tant pour l'animation et la gestion urbaines que pour leur image, leur attractivité internationale ou leur développement territorial. Des partenariats étroits et inédits doivent obligatoirement se nouer entre organisateurs des manifestations, institutions nationales, élus locaux, société civile, entreprises publiques et privées, pour co-produire, co-organiser et co-gérer ces grands événements.

Pour les transporteurs, il s'agit d'inventer des solutions adaptées pour répondre à la variété de demandes occasionnées par des flux de mobilité inhabituels qui impliquent la mise en place de transports exceptionnels. Plusieurs types de voyageurs sont présents sur le territoire de l'événement : résidents et non-résidents qu'ils soient participant -spectateurs, accrédités et personnels de l'organisation et de la gestion de l'événement- ou non.

Avec 500 000 spectateurs et 20 000 accrédités, les 9^{èmes} Championnats du Monde d'Athlétisme qui se sont tenus à Paris ont constitué un événement majeur, particulièrement pour les transports. Un Plan de Transport a été mis en place pour ces Championnats et sert de référence pour d'autres manifestations¹.

L'organisation des transports en Ile-de-France, et celle mise en œuvre pour chaque manifestation depuis l'ouverture du Stade de France en 1998, ont été, à nouveau, mises à l'épreuve d'un événement de portée mondiale. Cette manifestation multi - sites, d'une durée d'un mois avec une hyper-pointe de neuf jours pendant les compétitions proprement dites -du 23 août au 31 août 2007- est une des plus complexes qui soit. La communication,

¹ Il préfigurait celui de la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012.

l'information et la signalétique jouent un rôle crucial pour faciliter les mobilités des populations présentes sur le territoire considéré. Le Plan Transport des Championnats du Monde a alimenté les réflexions sur un système de mobilité adapté à différentes situations événementielles et " normales ".

Pour définir ce Plan de Transport événementiel, la connaissance des espace-temps des participants est indispensable pour mieux comprendre leurs modes de vie et leurs usages de la ville, ainsi que les mixités sociales, spatiales et temporelles entre ville événementielle et ville " quotidienne ". Les mobilités événementielles et touristiques sont encore mal connues. La mobilité des participants à cet évènement est-elle spécifique ? En quoi se différencie-t-elle de la mobilité « régulière », quotidienne ?

Les résidents ont-ils la même mobilité pendant un tel événement ? Cependant, si les mobilités quotidiennes courantes sont connues, il est nécessaire d'étudier les conséquences que peut avoir un tel évènement sur ceux qui n'y participent pas : les résidents des quartiers ou communes situés le long des lignes B du RER et 13 au nord de Paris qui risquent d'être perturbés dans leurs déplacements du fait du Plan Transport mis en place pour les délégations et les accrédités, et des communes situées à proximité du stade de France ainsi que les touristes à Paris.

La mobilité des non participants change-t-elle durant le déroulement de l'évènement, en quoi s'en trouve-t-elle affectée ?

Il est possible alors de mieux cerner les attentes et les besoins qui en découlent en matière de transport.

Objectifs de la recherche

Les objectifs de la recherche correspondent aux trois questions posées ci-dessus. A savoir :

a - La connaissance de la mobilité des participants à un événement qu'ils soient spectateurs ou participants : cette mobilité est-elle spécifique ? En quoi se différencie-t-elle de la mobilité « régulière, quotidienne ?

b - La mobilité des non participants change-t-elle durant le déroulement de l'évènement, en quoi s'en trouve-t-elle affectée ?

c - Quelles recommandations en matière de transport en général?

Trois systèmes d'investigation

Afin de répondre à ces différentes interrogations, des enquêtes ont été menées auprès de trois types de populations, durant les CMA, définies selon leur participation aux CMA et leur lieu de résidence :

a- les spectateurs et les employés des CMA au Stade de France qu'ils soient ou non franciliens; cette enquête a été réalisée par des enquêteurs autour du Stade de France ;

b- les Franciliens non spectateurs résidant proche de la ligne de métro/RER B et D, afin de mesurer la gêne éventuelle résultant du plan transport mis en place par la RATP pour les CMA ; enquêtes téléphoniques réalisées par la SOFRES pour le compte de la DREIF, de l'INRETS et du PREDIT;

c- les touristes à Paris non spectateurs - enquêtes par enquêteur dans le métro ou autour des lieux « touristiques ».

Les questionnaires établis pour les trois populations ont été, autant faire se peut, équivalents. Ils abordent, outre les caractéristiques socio-économiques de l'individu, les déplacements réalisés la veille de l'enquête en incluant ceux effectués hors Ile-de-France, les déplacements pour venir en Ile de France et ceux pour se rendre au stade de France le cas échéant, le degré de connaissance et d'implication aux CMA et au FMS, les modes d'hébergement et les dépenses des touristes.

Au total, 1230 questionnaires exploitables ont été recueillis auprès des spectateurs, 1003 auprès des Franciliens non spectateurs et 260 auprès des touristes à Paris non spectateurs.

Une originalité et un test pour de futures enquêtes déplacements

Les enquêtes déplacements sont longues, coûteuses et ne sont donc réalisées qu'à des intervalles de temps trop éloignés pour anticiper les évolutions - les comportements changent plus vite que les données sur lesquelles sont fondées les analyses -.

Dans ces enquêtes, la mobilité a été abordée à partir des activités réalisées par demi-journée prise globalement et non pas par un descriptif très précis de tous les déplacements de 0h à 24h.

Le déroulement des enquêtes

a- Auprès des spectateurs des CMA

Des enquêteurs de « Partenaires Pour la Ville » (PPV), ainsi que des personnels de la société ISIAS et de l'INRETS se sont répartis sur 7 lieux autour et aux abords du Stade de France, notamment sur le site du Forum Mondial du Sport (45% des enquêtes), la passerelle au-dessus du canal menant au métro ligne 13 (10% des enquêtes) et le long des files d'attente aux guichets du Stade de France (30% des enquêtes).

Ces enquêtes se sont déroulées entre le 23 et le 31 août auprès de 1235 personnes.

b- Auprès des Franciliens non spectateurs

L'enquête a été réalisée du 25 août au 1^{er} septembre 2003, par téléphone par la SOFRES auprès de 1006 Franciliens non spectateurs.

Les lieux de résidence des enquêtés se répartissent de la manière suivante:

- à Paris, dans le 3^e, 6^e, 14^e, 17^e, 18^e, représentant 66% des personnes enquêtées ;
- au sud de Paris, à Bourg la Reine dans les Hauts-de-Seine, à Arcueil et à Gentilly dans le Val-de-Marne (6% des personnes enquêtées) ;
- Au nord de Paris, en Seine-Saint-Denis à Aulnay-sous-Bois, La Courneuve, Saint-Denis, Saint-Ouen (28% des personnes enquêtées).

c- Après des touristes non spectateurs à Paris

Plusieurs lieux d'enquête ont été successivement choisis :

- les stands mis en place par l'Office du Tourisme de Paris et la RATP dans un certain nombre de stations de métro ou de gares RER fréquentées par des touristes. Sur demande des touristes, les personnes qui tenaient ces stands fournissaient les informations tant sur les transports que sur les sites à visiter. Cependant, les touristes souvent pressés ne prenaient pas le temps de répondre à un questionnaire qui durait un quart d'heure. De plus, il y avait un biais puisqu'il ne s'agissait là que des personnes fréquentant les transports en commun ;

- les lieux d'attente de plusieurs monuments ou musées parisiens (la Tour Eiffel, Notre-Dame, le Musée du Louvre...) ont été aussi des lieux d'enquête, ainsi que le quartier de Montmartre. Ces enquêtes ont été réalisées avec le concours de la société ISIAS.

Chapitre I - IMPACT DES GRANDS EVENEMENTS SUR LES TRANSPORTS : Perspective historique²

Les Grandes Expositions nationales et internationales ont leurs origines dans les foires antiques et médiévales et ont été organisées pour les besoins du commerce : nécessité pour le vendeur d'apporter une information à l'acheteur, utilité pour ce dernier de confronter les denrées mises à sa disposition par les différents marchands.

Progressivement, il ne s'agit plus de promouvoir le commerce mais de présenter des objets nouveaux pour les faire connaître à la population. Ces événements internationaux ou universels ont donc été longtemps guidés par l'idée de progrès fondée sur une croyance très forte en la science (saint-simonisme).

Dès 1855, lors de l'Exposition Universelle de Paris, on se détache de la question des objets de la production industrielle pour la remplacer par des thèmes comme les arts et la culture : l'Exposition Universelle présente un monde lointain, peu à portée de main. D'autres thèmes, comme l'agriculture, l'industrie, les transports, l'alimentation font l'objet d'autres Expositions.

On passe progressivement au thème de l'Homme (anthropologie, sociologie,...) comme créateur d'objets, puis à une thématique globale pour l'exposition, par exemple « les Océans » à Lisbonne.

La plupart des grands événements de 1855 à 1937 ont laissé une marque pas toujours souhaitée dès le départ d'ailleurs, un monument par exemple, qui reste le témoin d'une époque. Mais ces grands événements ont entraîné également des remaniements très importants du réseau de transports publics en obligeant les pouvoirs publics et les entreprises à prendre des décisions qui, sans cela, auraient peut-être débouché plus tard, même si dès le 19^{ième} siècle, l'extension et la complexité de Paris exigent des transports en commun efficaces. Rappelons que le transport en commun est une innovation qui a été expérimentée en 1662, a périclité rapidement, puis s'est définitivement établie en 1828.

Le présent chapitre a pour objet de montrer en quoi les grandes manifestations passées ont eu un impact sur les transports à Paris. Il aborde successivement l'impact des grandes manifestations sur la production des moyens de transport et sur la gestion des transports à Paris.

² Ce chapitre est largement inspiré du mastère «Action Publique » de C. Godhino –ENPC-RATP-INRETS

I- LA PRODUCTION DE MOYENS DE TRANSPORT LORS DES GRANDS EVENEMENTS DE 1850 à 1940 A PARIS

1.1 - Les grands événements marquants

On entend par grand événement, une manifestation qui accueille un nombre important de visiteurs par rapport à la population de la ville-hôte.

Neuf grandes manifestations se sont tenues à Paris de 1850 à 1937. Depuis et jusqu'à 1998, Paris n'a pas accueilli de grande manifestation.

L'**Exposition Universelle de 1855** à Paris, qui s'est tenu aux Champs-Élysées à l'emplacement des grand et petit Palais, a accueilli 5 millions de visiteurs.

L'**Exposition Universelle de 1867** à Paris a accueilli 15 millions de visiteurs.

En 1867, on admet, par principe, un cycle de onze ans pour les Expositions Universelles tenues à Paris.

L'**Exposition Universelle de 1878** à Paris, qui s'est tenu sur l'esplanade du Champs de Mars et sur la colline de Chaillot, a accueilli 16 millions de visiteurs. La colline de Chaillot a été aménagée pour la première fois.

L'**Exposition Universelle de 1889** est la première grande manifestation bénéficiaire. Elle accueille 32 millions de personnes et compte 9 jours avec plus de 300 000 personnes par jour.

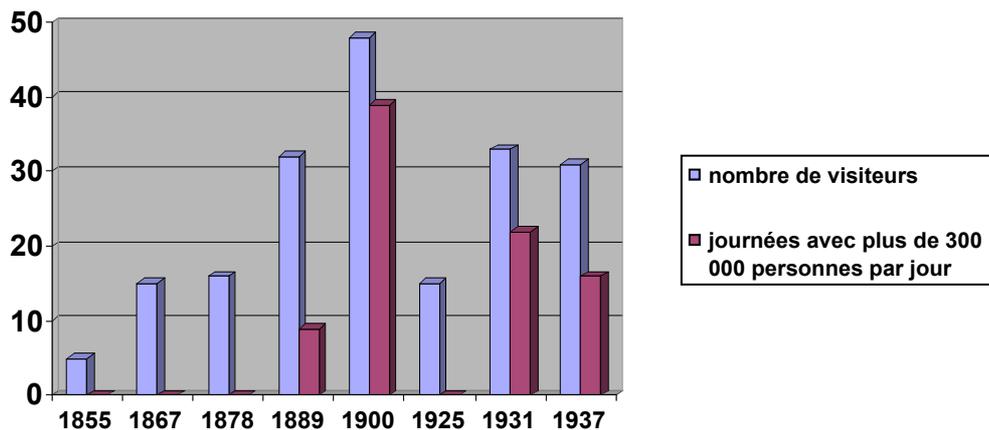
L'**Exposition Universelle de 1900** et les **Jeux Olympiques** accueillent 48 millions de personnes et compte 39 jours avec plus de 300 000 personnes par jour. Elle se tient du Trocadéro aux Invalides, de part et d'autre de la Seine.

Les **Jeux Olympiques de 1924** (8^{ième} olympiade) se sont tenus essentiellement à Colombes en très proche banlieue de Paris .

L'**Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes de 1925** qui s'est tenue au Grand Palais, Quai d'Orsay et la place de la Concorde- couvre le tiers de la surface de 1900 soit 30 hectares. Elle accueille 15 millions de personnes, aucune journée ne compte plus de 300 000 personnes. Divers pavillons sur le cours de la Reine, entre la place de la Concorde et le Pont des Invalides, sont construits.

L'**Exposition Coloniale de 1931** qui réunit des produits agricoles, industriels et artistiques des colonies françaises, accueille 33 millions de personnes, 22 jours avec plus de 300 000 personnes et se tient sur 110 hectares au bois de Vincennes, tout autour du lac Daumesnil.

L'**Exposition Internationale des Arts et Techniques dans la vie moderne (dite Universelle selon Pascal Ory) de 1937** sur les berges de la Seine, du Pont de Passy à la Concorde, occupant le Champs de Mars et l'Esplanade des Invalides, accueille 31 millions de visiteurs soit 175 000 visiteurs par jour et compte 16 jours avec plus de 300 000 personnes.



Graphique 1 : Nombre de visiteurs et affluence quotidienne selon les grandes manifestations organisées à Paris

1.2 - Le poids du contexte parisien

1.2.1- Des éléments structurels modifient le réseau de transport

Des phénomènes de fond, comme la croissance démographique, la congestion de la circulation et les évolutions techniques, expliquent en partie les infrastructures supplémentaires construites à Paris.

La croissance démographique et l'insuffisance corrélative des moyens de transport en commun constituent un premier élément. En effet, la population parisienne est multipliée par 3,7 entre 1831 et 1911 soit pour croître de plus de 2 millions en 80 ans. Cela résulte du développement de l'industrie à Paris et de l'exode rural. L'augmentation de la densité parisienne engendre des besoins en transports collectifs supplémentaires et ce d'autant plus que de profondes modifications de l'urbanisme parisien, dès le second empire, expulse du centre de la ville une partie conséquente de l'activité industrielle. Elle est progressivement transférée vers la périphérie de la ville, puis dans la proche banlieue, qui agit à partir de 1914 comme un pôle attractif puissant, ce qui impose, dès la fin du 19^{ème} siècle, une révision de la politique des transports en commun.

Toutefois, après la première guerre mondiale, avec les pertes subies de « mobilisés » et la baisse de la natalité, la population reste constante. Mais à partir de 1926, la population de Paris diminue jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale. On peut supposer que cette baisse est liée à la désindustrialisation d'une part, à la transformation progressive des quartiers d'habitation en locaux professionnels, à la hausse des loyers qui rejettent à la périphérie et en banlieue ouvriers et employés. Mais alors que la population résidente diminue, la population active augmente à Paris, ce qui engendre des modifications conséquentes dans les flux.

Un deuxième élément, à savoir **les problèmes de circulation** générés en particulier par **l'arrivée du chemin de fer**, permet d'expliquer les modifications intervenues dans le réseau de transport. En effet, celui-ci modifie les flux car il entraîne la création de gares au centre de Paris et des grandes villes. Les foules ne se dispersent plus alors au long de leur trajet depuis les portes des remparts de la ville vers le centre. Le leitmotiv devient la décongestion du centre des villes pour faire face aux exigences de la circulation.

Enfin, dès le Second Empire, les puissances financières et techniques modernes contribuent fortement à l'accélération des transformations du réseau de transport. Après les monopoles fondés sur la vapeur, se constituent de puissantes organisations financières pour l'exploitation de l'énergie électrique.

Par exemple, peu de temps avant l'exposition universelle de 1900, la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) refuse de modifier son mode de traction traditionnelle. L'Etat concède alors, sans passer par la CGO, un réseau important à traction électrique ou mécanique connu sous le nom de « lignes de pénétration » entre 1897 et 1899 afin de densifier les liaisons Paris-Banlieue à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900. Une quinzaine de lignes exploitées par onze concessionnaires différents pénètrent dans Paris et provoquent une perte sèche dans le budget de la CGO. La plupart de ces petites sociétés ne sont que des compagnies de filiales de puissantes organisations financières qui les emploient pour écouler leur production d'énergie ou d'appareillages électriques.

En outre, à la fin du 19^{ième} siècle, des moyens nouveaux technologiques permettent de réaliser un réseau entièrement souterrain. Le futur métropolitain ne prend consistance que lorsque l'on dispose d'un matériel de percement assez efficace pour avancer sur de longues distances et lorsque le courant électrique peut être employé pour l'alimentation de moteurs puissants et pour la signalisation.

1.2.2 - Des éléments conjoncturels accélèrent les modifications du réseau de transport

Certains éléments conjoncturels expliquent en partie l'impact des grands événements sur les transports. Ce sont des éléments politiques, économiques, sociaux et techniques.

Ainsi, lors de l'Exposition Universelle de 1878 à Paris, le contexte particulier de l'après-guerre de Prusse et de la guerre civile entraîne un effort important de reconstruction.

La première guerre mondiale interrompt pendant 5 ans l'évolution des transports en commun. Les problèmes se retrouvent en 1920 mais de nombreux facteurs ont changé. Les séquelles de la guerre mettent en place un nouveau contexte politique, économique et social. Pour la première fois de son histoire, la population de Paris amorce un mouvement régressif. La croissance de la banlieue s'étend à des zones périphériques plus éloignées de Paris. De nouveaux types de déplacements apparaissent : banlieue-Paris le matin avec reflux le soir dans une proportion bien moindre en sens inverse et dans une proportion non négligeable de banlieue à banlieue. Dans Paris, le réseau de surface est profondément réformé en ce qui concerne le tracé des lignes et la suppression des doubles emplois avec le métro de Paris. Ces événements ont un impact très fort sur les Jeux Olympiques de 1924.

La crise économique qui atteint la France en 1931 a un impact important sur l'Exposition Coloniale de la même année.

La disparition programmée des tramways

Les tramways sont accusés de tous les maux en particulier celui de congestionner les voies de circulation pour la voiture et d'empêcher ainsi son développement.

En 1931, lors de l'Exposition Coloniale, la STCRP renforce très peu son réseau de tramways en direction du Bois de Vincennes. En effet, on remplace depuis 1931 les tramways par des autobus.

L'Exposition Internationale de 1937 hâte la transformation des réseaux de bus et de métro et le tramway disparaît complètement juste avant l'ouverture de l'Exposition. Ainsi, la suppression des tramways au profit des autobus est effective en 1938 aussi bien dans Paris que dans la banlieue du fait de la densité de la circulation et des encombrements provoqués par les longues rames au milieu des rues et des carrefours.

1.2.3 - Des éléments conjoncturels exogènes aux grands événements pèsent sur l'ampleur des modifications du réseau de transport

Des résistances politiques

Depuis 1855, l'opposition est très forte entre l'Etat qui veut un véritable réseau régional constitué par la jonction dans Paris des lignes de banlieue à grand gabarit, et la ville de Paris qui tient à un réseau purement urbain à petit gabarit.

L'idée de construire le métro est en effet présente dans les réflexions dès 1855 en vue de relier le centre de Paris à la périphérie et d'assurer l'approvisionnement des Halles par voie ferrée souterraine. Fin 1871, le conseil municipal veut donner une direction nouvelle aux idées de la population parisienne. Il met donc à son ordre du jour le projet d'un Métropolitain. En 1872, une Commission technique, nommée par le Préfet de la Seine en exécution d'une délibération du Conseil général du 10 novembre 1871, formule les données essentielles d'un véritable réseau à l'intérieur de Paris. Dans son étude, la Commission s'inspire du Métropolitain de Londres. Du fait des résistances politiques, ce projet ne pourra être réalisé pour l'exposition universelle de 1878.

Avec la loi du 11 juin 1880, le Métropolitain passe des attributions du Conseil Général dans celles du Conseil municipal qui arrête le 4 juin 1883 le projet d'un chemin de fer urbain d'intérêt local et demande le vote d'une loi déclarant l'utilité publique de ce chemin de fer et en autorisant la construction. Mais le Conseil d'Etat affirme alors le caractère d'intérêt général du Métropolitain et déclare que ce réseau ne peut être concédé à la Ville de Paris. Le Gouvernement ne donne donc pas suite au projet.

Un autre projet parvient à la tribune du Parlement le 21 juillet 1887. L'opportunité d'un chemin de fer dans Paris est alors reconnue et le Gouvernement ne conteste pas à la Ville de Paris de réaliser cette opération. L'inauguration est prévue pour l'Exposition de 1889. La chambre des Députés vote le principe. En 1887, une proposition retient la réalisation d'une ligne de métro est-ouest (la future ligne 1, Vincennes - Etoile) et une ligne nord-sud (Saint-Martin - Tolbiac). Mais en 1887, la Chambre des Députés rejette le projet de Métropolitain : la Chambre, considérant que ces travaux ne doivent profiter qu'à Paris et que le Métro est pour elle un mode de transport d'intérêt local, souhaite qu'ils soient payés par Paris. On voit donc que des éléments conjoncturels peuvent avoir un impact très fort sur les réalisations en dépit de la présence d'un grand événement.

Pendant 18 ans, de 1877 à 1895, les efforts de l'action officielle aussi bien que de l'initiative privée demeurent stériles. En effet, une contradiction absolue divise le Gouvernement et la

Ville de Paris sur le caractère légal à attribuer à l'entreprise. Pour le Gouvernement, le Métropolitain doit, en même temps qu'il dessert la circulation urbaine, être rattaché aux lignes des grandes compagnies. On condamne d'avance « toute entreprise exclusivement locale qui n'aurait pour objet que de relier deux points dans l'intérieur de Paris sans la traversée des fortifications et sans raccordement direct avec une grande ligne » (lettre ministérielle du 16 juillet 1878). Les conséquences sont importantes : le Métropolitain reconnu d'intérêt général, le soin d'en arrêter le tracé et d'en assurer la construction rentre dans les attributions du Gouvernement, la Ville n'a plus qu'une voix consultative. Le Métro tombe aux mains des Grandes Compagnies et devient un appendice des grands réseaux. Reconnu d'intérêt local, le Métropolitain conserve son autonomie et la municipalité de Paris a tout pouvoir pour régler les modalités de l'exécution.

Des résistances économiques et juridiques

Le Conseil municipal reproche en 1880 à la Compagnie Générale des Omnibus - CGO - de ne pas répercuter la progression des recettes dans des investissements pour l'amélioration du matériel ou l'extension du réseau. La compagnie évite d'engager des dépenses pour l'achat de matériels d'exploitation qui doit revenir au concédant en fin de concession. En revanche, ses achats d'immeubles et de terrains, dont elle doit garder la propriété, sont chaque année plus importants.

En 1883, pour pallier l'insuffisance du réseau, le conflit éclate et l'administration préfectorale met à l'enquête dix sept lignes nouvelles dont quatre doivent être concédées à la CGO et les treize autres aux Compagnies Nord et Sud. La plupart de ces lignes doivent assurer les relations Paris-Banlieue qu'exige le développement démographique rapide de la zone suburbaine à Paris. La CGO, qui revendique le monopole des lignes de pénétration dans Paris, repousse le projet préfectoral. Non seulement elle rejette toute création nouvelle mais prétexte une baisse sensible de ses recettes dues à la crise générale. Sans garantie accordée par l'Etat, la CGO ne peut sauvegarder ses bénéfices qu'en sacrifiant l'intérêt public par des mesures d'économie.

En 1883, au mépris des stipulations contenues dans le traité de 1860, la compagnie refuse de prolonger ses lignes radiales et procède même à des modifications d'horaire sans en référer aux autorités chargées du contrôle. Cette intransigeance peut paraître surprenante pour une compagnie qui sollicite non seulement le monopole de l'ensemble des transports en commun de surface de Paris et de sa banlieue mais aussi la concession du futur métropolitain.

De 1880 à 1889, malgré les préparatifs d'une exposition universelle et la pression continue du conseil de Paris, la CGO ne crée aucune ligne nouvelle.

Par ailleurs, face aux trusts financiers fondés sur la toute récente énergie électrique, de 1889 à 1900, date de l'Exposition Universelle et des Jeux Olympiques, la CGO rejette systématiquement toute application de types nouveaux de traction afin d'éviter de trop lourds investissements qu'elle estime ne pouvoir rentabiliser avant la fin de la concession fixée en 1910. Elle prive ainsi l'industrie électrique naissante d'un débouché appréciable.

Des résistances sociales

En 1937, les problèmes sociaux entravent l'investissement lors de l'exposition universelle. Profitant de ces événements, la stratégie du Conseil municipal est simple : étant donné l'obstruction systématique de la CGO à toute innovation technique ou densification du réseau,

il provoque l'apparition d'entreprises concurrentes qui, en rognant ses bénéfices, doit l'amener à composer. Il ne s'agit pas de contester le fondement même de la Compagnie, société à but lucratif, mais de rétablir l'équilibre entre ses motivations privées et ses fonctions de service public.

1.3 - Le grand événement comme moteur et catalyseur du développement des transports à Paris

1.3.1 - La course au gigantisme

Lors de l'Exposition Universelle de 1889, l'objectif évoqué est clairement de dépasser les réalisations de l'Exposition précédente et le chemin de fer -le métropolitain- dans Paris doit y contribuer. L'inauguration du Métropolitain est d'ailleurs prévue pour cet événement. Cependant, dès l'Exposition Universelle et les Jeux Olympiques de 1900, cette course en avant est réfrénée.

1.3.2 - L'image de la ville

L'approche de l'Exposition de 1900, qui exige la construction en temps voulu du chemin de fer, entraîne l'obtention par le conseil municipal du droit de construire son réseau métropolitain comme chemin de fer d'intérêt local. En 1898, un premier réseau de Métropolitain comprenant 6 lignes est ainsi concédé. En effet, la querelle entre l'Etat et la municipalité se serait sans doute prolongée si l'insuffisance chaque jour plus marquée des moyens de transport en commun dans Paris et l'aggravation qu'allait apporter à cette situation, en multipliant les déplacements, l'exposition universelle de 1900 dont l'ouverture était proche, n'avait réclamé impérieusement une solution. Le 22 novembre 1895, le Gouvernement cède, le Ministre des Travaux Publics reconnaît à la Ville de Paris le droit d'assurer l'exécution à titre d'intérêt local, dans les conditions fixées par la loi du 11 juin 1880, des lignes spécialement destinées à desservir les intérêts urbains.

Le conseil municipal assigne en 1895 au réseau métropolitain le double but de suppléer à l'insuffisance des transports en commun dans Paris et de permettre la mise en valeur et l'accessibilité des quartiers éloignés, moins peuplés de la capitale.

1.3.3 - La volonté d'attirer la foule

Peu de temps avant l'exposition universelle de 1900, la traction électrique ou mécanique est employée sur toutes les lignes et permet aux concessionnaires de pratiquer des tarifs plus bas que ceux de la compagnie parisienne, la CGO. Toutefois, les services spéciaux créés sont à tarif plus rémunérateur. C'est pourquoi, en 1924, le Comité Olympique Français des 8^{ième} Olympiades proteste contre les tarifs établis par la STCRP pour le transport des spectateurs de Paris à Colombes qu'il estime trop élevés mais n'obtiennent pas satisfaction (Conseil Général, séance du 02 juillet 1924). Il considère que ce tarif élevé dissuade la foule de venir voir les Jeux : « Si le succès sportif sur le terrain même peut être assuré et paraître suffisant à certains, vous conviendrez M. le Préfet, que le succès foule est aussi indispensable pour assurer l'éclat et le retentissement de ces manifestations qui doivent servir la propagande de Paris et de la France à l'étranger. Du fait des tarifs établis par les Chemins de Fer et des Transports Parisiens, nos premières réunions ont, du point de vue affluence, grandement souffert ».

1.3.4 - Une occasion de refondre l'organisation des transports parisiens

L'Exposition Universelle de 1855 à Paris, qui se tient aux Champs-Élysées à l'emplacement du Grand et du Petit Palais, est essentiellement desservie par les omnibus à chevaux. En 1855, les différentes entreprises d'omnibus fusionnent, sous l'impulsion du Préfet Haussmann, pour constituer la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) : cela crée un précédent puisqu'il s'agit de la première intervention de l'Autorité publique dans l'exploitation des transports parisiens, jusque là assurée sous le régime de la libre concurrence. Or, les compagnies n'exploitent que des itinéraires productifs. L'extension de Paris et l'accroissement de la population réclament une nouvelle organisation des transports en commun pour remplacer l'anarchie des sociétés multiples et concurrentes qui exploitent à leur guise et sans tenir compte, le plus souvent, des besoins réels des voyageurs.

En 1925, pour l'Exposition Internationale des Arts Décoratifs, les compagnies de tramway fusionnent pour former la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne - STCRP- afin de réorganiser le réseau.

1.3.5 - La publicité liée à l'innovation technologique : amélioration du matériel roulant et des modes de traction

Lors de l'Exposition Universelle de 1855, la mise en place du bus à « impériale » permet de doubler la capacité des voitures. La même année, le **premier tramway** est installé, ce « chemin de fer américain » dont le terminus est précisément fixé à la Concorde, à côté du Palais de l'Industrie, édifice construit pour l'Exposition.

La desserte de l'Exposition Universelle de 1867 à Paris est assurée avant tout par voie fluviale car le Champs de Mars apparaît à cette époque comme très éloigné du centre de la capitale : d'où la modernisation de ce service puisqu'aux **bateaux à aube sont substitués des bateaux à hélice** plus rapides.

Lors de l'exposition universelle de 1878 à Paris, de **nouvelles voitures de plus grande capacité** que les précédentes - tramway de 52 places et omnibus de 40 places- sont construites. L'omnibus reçoit une médaille d'or à l'Exposition. A partir de 1878, le tramway comme le chemin de fer est présenté comme un produit de l'industrie : les expositions permettent de faire connaître les réalisations récentes dans le domaine des transports urbains et interurbains.

Lors de l'exposition universelle de 1889, la CGO met en circulation les premières **automotrices à vapeur** du système Rowan qui assurent la navette « Trocadéro ceinture – Exposition ». Un effort est réalisé pour le réseau omnibus avec la sortie d'une **voiture légère et plus maniable**. Mais globalement, peu de choses sur le plan du matériel sont présentées, même si de nombreux projets de métropolitain sont cependant présentés.

L'Exposition Universelle de 1900 est l'occasion d'une modernisation globale des réseaux de tramways, la traction électrique remplaçant les chevaux ou la traction mécanique.

1.3.6 - Le grand événement : une pression forte qui entraîne des décisions sans précédent

Pour réserver la possibilité de contraindre la société CGO à l'emploi de nouveaux modes de locomotion que l'essor industriel permet d'envisager, l'article 11 du cahier des charges, élaboré en 1860, réserve au Préfet de Police le droit d'imposer à la Société, soit par forme d'essai, soit définitivement, l'emploi de tout nouveau mode de locomotion qui pourrait se produire et qui serait reconnu présenter des avantages sous l'angle soit de la sûreté de la circulation, soit de la commodité du public.

Le différend entre la Ville de Paris et la CGO aboutit en 1889 à une délibération du Conseil Municipal de Paris par laquelle la déchéance de la société est prononcée pour inexécution de certaines clauses du traité de 1860. L'Administration Préfectorale invoquant l'impossibilité d'une telle réorganisation des transports parisiens pendant l'exposition universelle de 1889, ne prend aucune mesure pour exécuter la décision du Conseil municipal.

1.3.7 - La mise en valeur de nouveaux quartiers

Pour l'Exposition Universelle de 1867, le « chemin de fer américain », le tramway, assure un service spécial avec un terminus sur les quais de la Seine, aux abords immédiats du Pont d'Iéna. Peut-être est-ce en vue de l'exposition qu'il aura été prolongé l'année précédente de la Concorde au Louvre ?

Pour faire face à l'affluence, on construit une ligne de chemin de fer dite « ligne de Ceinture » qui sera achevée en 1867 et un embranchement sommaire est établi sur les berges de la Seine pour relier la gare de Vaugirard au Champs de Mars.

L'Exposition Universelle de 1878 à Paris, qui se tient sur l'esplanade du Champs de Mars et sur la colline de Chaillot, voit la construction de deux bâtiments :

- un palais au Champs de Mars ;
- le Trocadéro sur la colline de Chaillot.

De là part le peuplement du quartier de Passy qui ne comporte jusqu'alors que des champs et des jardins.

Les dessertes de la capitale sont améliorées avec :

- la reconstruction de l'embranchement du Champs de Mars, issu à Vaugirard du Chemin de fer de Ceinture, et déjà installé à titre provisoire en 1867;
- des nouvelles lignes de tramways à chevaux créées par la Compagnie Générale des Omnibus (ligne Bastille-Porte Rapp) qui arrive aux portes de l'exposition.

Le soudain foisonnement des maisons à Auteuil est attribué à l'Exposition Universelle de 1878 qui attire l'intérêt sur les quartiers avoisinants. On assiste alors à un accroissement extraordinaire du trafic du chemin de fer d'Auteuil.

L'Exposition Universelle de 1889 est le premier grand événement bénéficiaire. D'une superficie de 95 hectares, elle englobe la colline de Chaillot, le Champs de Mars, le Quai d'Orsay et l'esplanade des Invalides.

La construction de la Tour Eiffel et de la Galerie des Machines, d'une superficie record de 80000 m², est implantée au Champs de Mars, face à l'École Militaire. La desserte de l'Exposition par le chemin de fer, au Champs de Mars, n'est pas jusqu'alors satisfaisante car elle ne peut s'effectuer que par la rive gauche, par manque d'une liaison avec « la Ceinture » vers la rive droite. Le Réseau de l'Ouest va donc construire une nouvelle ligne sur la rive gauche de la Seine, prolongeant la section existante vers Issy, Meudon, Sèvres, Puteaux où s'effectuera le raccordement avec la ligne de Versailles. Il devient ainsi possible de créer des trains directs de Saint-Lazare au Champs de Mars, au prix, cependant, d'un grand détour.

Pour la desserte de l'Exposition de 1900 qui va du Trocadéro aux Invalides, de part et d'autre de la Seine), la CGO augmente la capacité de transport. Elle adopte la traction à air comprimé sur 5 lignes et la traction à vapeur sur une ligne. Enfin, elle modifie ou prolonge plusieurs lignes d'omnibus ou de tramways à chevaux.

Pour l'occasion est construit le Pont Alexandre III. Lors de cette exposition, on préfère diviser les pôles d'intérêt, ce qui facilite le transport des visiteurs. A la place du Palais de l'Industrie, le Grand et le Petit Palais, consacrés aux beaux arts, sont construits.

1.3.8 - Les innovations dans les transports réalisés pour la desserte interne des sites

Lors de l'Exposition Universelle de 1889, la desserte interne à l'exposition entre deux zones éloignées l'une de l'autre, le Champs de Mars et l'esplanade des Invalides, s'effectue par une liaison par chemin de fer à vapeur système Decauville, à l'écartement de 0,6 m. La capacité de transport de ce chemin de fer se révèle insuffisante même si elle transporte 6 millions de visiteurs durant l'Exposition.

Lors de l'Exposition Universelle de 1900, la desserte interne de l'Exposition utilise des moyens de transport modernes à grande capacité. Un système de chemin de fer circulaire, qui emploie la traction électrique, évite les pertes de temps aux terminus. Un trottoir roulant en viaduc sur 3,4 km d'une capacité de 850 000 voyageurs par jour permet de relier les deux sites en 25 minutes.

Lors de l'Exposition des Arts Décoratifs de 1925, une desserte intérieure qui fait le tour du lac Daumesnil, est assurée par un petit chemin de fer à écartement de voie de 0,6 m. L'itinéraire définitivement adopté traverse une zone particulièrement encombrée, une piste spéciale est dessinée au sol comme cela a été fait pour l'exposition de Wembley en 1924-1925.

Lors de l'Exposition Coloniale de 1931, le transport des voyageurs dans la zone intérieure de l'Exposition se fait par un service d'autobus : voitures à carrosserie à impériale découverte, peintes aux couleurs de chaque colonie.

Un concours est effectué pour l'établissement et la concession d'un service de transports collectifs à traction mécanique dans l'enceinte de l'exposition afin d'assurer le transport des visiteurs entre la porte de Picpus et les diverses sections de l'Exposition situées dans le bois de Vincennes. L'examen des projets se fait au point de vue de l'adaptation au service prévu et des possibilités de réalisation, de la capacité du trafic, du confort et de sa sécurité, de la possibilité de le concilier avec la circulation générale, du respect des perspectives et de l'esthétique de l'Exposition. La concession est établie pour la durée de l'Exposition.

1.4 - De très forts contrastes dans les réalisations effectuées lors des grands événements sur les réseaux de transports

1.4.1 - Les grands événements qui ont donné lieu à peu de réalisations en matière de transport

Lors de l'Exposition Universelle de 1867, peu d'améliorations sont apportées au service de bus, déjà remodelé en 1855. Des services spéciaux exploités avec le matériel existant ou à peine amélioré sont uniquement prévus.

Globalement l'Exposition Universelle de 1889 a apporté peu de modifications au réseau de transport.

L'Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes de 1925, qui se tient au Grand Palais, au Quai d'Orsay et sur la Place de la Concorde, couvre seulement le tiers de la surface de 1900, soit 30 hectares. Elle ne nécessite pas de puissants moyens de transport intérieur. Divers pavillons prévus sur le Cours la Reine, entre la place de la Concorde et le Pont des Invalides, sont construits. Une simple déviation, équipée en trolley et installée sur la berge du quai où se tient l'Exposition entre les ponts de la Concorde et des Invalides, rend possible le passage des tramways.

1.4.2 - Les grands événements qui ont accéléré les réalisations en matière de transport et entraîné un remaniement important du réseau, en particulier du métro

Comme il était prévu pour l'Exposition Universelle et les Jeux Olympiques de 1900 un nombre de visiteurs plus important que pour celle de 1889 qui présentait de notables insuffisances en matière de transports, l'idée de créer un métro était plus que jamais présente et attendue. Les travaux de la ligne n°1 et ses embranchements (Etoile-Dauphine et Etoile-Trocadéro) débutent en octobre 1898 : onze lots sont attribués à des entreprises différentes choisis par concours. Comme les chantiers subissent des retards considérables, l'ouverture de la ligne 1 du Métropolitain pour l'inauguration de l'exposition se révèle impossible :

- la plus grande partie des chantiers est exécutée à ciel ouvert. La ligne 1, Porte de Vincennes - Porte Maillot, dont la station Champs-Élysées se trouve aux portes de l'Exposition, est ouverte au public en juillet 1900.
- en octobre 1900, l'embranchement Etoile-Trocadéro desservant l'entrée ouest de l'exposition universelle est ouverte puis en décembre 1900 le second embranchement Etoile-Dauphine.

La ligne 1 connaît un immense succès : 18 millions de voyageurs transportés fin 1900.

Fin 1914, le métro parisien totalisait 95 kilomètres de lignes. La jonction directe par chemin de fer entre les stations Champs de Mars et avenue du Trocadéro avec traversée de la Seine en viaduc est entreprise. Divers prolongements de lignes de chemin de fer sont effectués pour mieux mailler Champs de Mars et Invalides, gare d'Orléans et Orsay.

Lors de l'Exposition Coloniale de 1931 - produits agricoles, industriels et artistiques des colonies françaises- au bois de Vincennes, la Porte dorée et la Porte de Charenton sont toutes deux reliées au centre de la Capitale par une ligne de tramway. Ces liaisons sont insuffisantes pour faire face aux flux de circulation prévus vers le bois de Vincennes. On prolonge ainsi la ligne de métro 8 Auteuil-Opéra, jusqu'à la Porte de Charenton, spécialement réalisé pour cette

occasion avec des rames de 7 voitures, puisque les déplacements des visiteurs sont, en effet, très concentrés.

Pour l'Exposition Internationale des Arts et Techniques dans la Vie Moderne de 1937 qui se tient sur les berges de la Seine, du Pont de Passy à la Concorde, sur le Champs de Mars et l'Esplanade des Invalides, le Trocadéro est démoli et remplacé par le Palais de Chaillot, le Pont d'Iéna est élargi, le Musée d'Art Moderne est créé quai de Tokyo, le chemin de fer des Invalides est couvert et aménagé en promenade.

Diverses améliorations sont effectuées avec le remaniement des lignes 8, 10 et 14, l'achèvement de la modernisation du matériel roulant, l'amélioration de l'éclairage des stations du centre de Paris. La physionomie du réseau a été modifiée par les prolongements et les remaniements du Métropolitain particulièrement importants :

- tronçon « Bienvenue-Invalides » de la ligne 14 ;
- tronçon « la Motte Picquet – Porte de Sèvres » de la ligne 8 ;
- raccordement des lignes 8 et 10 ;
- le matériel ancien est remplacé par du matériel moderne.

2- LA GESTION DES GRANDS EVENEMENTS A PARIS

2.1 - L'organisation des grands événements : services spéciaux, élaboration du Plan Transport

L'organisation des grands événements consiste, au siècle dernier, en l'élaboration d'un **Plan de transports** comportant plusieurs volets afin de définir une offre spécifique : lignes régulières de Tramways, services supplémentaires de Tramways, lignes régulières de bus, lignes spéciales de bus, services de bateaux.

Les services spéciaux se font souvent en prélevant, sur l'ensemble du réseau, le nombre de voitures nécessaires et en récupérant des voitures par la modification exceptionnelle de l'entretien du matériel.

Lors des Jeux Olympiques de 1924 (8^{ième} olympiade), des services spéciaux mixtes de tramways, autobus sont mis en place afin de desservir le stade de Colombes avec des points de départ supplémentaires occasionnels. D'importants remaniements de voies de tramways ont lieu sur le territoire des cantons de la banlieue Nord-Ouest de Paris : des services spéciaux de tramways empruntent les voies existantes et renforcent considérablement les services réguliers. Les services à destination du stade de Colombes comportent :

- **un service mixte, tramways et autobus**, Porte Maillot-Stade par emprunt des voies d'une ligne de tramway jusqu'à la Garenne et service d'autobus de la Garenne au stade de Colombes ;
- **un service de tramways** : Porte de Champerret-Stade ; Place de Clichy – stade de Colombes ; Madeleine-Stade de Colombes;
- **des services occasionnels** sont prévus par la STCRP pour desservir les épreuves olympiques se produisant en dehors du stade : Parc des Princes, Buffalo, Piste municipale de Vincennes, cirque de Paris, stade Pershing....

S'ajoute à cela un **service régulier de tramways** :

- ligne Bezons - porte de Champerret ;
- ligne Colombes - porte de Clignancourt ;

- des **services spéciaux d'autobus** ;
- un **service spécial Bateau à vapeur** : Saint-Denis - Colombes.

L'éloignement et les difficultés d'accès au stade de Colombes ne permettent, à la plupart des services de tramways spécialement affectés aux Jeux Olympiques, de n'effectuer qu'une seule course utile, soit à l'aller soit au retour.

Un total de 107 voitures à prélever sur les lignes régulières du réseau est affecté aux services spéciaux des grandes épreuves olympiques : prélèvement en dehors des lignes à faible fréquence et desservant des gares, sans causer de gêne pour les usagers desservis auxquels se rajoutent le prélèvement de 20 autres voitures par modification du contingent normal du matériel à l'entretien. L'avenue de Paris dans Colombes et le Boulevard de Valmy sont uniquement réservés aux transports en commun, autocars, autobus et tramways. La rue Paul Bert est réservée à toutes les voitures particulières amenant des spectateurs au Stade de Colombes. Le taux de débit des installations de voies et des circuits d'autobus est réglé en conséquence.

Pour ménager les besoins et les intérêts des populations des communes de la région desservies par des lignes de tramways, le département a maintenu intégralement les services réguliers à destination de Colombes et des localités environnantes.

Les dépenses supportées par le Département sont les suivantes :

- doublement des voies de la ligne de tramway entre l'embranchement de Colombes et le Boulevard d'Achères ;
- appontements de St Denis et de Colombes ;
- aménagements aux matériels roulants, fixe et divers.

Les dépenses supportées par le Comité Olympique Français sont les suivantes :

- gare d'embarquement et de débarquement à proximité du stade de Colombes ;
- parc d'omnibus auprès du stade : omnibus prêts à charger dès que le public se présente pour le retour ;
- parc d'omnibus aux abords de la Porte de Neuilly ;
- gare d'échange sur les lignes à l'endroit où les tramways venant de la Porte de Neuilly laissent les voyageurs, et où ceux-ci prennent les omnibus qui les conduisent au Stade.

Une gare est établie, tant pour recevoir le matériel de tramways, pendant son stationnement, que pour aménager les quais d'échange entre les deux modes de transport.

Le transport des Athlètes

Les Athlètes et les représentations des nations ne logent qu'en minime proportion à Colombes. Les nations logent leurs équipes, soit aux environs de Paris, comme l'Amérique et l'Angleterre, soit dans Paris. Les transports de ces équipes s'effectuent par autobus et autocars : ces véhicules sont stationnés aux abords immédiats du stade pour que les athlètes puissent y accéder sans difficulté. Les emplacements prévus pour le transport du public sont aussi proches que possible du stade et très accessibles.

Pour les Jeux Olympiques de 1924, le Racing club de France offre ses terrains de Colombes et construit un stade athlétique de 60 000 places dont 20 000 assises. Avant les Jeux Olympiques de 1924, Colombes reçoit déjà 40 000 spectateurs.

En 1925, pour l'Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes, un service spécial de bateaux desservant le bassin de l'exposition Quai d'Orsay est mis en place. Il est également indispensable d'assurer parallèlement un service régulier des lignes représentées.

Pendant l'Exposition Coloniale de 1931, des renforcements de lignes existantes de tramway sont effectués : 30 trains réversibles supplémentaires sont utilisés pendant la pointe du soir, en renforcement des lignes sur lesquelles le matériel d'alors se révèle insuffisant. Les services supplémentaires sont assurés au moyen de matériel disponible, encore en bon état, et n'ayant pas leur emploi sur les lignes du réseau en pointe du soir : 62 voitures en plus. Les coefficients d'utilisation du matériel roulant sont augmentés.

Les services réalisés pour la desserte de l'Exposition internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes de 1937 ont comporté le renforcement du trafic des lignes desservant normalement cette manifestation. Le service a été progressivement modifié et renforcé selon les besoins et les exigences du trafic, le prolongement de certaines lignes jusqu'aux abords de l'Exposition, la création de services partiels sur certaines lignes, la création d'un service spécial entre la Porte d'Italie et les Invalides. Un service spécial d'autobus légers desservant la Butte Montmartre et la place du terre est mis en place. Les services supplémentaires ont été réalisés progressivement et supprimés de même.

2.2- La gestion pendant l'événement : confrontation avec la réalité

Les grandes manifestations jouent un rôle moteur dans l'amélioration de la qualité de service et dans la mise à jour de problèmes, par exemple, le taux de règlement du débit des installations de voies et des circuits d'autobus.

Selon le rapport établi par la Direction de l'Exploitation Commerciale sur l'Exposition des Arts et Techniques 1937 les différents terminus prévus aux abords de l'Exposition donnent satisfaction, tant au point de vue des emplacements que des aménagements et de la signalisation. Toutefois, ce rapport précise qu'ils ont enregistré de la part des riverains et des Conseillers Municipaux intéressés, des réclamations concernant l'aménagement d'un terminus au Champs de Mars. La perception de l'événement par les riverains peut donc être sensiblement différente de celle des voyageurs ou des agents d'exploitation.

En outre, du fait de la disparition du tramway, les autobus sont noyés dans la circulation automobile. Une grande partie des déplacements se reporte vers le Métro où les encombrements sont alors très importants.

Les installations de couloirs fixes calculées en prévision d'un afflux de visiteurs qui, sauf en de rares circonstances, n'atteint pas les proportions escomptées, ont été suffisantes pour canaliser les voyageurs en attente, à l'exception toutefois, du terminus du Trocadéro lors de la sortie en masse de l'Exposition à l'issue de certaines fêtes.

2.3 - Le post-événement

Ce qui reste de ces grands événements est tout d'abord les installations de transport à vocation pérenne construites avant l'événement. Cependant, le recyclage de ces dernières n'est pas toujours aisé.

Lors de l'Exposition Universelle de 1867, la ligne de chemin de fer dite « ligne de ceinture » sera démontée après l'Exposition faute de trafic, elle était surtout utilisée par les Provinciaux. L'Exposition de 1867 montrera de façon aiguë l'insuffisance des transports parisiens, ce qui va provoquer après coup une véritable restructuration et surtout la véritable apparition du tramway à partir de 1873.

L'Exposition de 1900 donne une impulsion très importante à l'extension et à la modernisation des réseaux de tramways : plusieurs compagnies voient le jour et dirigent leurs lignes vers l'exposition. De nombreux réseaux ne sont achevés qu'à la fin de l'Exposition, ce qui leur vaudra la faillite car cela ne correspond plus aux flux de circulation.

Pour assurer de nouvelles liaisons, six lignes provisoires sont créées pour l'Exposition destinées à disparaître après : deux lignes d'omnibus et quatre lignes de tramways à chevaux. De plus, plusieurs lignes d'omnibus ou de tramways à chevaux sont modifiées ou prolongées.

Le Commissaire général de l'Exposition Universelle de 1900 concède à la Compagnie Française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, qui accepte, l'établissement et l'exploitation pendant la durée de l'Exposition, d'un tramway destiné à relier l'annexe de l'exposition à installer dans le bois de Vincennes, d'une part, avec le débarcadère des bateaux parisiens situés aux abords de la porte de Bercy, d'autre part, avec la station terminus du chemin de fer métropolitain, situé au Cours de Vincennes. Le concessionnaire est tenu aussitôt après l'enlèvement des voies du tramway de rétablir les emplacements occupés par lui dans l'état où ils se trouvaient au moment où ils lui ont été livrés.

Lors de l'Exposition Coloniale de 1931, on note des réductions de trafic dans l'exploitation du réseau STCRP qui vont s'accroître avec la crise économique de la saison d'hiver et la fermeture de l'exposition coloniale. La situation antérieure sur la plupart des lignes est donc rétablie, avec une suppression de tous les services spéciaux ou des renforcements créés au cours de l'année 1931. Les services spéciaux empruntant des itinéraires spéciaux sont supprimés, ce qui entraîne une récupération des tramways et de bus, ce matériel provenant en général des additifs de pleine saison. La suppression des services de renforcement opérés sur les lignes régulières entraîne la refonte des tableaux de marche en vigueur. Des modifications, par rapport à la situation antérieure à l'ouverture de l'Exposition Universelle, sont effectuées afin de répondre aux besoins nouveaux de la clientèle. En particulier, les heures des derniers départs sont plus tardives. Les modifications sont ponctuelles même si le réexamen est complet.

Lors de l'Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes de 1937, la signalisation lumineuse au néon des terminus a donné de bons résultats et a permis aux usagers de repérer facilement les têtes de lignes, compte tenu des emplacements imposés situés parfois à l'écart des sorties principales. Cette signalisation retrouve pour la quasi totalité son emploi dans les terminus réguliers. En 1937, dès le lendemain de l'exposition, les différents prolongements et aménagements de lignes de bus réalisés spécialement sont supprimés.

Chapitre 2 : LE PLAN TRANSPORT POUR LES CMA-2003

L'unité transport créée au sein de la RATP pour les Championnats du Monde d'Athlétisme a été en charge de l'élaboration d'un « Plan Transport » pour ces championnats en collaboration avec la SNCF et l'Aéroport de Paris.

Les objectifs de l'Unité Transport de la Mission Paris 2003 Saint-Denis ont été d'organiser :

- le transport des 500 000 spectateurs attendus au Stade de France par les services réguliers et renforcés à cette occasion des réseaux RATP et SNCF ;
- un transport « à la carte » des 20 700 accrédités sur les lieux de compétitions et des sites officiels avant, pendant et après les manifestations sportives. Il s'agissait d'organiser des transports à partir des sites d'hébergement, des sites d'arrivée et de retour, des sites d'entraînement des athlètes, des sites de compétitions et des manifestations hors compétition.

L'organisation du Plan Transport vers le stade concerne, d'une part, les spectateurs et, d'autre part, les accrédités.

Le service offert pour les spectateurs consistait en une amélioration de la desserte du Stade de France par le réseau ferré (offre de service renforcé sur la ligne B du RER avec le doublement de la capacité des trains), et la mise en circulation de trains supplémentaires (six trains sur la ligne B, cinq trains pour la ligne D et vingt trains pour la ligne 13). A cela s'ajoutait la desserte par treize lignes de bus.

Les prestations offertes aux accrédités concernaient la mise en place de navettes bus depuis les aéroports de Paris aux sites d'hébergement, ainsi que vers les sites d'entraînement pour les athlètes et les médias.

La liaison avec le Stade de France a été réalisée par des rames dédiées du RER ligne B : des trains de 4 voitures ont circulé sans arrêt intermédiaire entre « Cité Universitaire » où se situait le « Village des Athlètes » et « la Plaine Voyageurs » où l'ancienne gare de voyageurs de la SNCF a été ré-ouverte uniquement réservée aux trains dédiés. Un service de bus amenait ensuite les accrédités au Stade de France.

A cela s'ajoutaient des services de navettes bus directs entre les pools d'hôtel situés dans la partie nord de la capitale et le Stade de France.

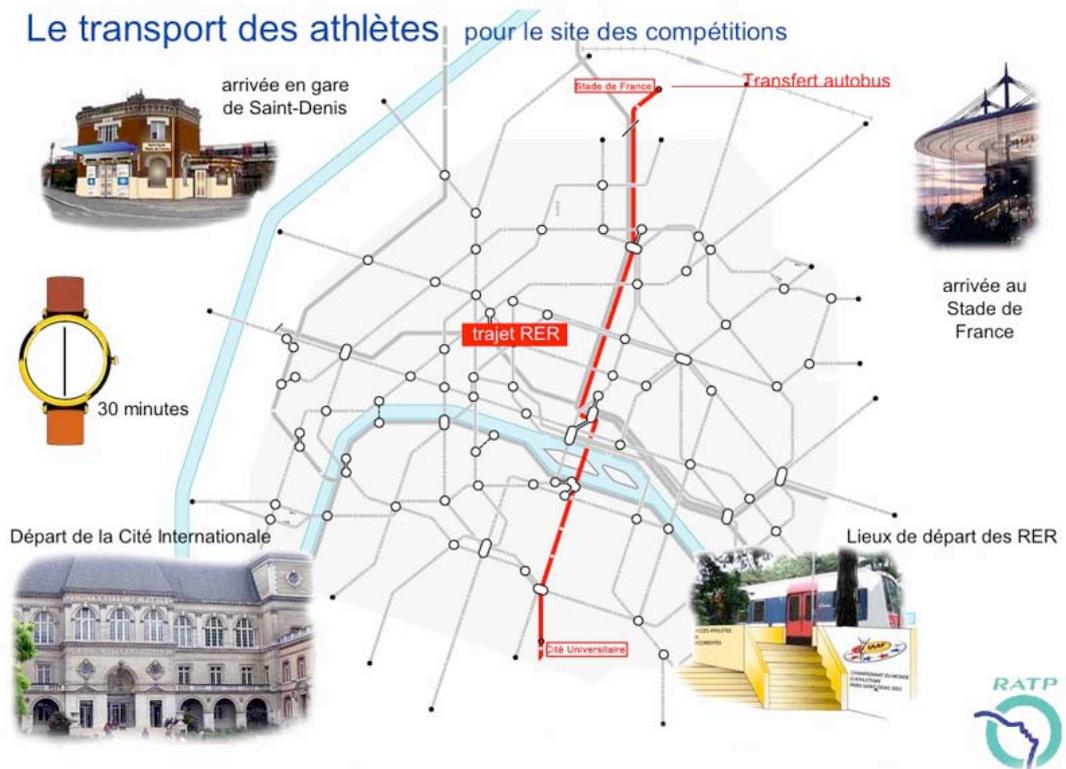
De même, des bus ont été programmés pour emmener et ramener les athlètes lors des marathons et du 50 km marche.

Ainsi, l'événement a pu jouer un rôle moteur pour améliorer la qualité de service des transports collectifs, accélérer le fonctionnement des processus internes et des projets en synchronisant des temporalités différentes et discontinues sur une durée limitée. Il accentue la

portée des décisions portant sur le service, l'organisation et les métiers, pour les agents, afin d'améliorer la qualité des déplacements des voyageurs. L'articulation des évolutions du service liées à l'événement avec les processus quotidiens, et avec les projets existants est à considérer pendant et après l'événement pour dresser un bilan de ce qui en reste, de ce qui se révèle durable ou non.

C'est pourquoi, à côté des observations menées pendant l'événement tant aux alentours du stade, dans la ville de Saint-Denis que dans les transports en commun, trois enquêtes ont été menées, l'une auprès des spectateurs, une autre auprès des Franciliens non spectateurs et la dernière auprès des touristes non spectateurs à Paris afin d'appréhender les activités menées pendant cette période et les conséquences dues à la tenue des championnats du monde d'athlétisme.

Ligne dédiée pour les Athlètes



Le transport des athlètes

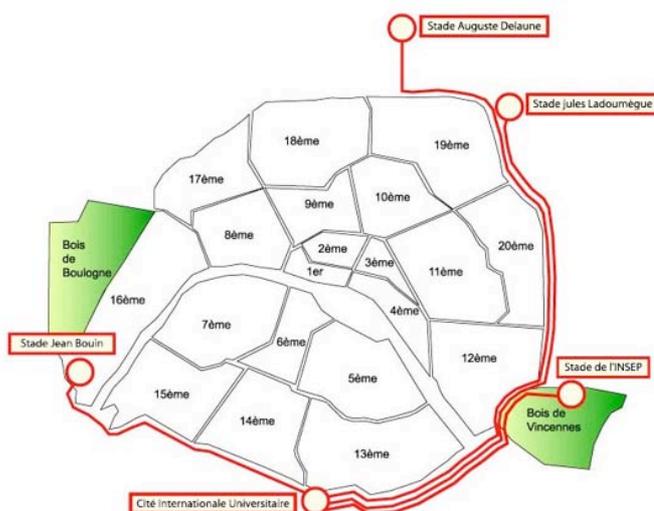
navettes des sites d'entraînement

transports du **1er au 7 Août**
un départ toutes les 90 minutes
de 9h00 à 18h30
(INSEP, Jean Bouin, Ladoumègue-Delaune)

transports du **8 au 15 Août**
un départ toutes les heures
de 9h00 à 18h30
(INSEP, Jean Bouin, Ladoumègue-Delaune)

transports du **16 au 22 Août**
un départ toutes les 1/2 heure
de 8h30 à 20h00
(INSEP, Jean Bouin, Ladoumègue-Delaune)

transports du **23 au 31 Août**
un départ toutes les 1/2 heure
de 8h30 à 20h00
(INSEP, Ladoumègue-Delaune)



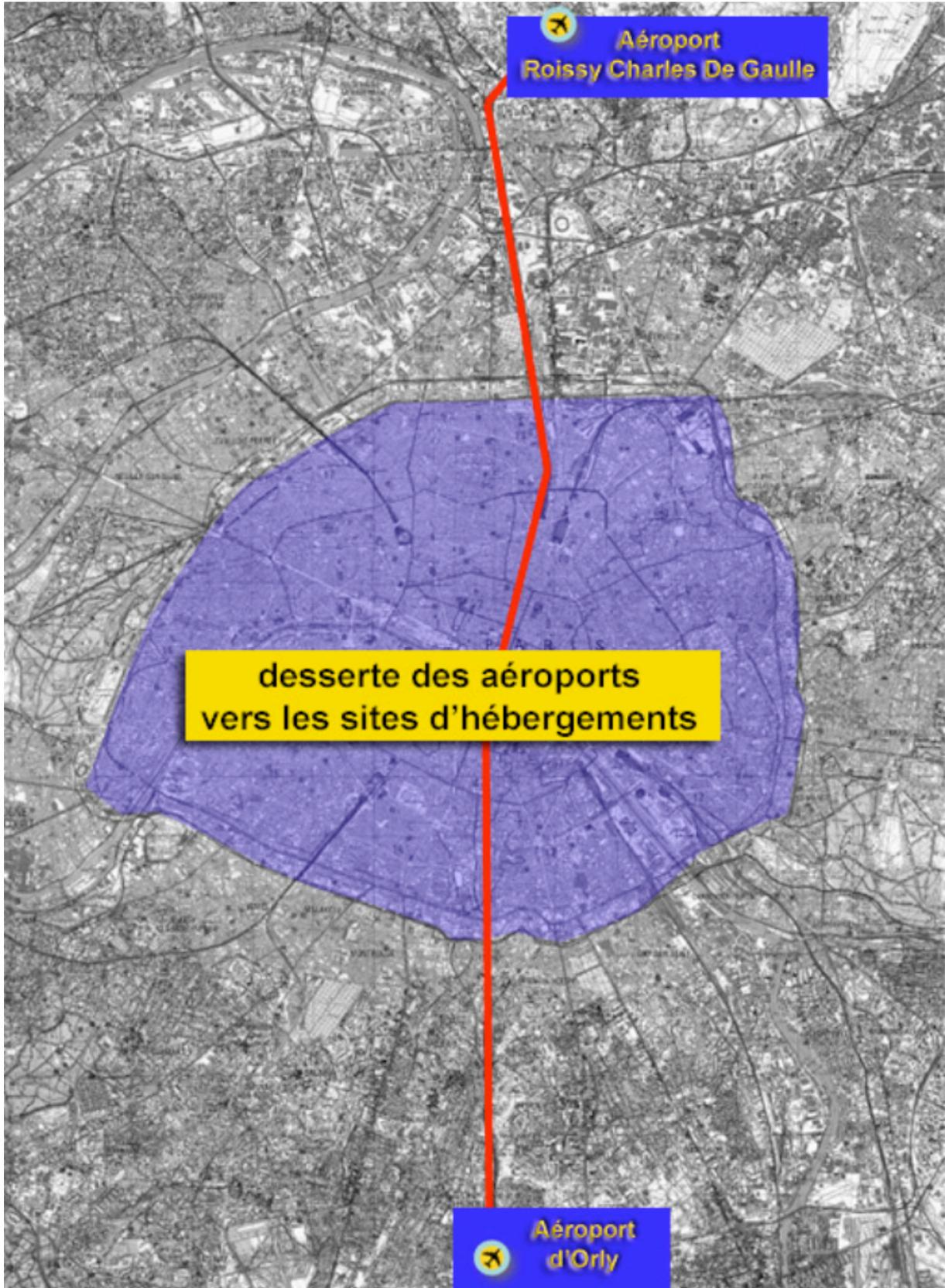
Le Comité d'Organisation Paris Saint-Denis 2003 a choisi de s'appuyer sur la RATP pour organiser les transports sur les différents lieux d'entraînement, d'hébergement et de compétition, des athlètes et délégations de **210** pays :

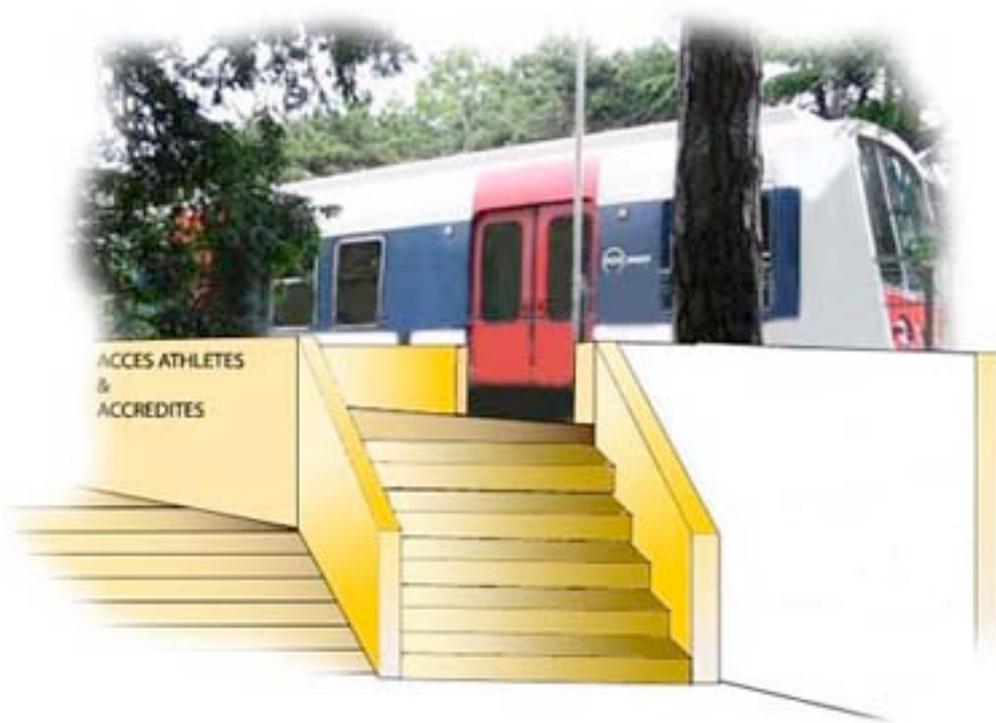
plus de **2 000** athlètes
1 500 personnes de l'IAAF,
3 000 représentants de médias,
4 000 volontaires,
7 000 sous-traitants et services
1 000 personnes pour le Comité d'Organisation et les invités
quelque **500 000** spectateurs, pendant 9 jours de compétitions.





Accès au stade de France à pied





PC de sécurité



Chapitre 3 - LES SPECTATEURS DES CHAMPIONNATS MONDIAUX D'ATHLETISME

L'objet de ce chapitre est l'analyse des données de l'enquête menée auprès des spectateurs dans le cadre de l'Observatoire des mobilités événementielles à l'occasion des Championnats du Monde d'Athlétisme.

A côté des Championnats d'Athlétisme dont les épreuves se sont déroulées dans l'enceinte du stade de France à Saint-Denis - à l'exception des épreuves marathoniennes- Le Forum Mondial du Sport s'est tenu à proximité immédiate du stade de France, sur les berges du canal Saint-Martin. Celui-ci était organisé par la Ville de Saint-Denis

I - L'enquête des spectateurs

Les objectifs de l'enquête étaient la connaissance de la mobilité des spectateurs Français et étrangers pour se rendre au stade de France et dans le cadre de leurs activités en région Parisienne pendant les Championnats d'Athlétisme, leur appréciation sur les modes de transports dans la région et leur degré de participation à la manifestation. Elle vise à améliorer les services de transport.

1.1 - Les questionnaires

Structure du questionnaire

Le questionnaire comprend six parties : les caractéristiques socio-économiques et géographiques de l'individu, sa mobilité pour venir en Ile de France et le descriptif de son séjour en Ile-de-France, sa mobilité en Ile-de-France pendant son séjour, notamment celle pour se rendre au stade de France, sa perception et ses attitudes vis-à-vis des transports pendant les CMA, sa connaissance antérieure du stade de France et son degré d'implication dans les CMA.

Les questionnaires des enquêtes réalisées auprès des spectateurs des CMA établis en français ont été traduits en anglais (cf. annexe). La durée de passation des questionnaires était d'environ 15 minutes.

L'objectif de 1000 questionnaires a été largement dépassé avec un total de 1230 questionnaires exploitables.

1.2 - Cible

Tous les spectateurs des Championnats d'Athlétisme âgés d'au moins 18 ans qui comprenaient le français ou/et l'anglais.

1.3 - Mode de passation

L'enquête a été réalisée par enquêteur sur l'espace public, à partir de questionnaires rédigés en anglais et en français.

Elle a été réalisée en collaboration avec l'équipe des « Partenaires Pour la Ville » (PPV) 93, l'ISIAS, la RATP et l'INRETS.

Afin d'attirer l'attention des spectateurs, les enquêteurs portaient un tee-shirt des Championnats du Monde d'Athlétisme et avaient à leur disposition un petit stand pour informer et sensibiliser les spectateurs de l'intérêt de l'enquête.

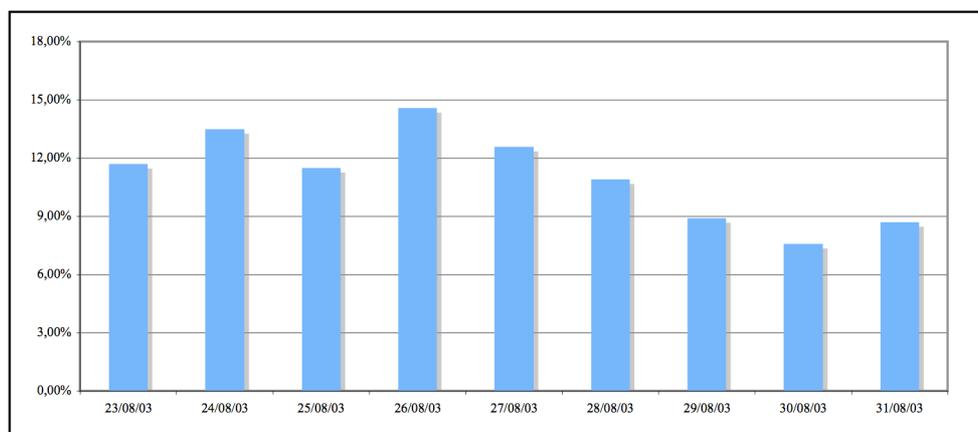
A la fin de la passation du questionnaire, un guide d'informations sur les transports incluant le programme des épreuves et des animations du Forum Mondial du Sport était distribué aux spectateurs enquêtés, en plus d'un porte-clés RATP aux couleurs des CMA,. Ce guide d'information a été particulièrement apprécié car le programme des Championnats du Monde d'Athlétisme édité par le GIP-CMA était payant. Cet élément a été primordial dans les relations entre les enquêteurs et spectateurs enquêtés. Globalement, l'attitude des enquêtés a été positive au regard d'une étude visant à améliorer la qualité de vie dans les transports.

1.4 - Lieux de passation

Les enquêteurs interrogeaient les spectateurs au niveau de la file d'attente pour entrer au stade au moment de la fouille sécurité. Les enquêteurs étaient répartis sur sept lieux autour et aux abords du Stade de France, notamment sur le site du Forum Mondial du Sport (45%), la passerelle au-dessus du canal menant au métro ligne 13 (10%) et le long des files d'attente aux guichets (45%).

1.5 - Dates et heures de passation

Du 23 au 31 août 2003 et de 9h à 18h selon les jours de compétition qui variaient quotidiennement en fonction du programme des épreuves (cf. Annexe : Programme des épreuves).



Graphique 2 : Répartition temporelle des enquêtes réalisées auprès des spectateurs des CMA

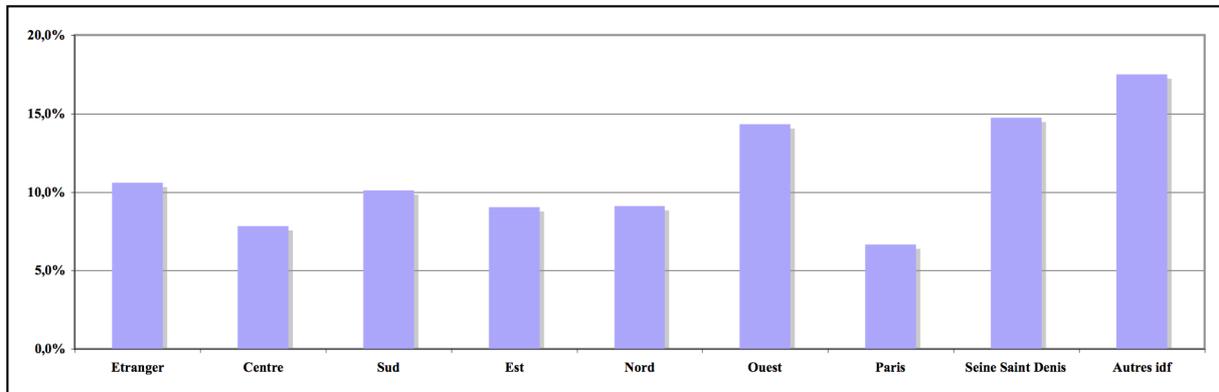
2- La population « spectateurs » enquêtée

2.1 - Origine géographique des spectateurs des CMA

La population enquêtée est composée de :

- 90% de Français dont 39% de Franciliens (avec une forte proportion d'habitants de la Seine-Saint-Denis - 38%) et 51% de Provinciaux avec une proportion plus élevée d'habitants de l'Ouest de la France ;

- 10% d'étrangers qui résident essentiellement dans les pays limitrophes de la France. 75% d'Européens dont 97% des pays limitrophes. L'Afrique est le continent le plus représenté après l'Europe (10% des étrangers).



Graphique 3 : Répartition des spectateurs des CMA selon leur lieu de résidence habituelle

Origine géographique des spectateurs d'après la billetterie des CMA- Représentativité de l'enquête

Les résultats obtenus par la billetterie permettent d'estimer la représentativité de l'échantillon des spectateurs enquêtés par rapport à la population réelle des spectateurs

Près de 60% des spectateurs ont acheté leurs billets via Internet. Par ailleurs, Le taux de remplissage moyen du Stade de France pendant les CMA est de 93%.

Les estimations réalisées avant l'événement sur le nombre de spectateurs et leur origine étaient erronées.

550 132 spectateurs ont assisté aux CMA 2003 dont 504 233 payants (91,6%) dont 12% d'étrangers, soit 60 500.

L'objectif initial était de 365.000 spectateurs payants dont un quart d'étrangers, soit environ 91 000.

Ainsi, deux erreurs d'estimation ont été commises qui montre la difficulté d'estimation de ce genre d'événement :

- la première erreur porte sur le nombre de spectateurs payants qui a été plus élevé que celui estimé avec une sous-estimation de 38% ;
- la deuxième erreur porte sur la répartition des spectateurs selon leur origine : les étrangers dont la part fut moitié moindre que celle estimée, avec une sur-estimation de 34% d'étrangers.

Selon la billetterie des CMA, l'origine géographique des spectateurs est de 88% de Français dont 45% de Franciliens et 12% d'étrangers avec une forte proportion de Britanniques et de d'Européens du Nord.

Ainsi, la répartition des origines géographiques des spectateurs dans l'enquête réalisée autour du stade correspond à celle révélée par la billetterie des CMA.

Sur ce critère, l'enquête est représentative des spectateurs. Il est impossible de connaître la représentativité sur les autres critères.

2.2- Profil moyen du spectateur des CMA

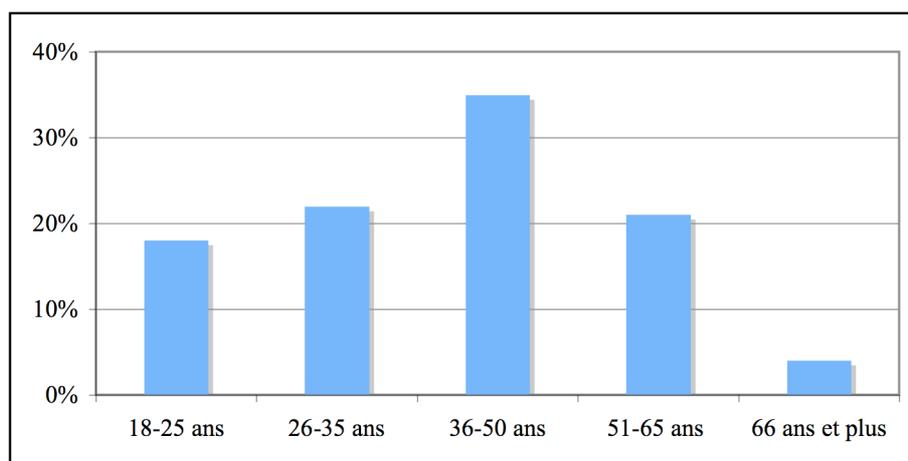
Le profil moyen du spectateur des championnats du monde d'athlétisme est un homme français âgé de 25 à 50 ans, marié, de niveau d'étude supérieur au revenu plutôt aisé. Lorsqu'il vit en couple, il se déplace en couple pour assister aux épreuves du CMA.

Genre du spectateur

Six spectateurs des Championnats Mondiaux d'Athlétisme sur dix sont des hommes (62% homme ; 38% femme).

Age du spectateur

Les trois quarts des spectateurs sont âgés de moins de 50 ans et un quart est âgé de plus de 50 ans, avec seulement 4% des enquêtés âgés de plus de 65 ans.



Graphique 4 : Répartition des spectateurs des CMA enquêtés selon leur âge

Situation familiale

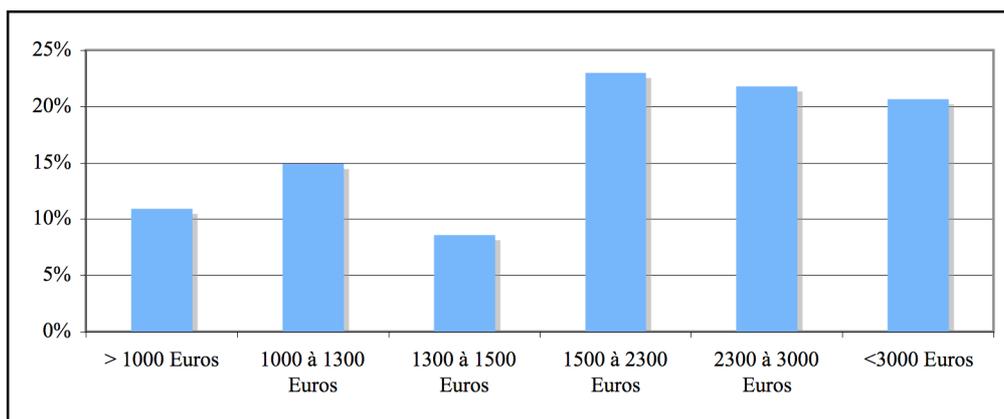
65% des spectateurs enquêtés vivent en couple et 35% seul. De plus, Lorsque le spectateur vit en couple, il se déplace souvent à deux pour assister aux épreuves d'athlétisme, Il y assiste plus souvent en couple qu'à un match de football, par exemple.

Niveau d'études et revenu du ménage des spectateurs français

La population enquêtée rassemble 77% d'actifs, est plutôt qualifiée et aisée. Un tiers des spectateurs français enquêtés a un revenu mensuel du ménage inférieur à 1500 euros et un cinquième a un revenu mensuel supérieur à 3 000 euros. Cette répartition des revenus dans notre enquête est plus favorable que dans celle de l'ensemble de la population française. On pourrait avancer que les spectateurs de l'athlétisme sont globalement plus aisés que l'ensemble de la population française, mais un effet de coût du billet joue ici.

L'importance du nombre de non réponses parmi les spectateurs étrangers ne permet pas de connaître le niveau de revenu de ces spectateurs (70% de non réponses pour les étrangers et 5% pour les Français).

Enfin, le niveau d'études des spectateurs français est plutôt élevé : primaire : 4,9%, secondaire : 37,9%, supérieur : 56,7%.



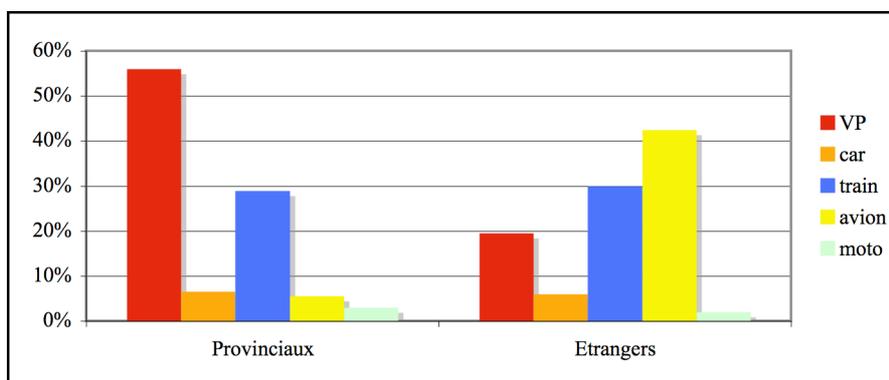
Graphique 5: Répartition des spectateurs des CMA selon leur revenu mensuel du ménage

3 – Mobilité des spectateurs

3.1 – Mobilité des spectateurs pour venir en Ile-de-France et séjour en Ile-de-France

Cette partie ne concerne que les spectateurs qui ne résident pas en Ile-de-France, c'est-à-dire les Etrangers et les Provinciaux.

3.1.a - Mode de transport pour arriver en Ile de France



Graphique 6 : Répartition des modes de transport utilisés pour arriver en Ile-de-France selon l'origine géographiques des spectateurs non Franciliens

La nécessité de traverser Paris pour se rendre au stade de France en venant du lieu de résidence rend l'usage de la voiture moins fréquent pour venir en Ile-de-France.

La voiture est utilisée par les Provinciaux résidant au nord et à l'est de Paris. Les transports collectifs utilisés par les étrangers.

Pour arriver en Ile-de-France, les Provinciaux ont privilégié la voiture (57%), suivi par le train (29%). Alors que les étrangers ont utilisé majoritairement l'avion (42%) et le train (30%).

La répartition des modes de transport utilisés pour arriver en Ile-de-France par les Provinciaux est corrélée avec la position géographique de leur résidence par rapport au stade de France. Lorsque leur résidence n'est pas située au sud de Paris, ce qui n'implique pas une nécessité de traverser Paris pour se rendre au stade de France, l'usage de la voiture est élevé.

Une mobilité plus grande pour les Provinciaux résidant proche d'une gare TGV à moins d'une heure et demie de Paris.

Par ailleurs, le réseau TGV a une influence sur l'usage des modes de transport entre voiture et train. Mais il a aussi une influence sur le nombre de voyages et la durée du séjour pour se rendre au stade de France durant la période des championnats, multipliant ainsi la mobilité des Provinciaux.

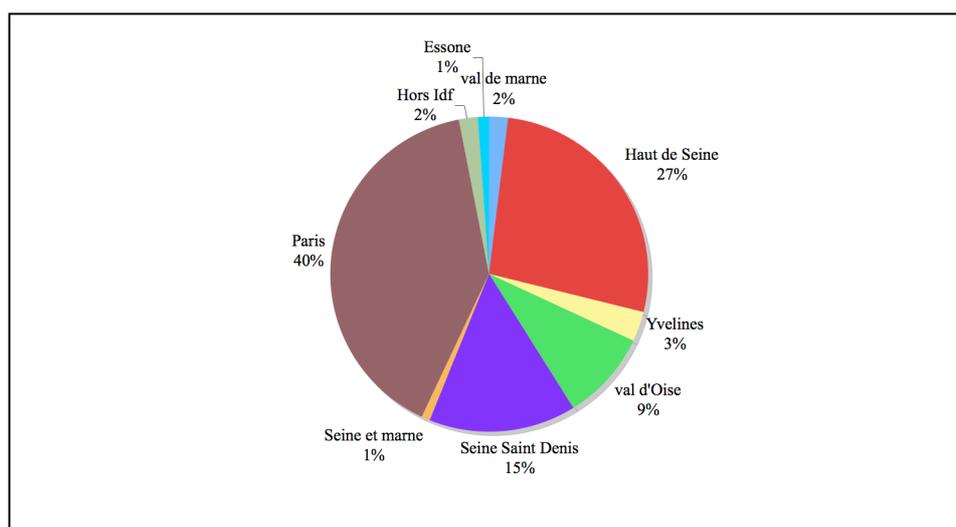
Ainsi, des spectateurs résidant proches du Mans, voire de Poitiers sont rentrés à leur domicile chaque soir. D'autres ont fait le choix d'un seul voyage. Une des explications que l'on peut aisément avancer est une économie financière entre une nuit d'hôtel et un billet de train. Celui-ci peut être acheté dans le cadre d'un abonnement. En revanche, la fatigue n'est pas prise en compte : mais ces spectateurs ont suivi l'adage « quand on aime, on ne compte pas » !!!

Les Européens du Nord proches de la France, Belges et certains Allemands, utilisent en majorité la voiture. Les Anglais, les Néerlandais et les Allemands utilisent le train et l'avion. Les résidents de l'Afrique utilisent, bien évidemment, l'avion.

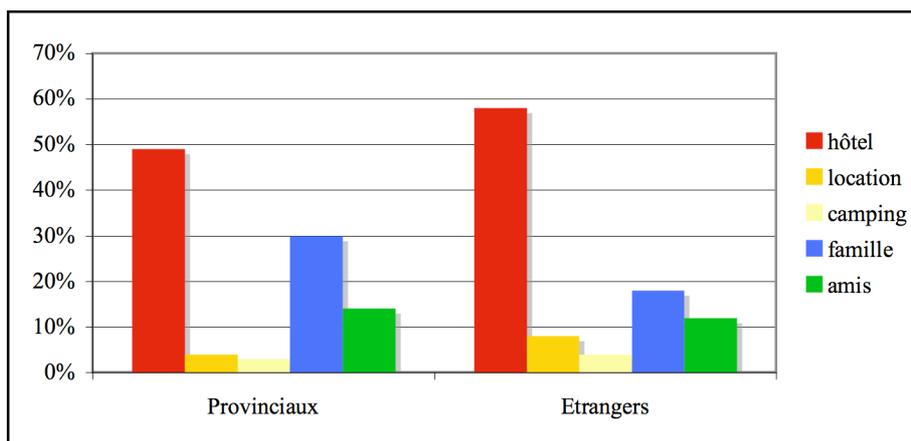
3.1.b - Lieux et modes d'hébergement en Ile-de-France

Paris (40%), les Hauts-de-Seine (27%) et la Seine-Saint-Denis (15%) ont accueilli plus des quatre cinquièmes des spectateurs provinciaux et étrangers qui ont passé au moins une nuit en Ile-de-France durant le déroulement des CMA. Paris -avec les quartiers les plus aisés- et le département des Hauts-de-Seine sont plus privilégiés des étrangers que des Provinciaux. Ces derniers se portent plus sur la Seine-Saint-Denis- vers les hôtels à proximité du stade, notamment vers les chaînes du complexe de l'aéroport de Roissy – et sur Paris.

Avec 58% l'hébergement marchand est majoritaire. L'hôtel est le mode d'hébergement privilégié (50%), surtout pour les étrangers (58%) que pour les Provinciaux (49%). La part des locations d'appartement n'est pas négligeable puisqu'elle atteint 5%. L'hébergement gratuit dans la famille ou chez des amis représente 30% pour les étrangers et 44% pour les Provinciaux.



Graphique 7 : Répartition des lieux d'hébergement des spectateurs des CMA non Franciliens



Graphique 8 : Répartition des modes d'hébergement durant les CMA selon l'origine des spectateurs non Franciliens

3.1.c - Durée du séjour des spectateurs en Ile-de-France

35% des Provinciaux ne dorment pas en Ile-de-France pendant les CMA, c'est un quart en ce qui concerne les étrangers.

Un grand quart de spectateurs non franciliens est donc venu pour la journée en Ile-de-France pour assister aux épreuves du CMA. Ces spectateurs sont pour la quasi-totalité :

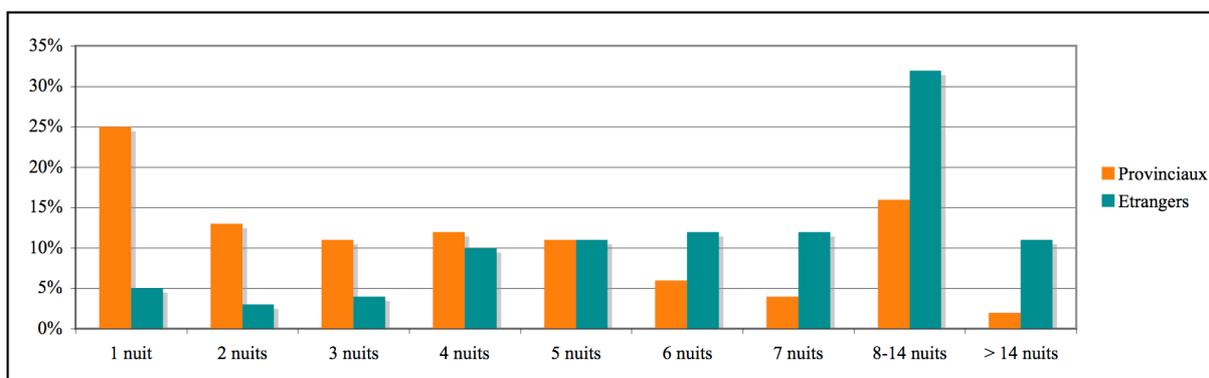
- soit venus en groupe, en car affrété par un club sportif, une mairie ou une association ;
- soit hébergés dans les départements limitrophes à l'Ile-de-France comme l'Aisne ou l'Oise, dans des départements situés à moins de une heure de transport - en voiture ou en train - du stade de France.

Pour les spectateurs qui ont séjourné en Ile-de-France à l'occasion des CMA, leur durée moyenne de séjour est de 5,8 jours, la durée de séjour médiane est de 4,2 jours.

En revanche, la durée des séjours n'est pas la même pour les Provinciaux et les étrangers. Les spectateurs provinciaux sont restés en moyenne 3,9 jours en Ile-de-France.

La durée moyenne de séjour des spectateurs étrangers qui sont restés en Ile-de-France pendant les Championnats est de 10,5 jours, leur durée médiane de séjour de 7,4 jours (6 nuits).

Ainsi, les séjours des étrangers sont nettement plus longs que ceux des Provinciaux et plus du tiers est resté pendant toute la période des Championnats.



Graphique 9 : Répartition de la durée des séjours en Ile-de-France durant les CMA selon l'origine des spectateurs non Franciliens

3.2 - Mobilité des spectateurs en Ile-de-France pour se rendre au stade de France

Les étrangers et les Provinciaux , des clientèle très captives des transports en commun

Pour éviter autant faire se peut des problèmes de mémoire, la mobilité des spectateurs pour venir au stade de France concerne le jour de l'interview et la seule mobilité en Ile-de-France. Ainsi, certains spectateurs non franciliens venaient directement de leur région de résidence ou pays de résidence ou encore de lieux d'hébergement situé hors l'Ile-de-France.

Les spectateurs, présents en Ile-de-France la veille de l'enquête, arrivaient de leur lieu de résidence ou d'hébergement situés en Ile-de-France. Ils sont Franciliens, Provinciaux ou étrangers. Tous ces éléments ont été pris en compte dans l'exploitation des données de l'enquête.

62% des spectateurs utilisent les transports en commun pour se rendre au Stade de France : en majorité le métro (31%), puis le train-RER (21%) et le bus-tram (10%). 9% s'y sont rendus à pied. Un quart des spectateurs a emprunté la voiture.

En moyenne, les spectateurs ont utilisé 1,16 moyen de transport en Ile-de-France pour se rendre au Stade de France, combinant les transports collectifs. L'intermodalité entre VP et TC est inexistante.

Les usagers des transports en commun ont utilisé 1,27 mode de transport, tout lieu d'hébergement confondu.

La comparaison des modes de transport utilisés pour venir au stade de France montre un écart plus systématique entre les pratiques des Franciliens, des Etrangers et des Provinciaux.

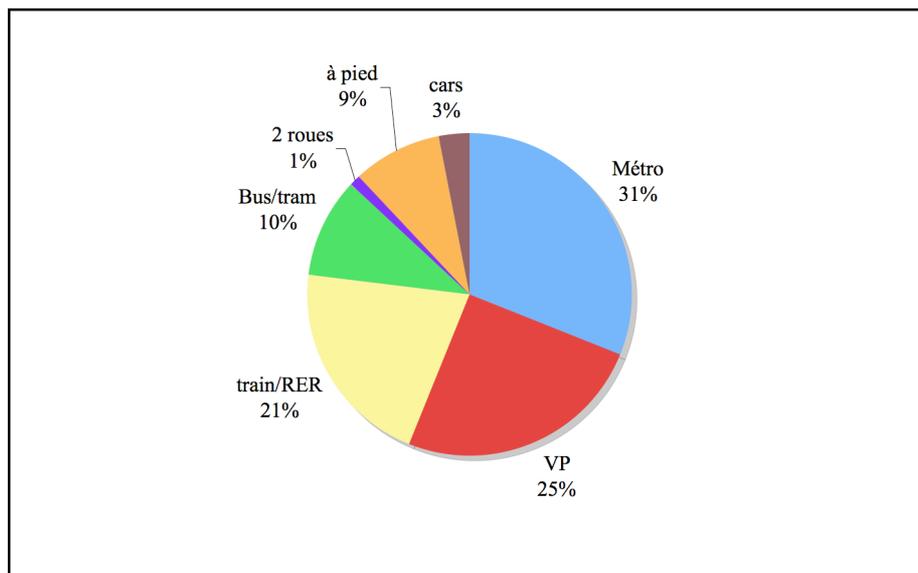
Hors résidents de la Seine-Saint-Denis et hors mode « non motorisé », le recours aux seuls transports en commun est le fait des Parisiens et des étrangers. De plus, ces derniers présentent le taux le plus faible de recours à la voiture particulière, suivi des Provinciaux. L'écart entre étrangers et provinciaux pour la fréquentation des transports en commun est de 20 points (74% contre 54%).

Les Banlieusards sont plus conditionnés à la voiture, surtout par la configuration du réseau de transport en commun en Ile-de-France qui implique un déficit de transports collectifs pratiques de banlieue à banlieue.

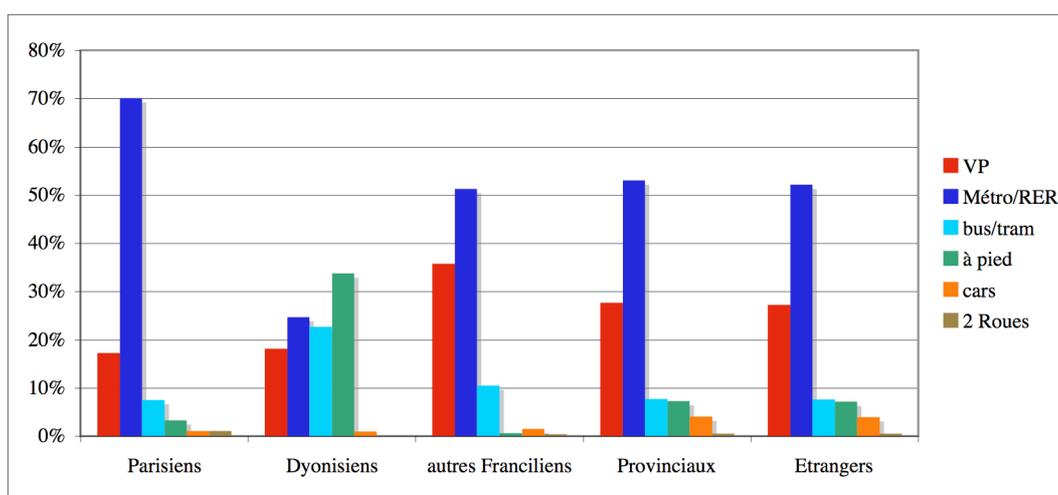
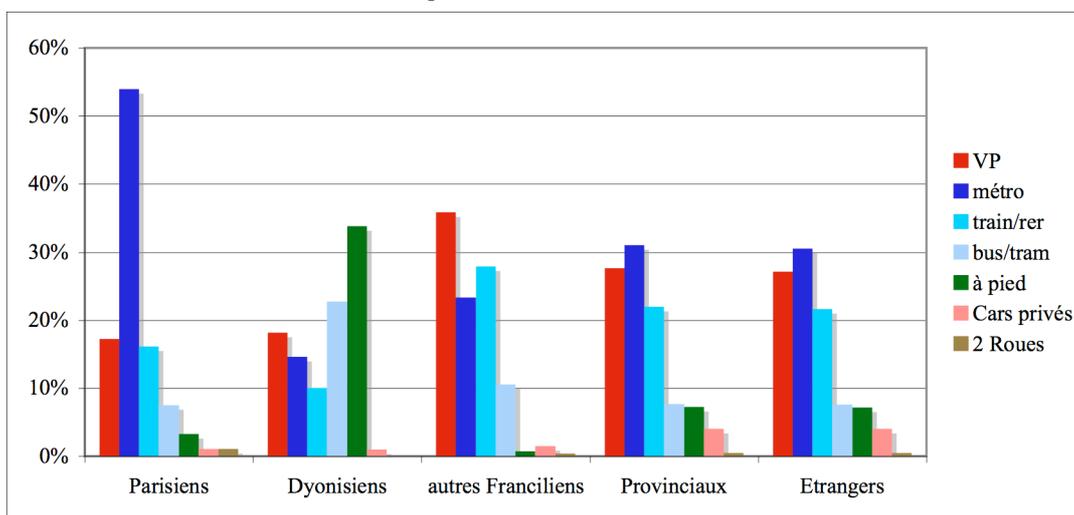
Les Parisiens empruntent la ligne 13 du métro alors que les non Franciliens utilisent le RER.

Pour les Provinciaux, s'ils doivent traverser Paris lors de leur trajet initial pour venir en Ile de France et se rendre au stade de France, choisissent les transports en commun à partir de leur domicile habituel et les utilisent donc lors de leurs déplacements en Ile-de-France. Ainsi, les Français résidents au Nord et à l'Est de la France ont plus majoritairement utilisé leur voiture pour se rendre au stade de France que les Français résidents à l'Ouest, au Sud et au Centre de la France.

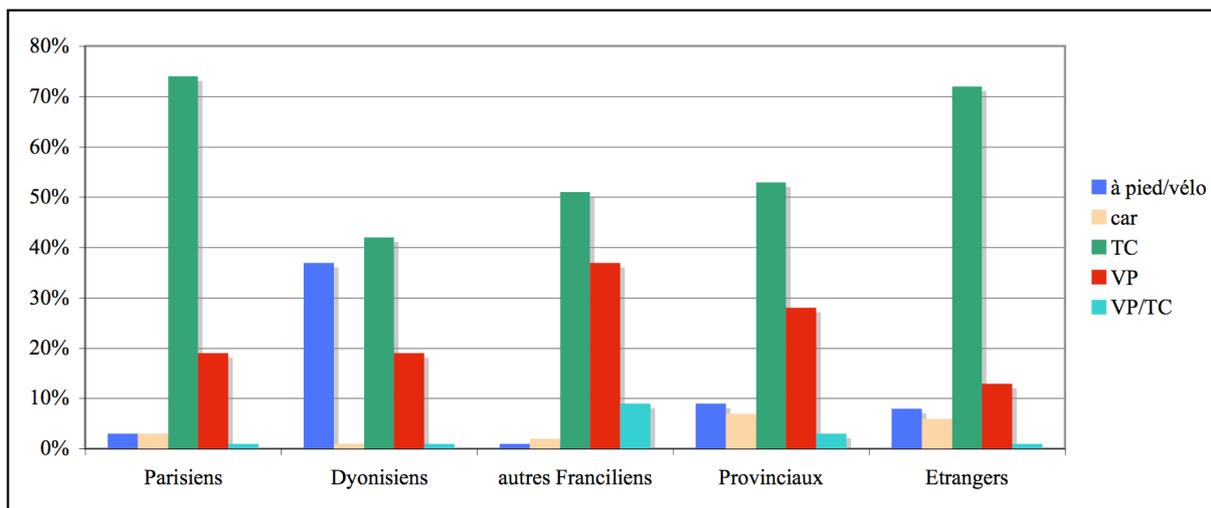
C'est la peur des encombrements et la difficulté de circuler - le manque d'habitude- à Paris, cette grande ville, que l'accessibilité au TGV qui diminue l'usage de la voiture à Paris.



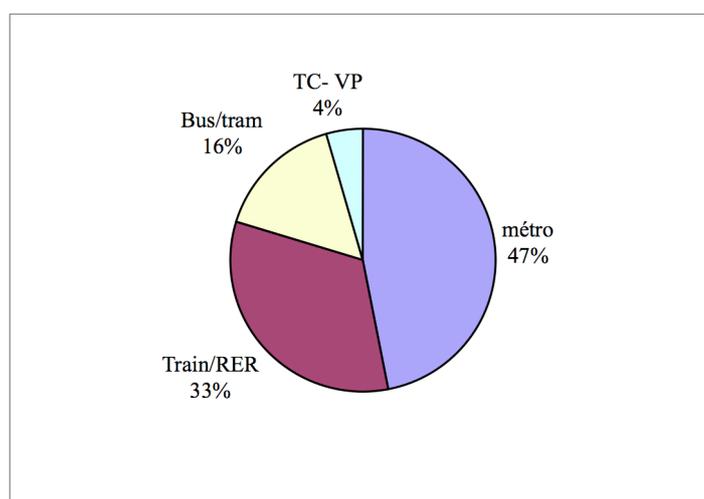
Graphique 10 : Répartition des modes principaux de transport utilisés par les spectateurs des CMA en Ile-de-France pour venir au stade de France



Graphiques 11 et 11bis: Répartition des modes détaillés de transport pour se rendre au stade de France depuis l'Ile-de-France selon l'origine des spectateurs des CMA



Graphique 12 : Répartition des modes de transport utilisés en Ile-de-France par les spectateurs pour venir au stade de France selon le lieu de leur résidence habituelle



Graphique 13 : Modes de transport des spectateurs des CMA utilisateurs de TC pour venir au stade de France

3.3 - Usage habituel des transports et usage en Ile-de-France

Les habitudes d'usage des transports en commun perdurent hors de l'environnement habituel. En revanche, l'usage de la voiture est renforcée hors de son environnement habituel

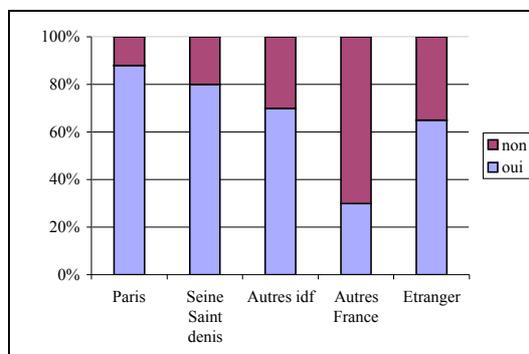
A partir de plusieurs questions, il s'agissait de repérer le lien éventuel entre l'usage des transports en commun dans l'environnement habituel des spectateurs et l'usage des modes de transport en Ile-de-France durant les CMA.

La moitié des spectateurs a l'habitude d'utiliser les transports en commun dans son agglomération de résidence. Ces spectateurs ont dans un premier temps largement utilisé le train ou l'avion pour se rendre en Ile-de-France, puis dans un second temps, le bus et le métro pour se rendre au stade de France.

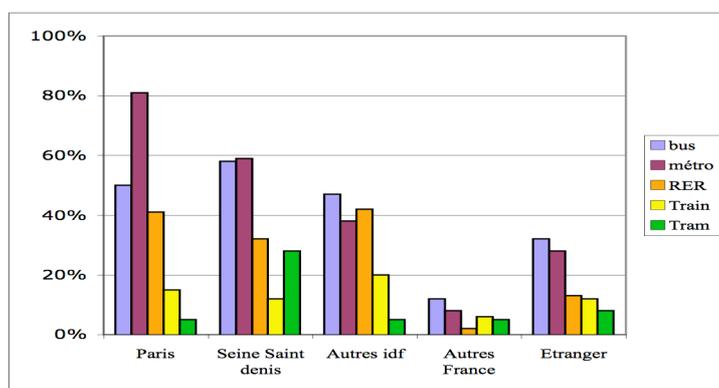
En moyenne, le bus est le mode de transport le plus utilisé par les spectateurs dans leur quotidien.

Parmi les spectateurs des Championnats de Monde d’Athlétisme, les non Franciliens présents aux CMA utilisent rarement les transports en commun alors que les Franciliens les utilisent, particulièrement le métro et le RER.

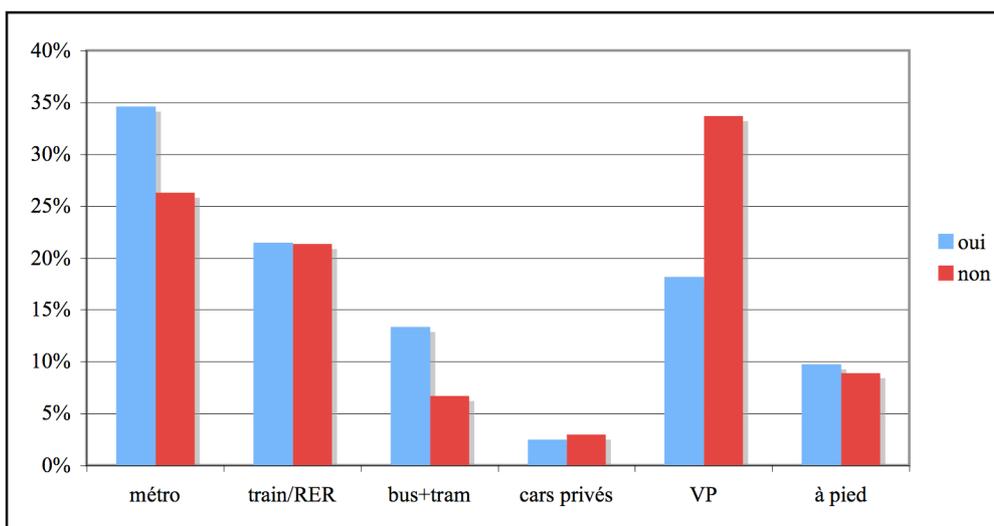
Le métro est bien sûr très fortement utilisé par les Parisiens intra-muros. Plus on s’éloigne du centre de Paris, plus le train et le RER prennent de parts pour les usagers des TC.



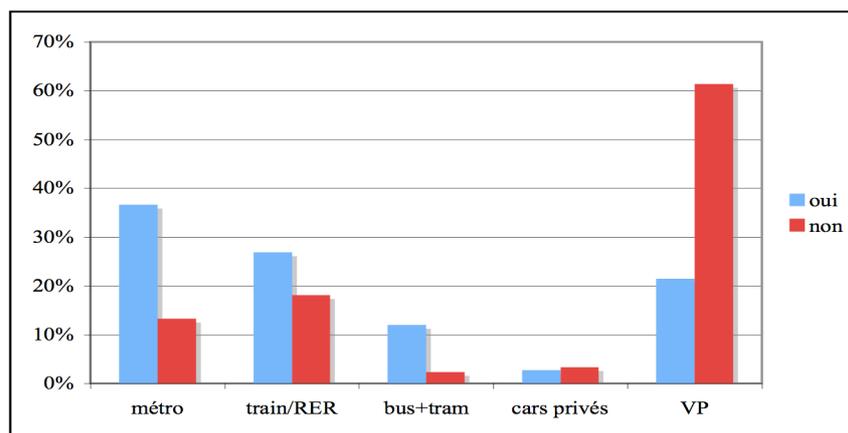
Graphique 14 : Habitude d’usage des transports en commun selon l’origine des spectateurs



Graphique 15: modes de transport usuels des utilisateurs de TC dans leur résidence



Graphique 16 : Répartition des modes de transport utilisé pour venir au stade de France par les spectateurs selon leur utilisation habituelle ou non des transports en commun dans leur lieu de résidence



graphique 17 : moyen de transport utilisé pour venir au stade de France par les spectateurs Franciliens hors Seine-Saint-Denis selon leur utilisation habituelle ou non des TC

3.3.1 - Modes de transport pour venir au stade de France

Les non-usagers des TC dans le quotidien n'ont pas eu tendance à abandonner leur véhicule pour venir au stade de France alors qu'il était fortement recommandé de s'y rendre en métro ou en RER. Cette recommandation avait été largement diffusée dans la presse et sur internet. Pour les Parisiens, la différence est vraiment nette : les automobilistes habituels sont venus en voiture malgré les difficultés pour stationner aux alentours du stade de France.

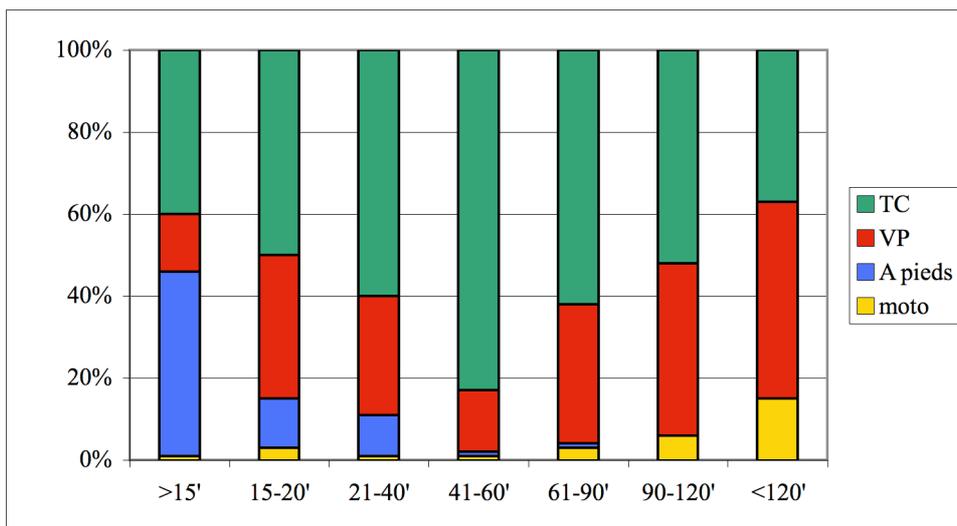
3.3.2 - Durée du trajet pour se rendre au stade de France

La durée moyenne du déplacement du lieu d'hébergement en Ile-de-France ou de résidence au stade de France est de 50 minutes. En voiture, elle est de 61 minutes, en transport en commun de 45 minutes.

25% de non Franciliens sont venus pour la journée en Ile-de-France et leur durée moyenne de trajet est de plus 90 minutes. Rappelons que certains spectateurs Provinciaux n'hésitent pas à rentrer chez eux chaque soir.

Les spectateurs étrangers sont hébergés plus près du Stade de France - et principalement à Paris- que les spectateurs Provinciaux qui ne cherchent que modérément à profiter des attraits touristiques de la capitale. C'est pourquoi le quart d'entre eux est à 25 minutes du Stade de France.

Plus la durée de déplacement est longue, plus l'utilisation des transports en commun est élevée. Et, ce fait est surtout avéré pour les spectateurs franciliens.



Graphique 18: Durée du trajet des spectateurs des CMA pour venir au stade de France selon le mode de transport

4 - Attitudes des spectateurs face aux transports

Il s'agit dans cette partie de repérer les gênes, les satisfactions des spectateurs face aux transports en Ile-de-France et plus particulièrement aux transports mis en place pendant les CMA.

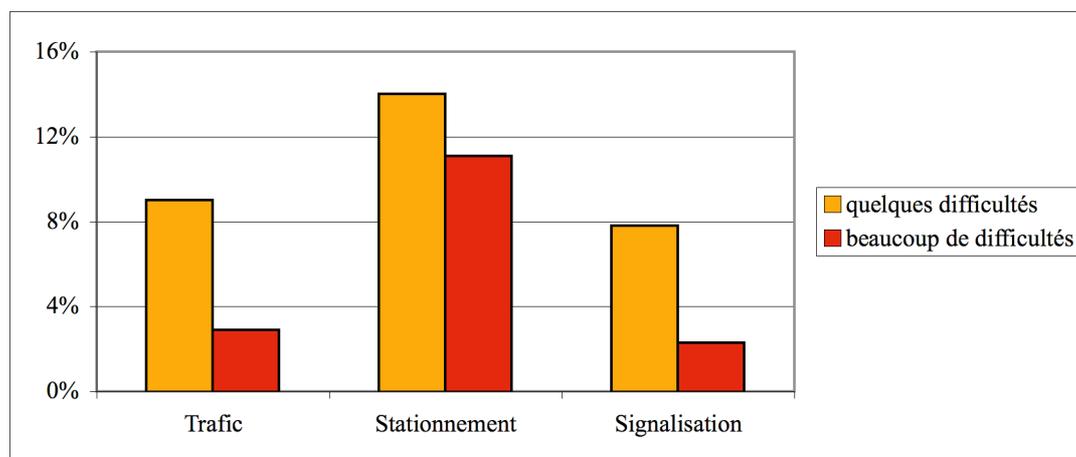
Une batterie de questions a donc été posée afin de connaître la perception des spectateurs selon le mode de transport utilisé pour se rendre au stade de France.

4.1- Les difficultés ressenties

Globalement, la majorité des spectateurs n'a pas été gênée par des difficultés de transport.

- Difficultés ressenties par les automobilistes

Pour les spectateurs automobilistes, le questionnaire abordait les gênes éventuelles qui concernaient le stationnement, la signalisation et les encombrements.



Graphique 19 : Difficultés rencontrées par les spectateurs venus en voiture

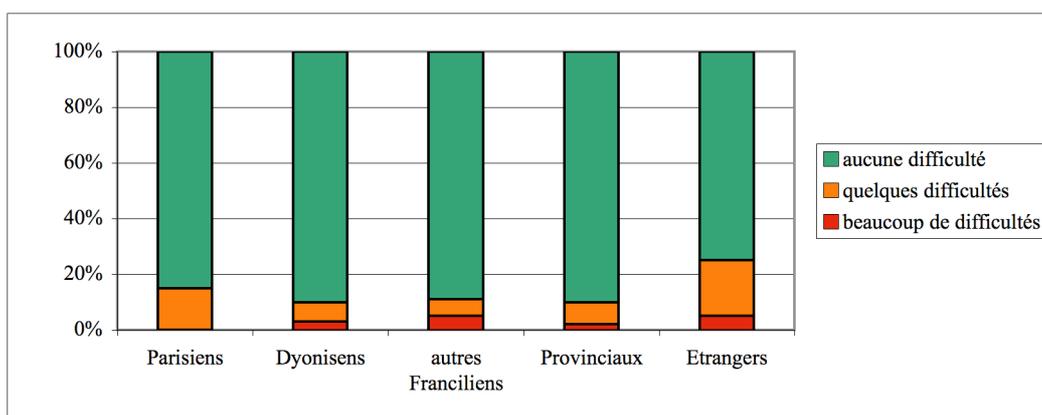
Un peu plus du quart des automobilistes spectateurs a ressenti des difficultés pour stationner autour du stade de France. C'est la plus grande gêne reconnue par les spectateurs. Ceci n'est

pas étonnant quand on rappelle qu'un choix délibéré a été pris au moment de la construction du stade, puis de la gestion autour du stade concernant le stationnement des voitures autour du stade : seulement 5 000 places de stationnement ont été construites autour du stade ; le stade de France contenant 80 000 places.

Mais ceci peut paraître surprenant car une information de grande ampleur a été mise en place à travers différents médias pour prévenir de ces difficultés de stationnement et recommander l'usage des transports en commun.

Viennent ensuite les problèmes de congestion (15%) et des difficultés de signalisation (14%) parmi les gênes ressenties par les automobilistes. Par exemple, la fermeture de la sortie Stade de France sur l'Autoroute A1 pendant les CMA a désorienté les conducteurs qui ne comprenaient pas la signalisation mise en place pour les guider. Les étrangers, puis les Parisiens, ont rencontré les plus grandes difficultés avec la signalisation : les étrangers ont rencontré des problèmes de langue ; les Parisiens, pensant connaître le lieu, ne prêtaient pas assez d'attention à la signalisation, comportement bien connu.

Nous concluons qu'un effort certain est encore à faire pour une signalisation efficace.

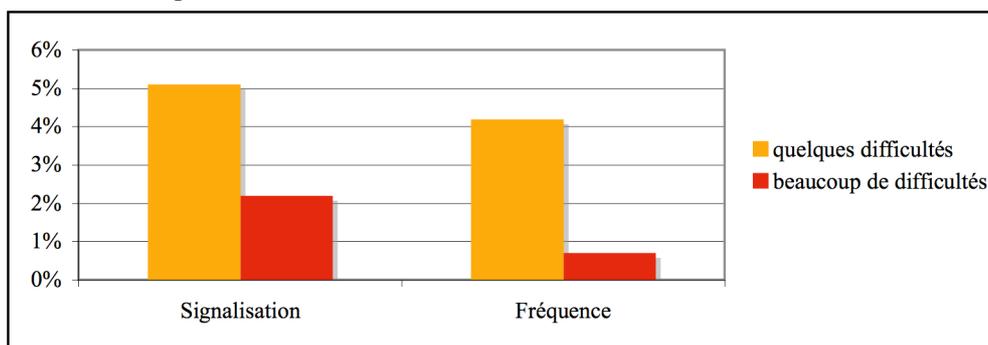


Graphique 20 : degré de difficultés rencontrées concernant la signalisation par les spectateurs venus en voiture ou en moto au Stade de France selon leur lieu de résidence.

- Difficultés ressenties par les spectateurs venus en métro

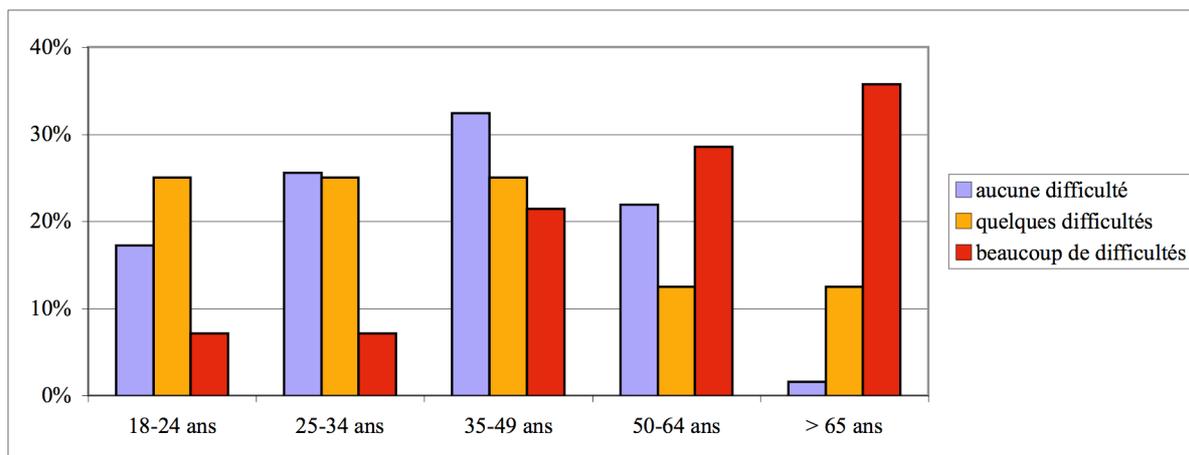
Seulement 15% des spectateurs venus en métro ont une attitude négative concernant leur déplacement en métro pour venir au stade

Ici aussi, la signalisation entraîne le sentiment de mécontentement et de gêne le plus important. Suit la fréquence des métros .



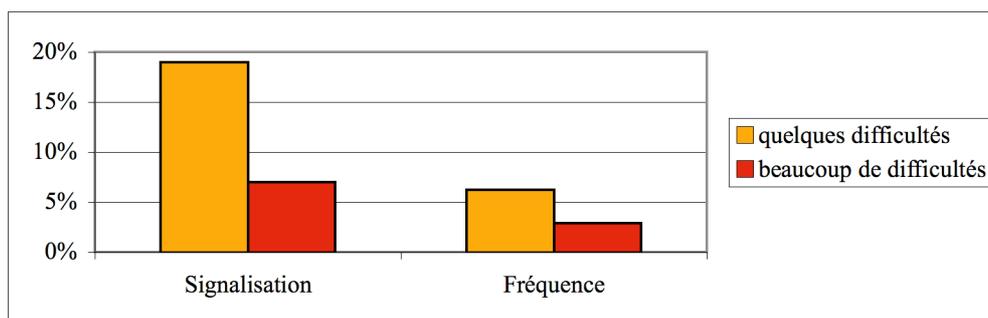
graphique 21 : Difficultés rencontrées par les spectateurs venus en métro au stade de France

Les personnes âgées de 35 à 50 ans sont les plus à l'aise dans le métro. En revanche, toutes les personnes âgées ont déclaré avoir rencontré des difficultés de transport dans le métro.



Graphique 22 : Degré de difficultés rencontrées par les spectateurs venus en métro au stade de France selon leur âge

- **Difficultés ressenties par les usagers du RER**



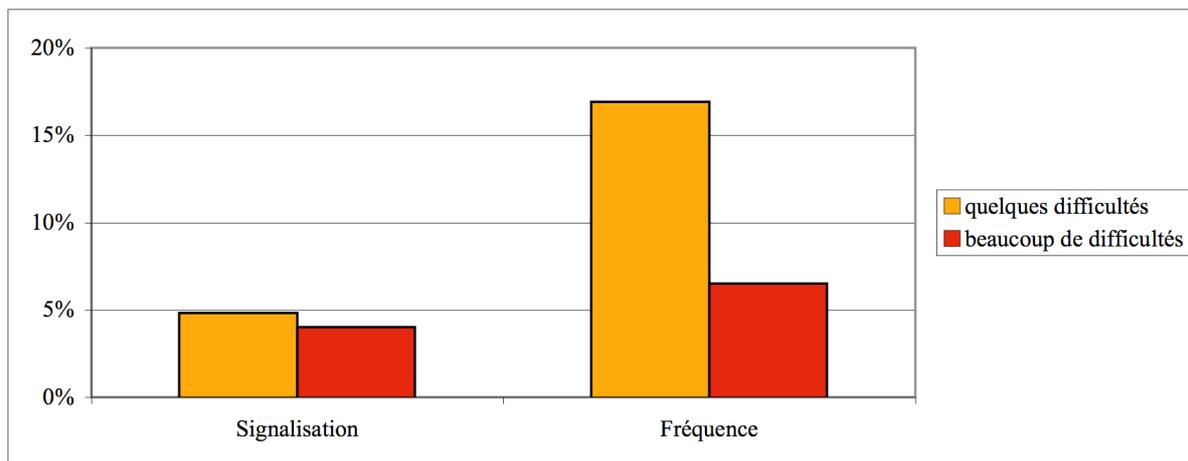
Graphique 23 : Difficultés rencontrées par les spectateurs venus en RER au stade de France

Ce sont les mêmes difficultés rencontrées par les usagers du métro avec une amplification importante en ce qui concerne la signalisation, surtout pour le trajet final, à la sortie du RER pour se rendre au Stade de France à pieds. Ces difficultés concernent également la signalisation pour le changement entre le RER et le train.

La fréquence des RER pouvait être perturbée par les rames dédiées aux athlètes. Les incidents liés au trafic sur les lignes de RER concernent tous les spectateurs sans distinction.

- **Difficultés ressenties par les usagers du bus**

Les difficultés rencontrées par les usagers des bus et du tram concernent le trafic et la fréquence des bus.



Graphique 24 : Degré de difficultés de transport rencontrées par les spectateurs venus en bus au stade de France

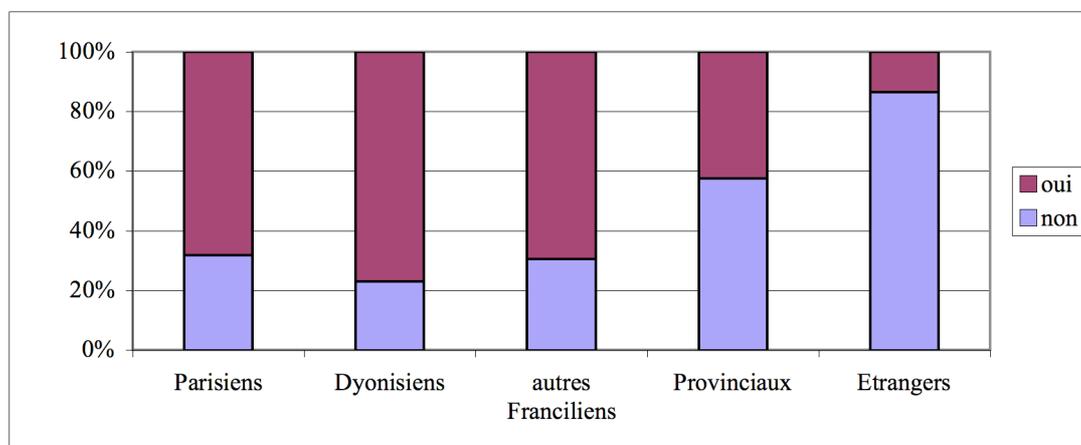
Pour le bus, les horaires et les encombrements ont posé de réelles difficultés pour plus du quart des usagers.

Les Etrangers ont été les plus agacés par le cadencement des bus avec près de 50% d'entre eux qui déclarent avoir rencontré des difficultés avec le bus. Parmi ceux-ci, 20% en ont rencontré d'importantes.

En conclusion, Les difficultés rencontrées par les spectateurs concernent, en général, le défaut d'indication, de signalisation et d'information. Pour les utilisateurs du métro, ce sont les retards du RER B qui ont été les plus mal vécus. Pour les utilisateurs du bus, ce sont les changements d'itinéraire, sans information ; enfin pour les automobilistes, le manque de parkings autour du stade de France et dans Saint-Denis est une revendication récurrente.

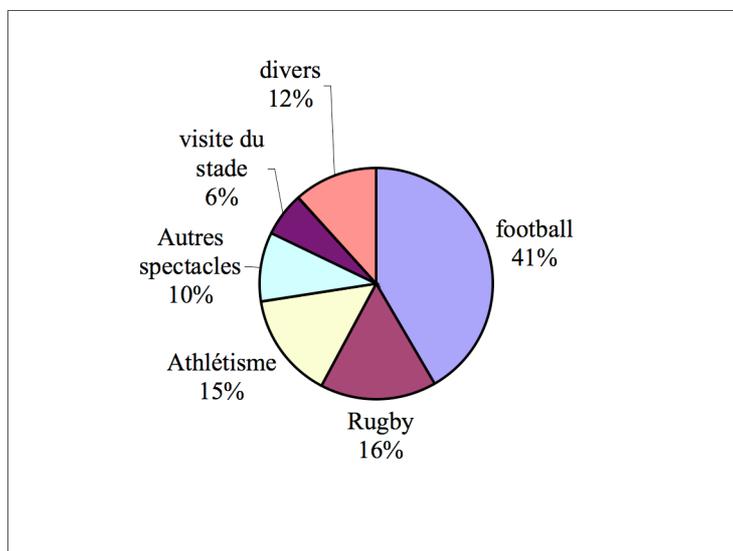
4.2 - Connaissance antérieure des spectateurs du stade de France

51 % des personnes interrogées étaient déjà venues au Stade de France avant les CMA. Sur l'ensemble des spectateurs, les Franciliens étaient près de 75% à y être déjà venu pour assister à une manifestation. En revanche, c'est moins de 10% des étrangers qui avaient fréquenté le stade avant les CMA.



graphique 25 : Fréquentation du stade de France par les spectateurs avant les CMA selon leur origine géographique

Les matchs de football représentent, avec 41% des motifs, la première motivation pour lesquelles ces spectateurs s'étaient déjà rendu au Stade de France avant les CMA. Les matchs de rugby et l'athlétisme arrivent loin derrière avec 15% des motifs.



Graphique 26 : Répartition des motifs de venue au Stade de France antérieure au CMA par les spectateurs

4.3 - Perception des services offerts au stade de France par les spectateurs

Le degré de satisfaction et de perception des services offerts par et autour du stade de France a été mesuré par son accessibilité, par l'accueil et par l'ambiance.

Globalement, les spectateurs se déclarent satisfaits des services offerts par le stade de France et pour l'ambiance qui y règne.

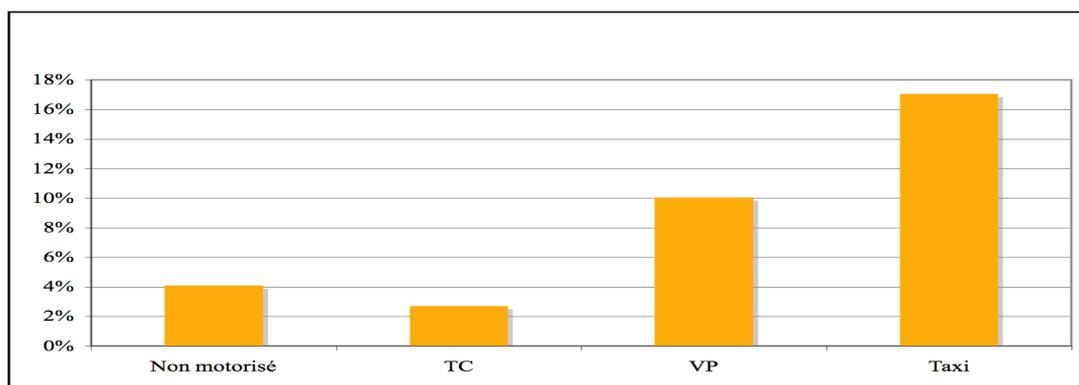
4.3.1 - Une très bonne accessibilité du Stade de France

Plus de 90% des spectateurs des CMA se déclarent satisfaits de l'accessibilité du stade de France (48,5% très satisfait et 40,1% satisfait). Seuls 4,3% se déclarent peu satisfaits de son accessibilité, avec à peine 1% qui n'est pas satisfait du tout.

... mais une accessibilité plus difficile en voiture. Les prestations des taxis semblent également mal perçues.

4.3.2 - Un bon accueil

C'est la même satisfaction pour l'accueil qui est réservé aux spectateurs au stade de France avec 55% d'entre eux qui se déclarent très satisfaits et 32% satisfaits.



graphique 27 : degré d'insatisfaction des spectateurs selon le mode de transport utilisé pour accéder au stade de France

4.3.3 - Une Ambiance agréable

L'ambiance qui règne au stade de France est aussi jugée fort agréable : 87% des spectateurs la jugeant bonne et seulement 2% d'entre eux la jugeant peu satisfaisante.

4.4.4 - Propositions des spectateurs pour l'amélioration des transports

Une analyse textuelle a été menée sur les propositions données par les spectateurs pour améliorer l'accès du stade de France en fonction de la satisfaction indiquées par ceux-ci.

Accès très satisfaisant

Ce groupe représente 40% des spectateurs. Ces personnes arrivent en voiture, en métro ou RER. La durée de leur trajet pour venir au stade de France est courte.

Leurs principales propositions sont les suivantes :

- Plus d'information sur les transports
- La station du RER est trop loin- du stade, il faut mettre des navettes entre la station RER et le stade mais aussi autour du stade, notamment pour rejoindre les parkings éloignés
- Tapis roulant pour accéder au stade depuis le RER
- Des transports gratuits pour venir au stade de France.
- Une signalisation pour être guidé sur le périphérique
- Plus de places de parking

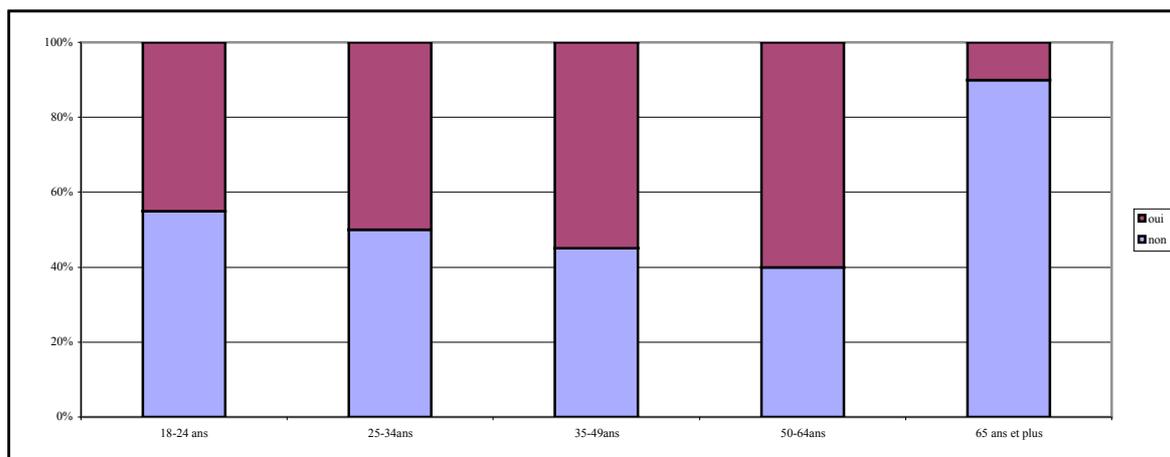
Accès satisfaisant

Ce groupe représente 55% des spectateurs. Ces personnes arrivent généralement en métro ou RER. La durée de leur trajet pour venir au stade de France est moyenne.

Leurs principales propositions sont les suivantes :

- Mettre une rampe sur la passerelle pour les piétons
- Meilleure signalisation dans le métro et le RER
- mettre des navettes entre la station RER et le stade
- Meilleure fléchage du stade
- Améliorer les accès pour les personnes handicapées
- des parkings moins chers et plus de parkings !!!
- réservation de parkings

Région Parisienne hors spectateurs des CMA, généralement avertis au dernier moment par le biais de la presse ou de la radio.



graphique 29 : connaissance du Forum Mondial du Sport selon l'âge du spectateur des CMA

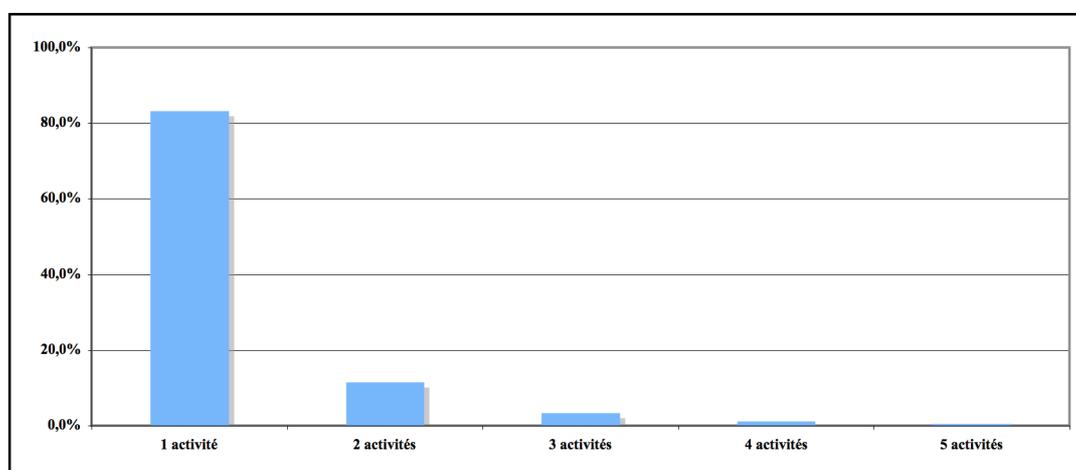
6 - La mobilité des spectateurs en Ile-de-France

Dans ce chapitre, il s'agit de cerner la mobilité de tous les spectateurs des CMA en Ile-de-France durant un jour de la semaine (samedi et dimanche compris) sans que cette mobilité soit abordée uniquement à travers les déplacements vers le stade de France mais aussi à travers toutes les activités qu'ils pratiquent.

Ces activités concernent celles de la veille de l'interview lorsque le spectateur était déjà en Ile-de-France.

10 % des spectateurs enquêtés présents en Ile-de-France ne se sont pas déplacés la veille de l'enquête, préférant pour la plus grande partie suivre les CMA à la TV. Les personnes plus âgées sortent moins que les plus jeunes et sont plus addicts à la Tv pour suivre les CMA que les plus jeunes.

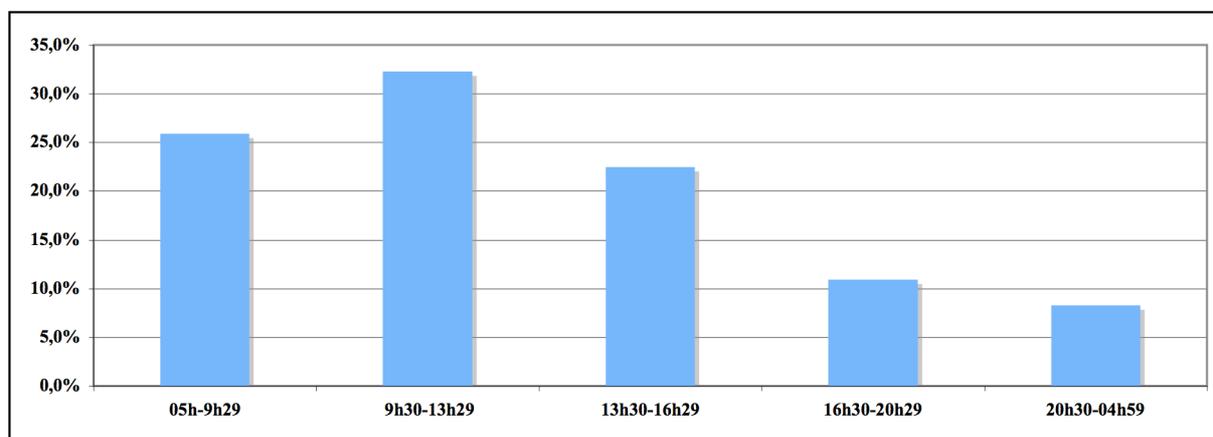
Les spectateurs ont réalisé 1,45 activité par jour toutes activités confondues et 0,95 activité hors « assister aux CMA ». Les CMA sont l'activité principale des spectateurs.



graphique 30 : Répartition des spectateurs selon le nombre d'activités réalisées la veille de l'enquête.

Les spectateurs ont une mobilité réduite en Ile-de-France. Ils se concentrent sur les championnats. Ils sortent peu le matin avant les épreuves et peu le soir.

Plus de la moitié des activités des spectateurs commence le matin et un tiers entre 9h 30 et 13h 30. 20% des activités débutent en début d'après-midi. 10% de leurs activités débutent la nuit. Mais peu d'activités commencent pendant l'heure de pointe du soir, puisque la majorité d'entre eux sont dans le stade de France !!



Graphique 31: Répartition des activités des spectateurs selon l'heure du début de l'activité.

46% des activités des spectateurs se déroulent à Saint-Denis et 34% à Paris pour du tourisme. Les autres activités se déroulent autour des lieux d'hébergement.

Pour les spectateurs, la participation aux CMA représente 40% de l'ensemble des activités. Leurs activités hors CMA se concentrent sur les loisirs, les achats et les visites de monuments et de musées.

Les spectateurs résidant hors Ile-de-France profitent de leur passage à Paris pour rendre visite à la famille et aux amis.

Les visites touristiques concernent essentiellement les spectateurs non Franciliens. Nous retiendrons :

- parmi les monuments cités :
 - Tour Eiffel, Basilique de Saint-Denis, Château de Versailles, Trocadéro, Invalides, Notre-Dame ;
- parmi les musées :
 - Louvre, Centre Pompidou, Grévin ;
- parmi les quartiers :
 - Montmartre, Champs-Élysées, quartier latin, Montparnasse, Marais.

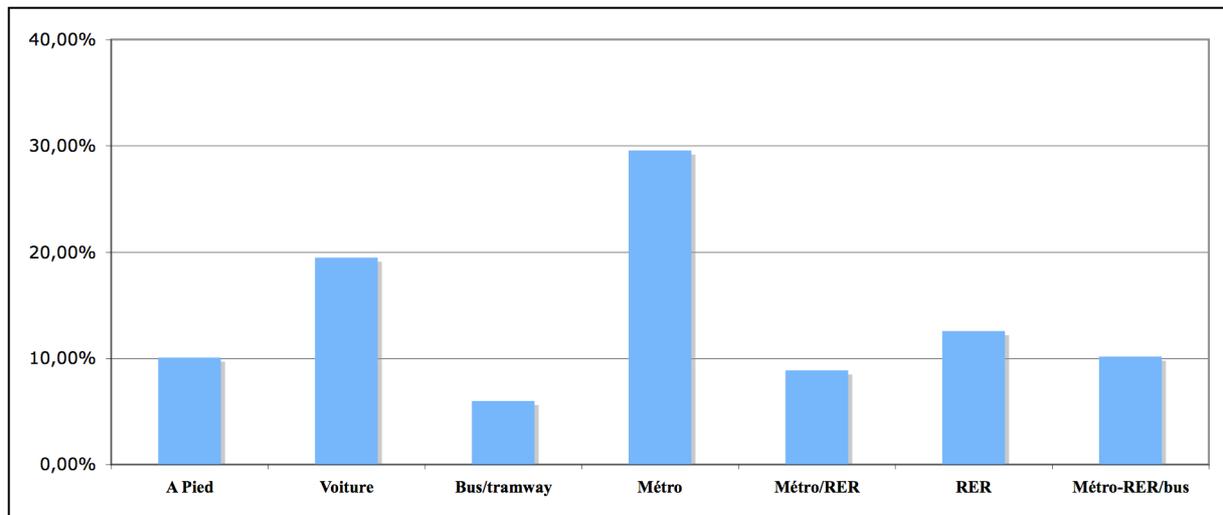
type d'activités	part dans l'ensemble des activités
visite de monuments	5,1%
visite de musées	1,7%
visite de quartier	5,0%
Promenade	9,2%
loisirs	10,3%
loisirs culturels	1,2%
shopping	4,2%

restaurant	2,7%
travail	9,8%
travail avec CMA	3,5%
Forum mondial du sport	3,5%
personnel	5,6%
Disneyland	0,5%

Tableau 1 : Répartition des activités hors CMA d'un jour des spectateurs

Le métro est le principal mode de transport des spectateurs. La position du Stade de France sur les lignes B et D du RER explique l'usage important du RER.

La voiture est utilisée dans 20% des cas. 10% des déplacements se font uniquement à pied.



graphique 32: Répartition des déplacements selon les modes de transports utilisés (déplacements de la veille) par les spectateurs

Une Analyse multivariée de la mobilité des spectateurs

Une analyse factorielle des correspondances multiples a été réalisée sur l'ensemble des spectateurs des CMA en fonction de leur mobilité en Ile de France (cf. annexe).

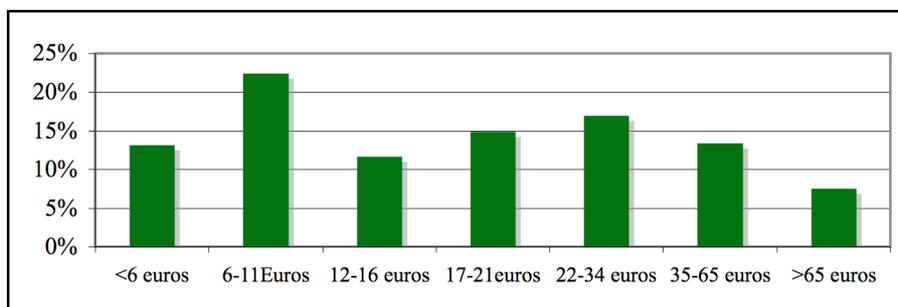
Les spectateurs qui ont participé au FMS ont des activités plus tardives qui se terminent après 24h. Ce sont des usagers des bus et de la voiture. Ce sont des Franciliens qui prennent des congés pour venir assister aux championnats.

Les résidents temporaires spectateurs des CMA qui résident à Paris ont un plus grand nombre d'activités qui se déroulent dans Paris. Ils visitent différents quartiers de la capitale, des musées, des monuments et font du shopping. Ces activités se déroulent dans les interstices laissés libres par les championnats. Ces activités sont donc réalisées en fonction des épreuves des championnats : soit le matin, soit l'après-midi, soit en soirée. Ces spectateurs sont des usagers du RER et du métro. Ils font aussi beaucoup de déplacements à pieds.

Les Européens et les Provinciaux se sont aussi rendu à Disneyland durant leur séjour. Pour se faire, ils ont utilisé les transports en commun.

6 - Les dépenses des spectateurs durant leur séjour en Ile-de-France

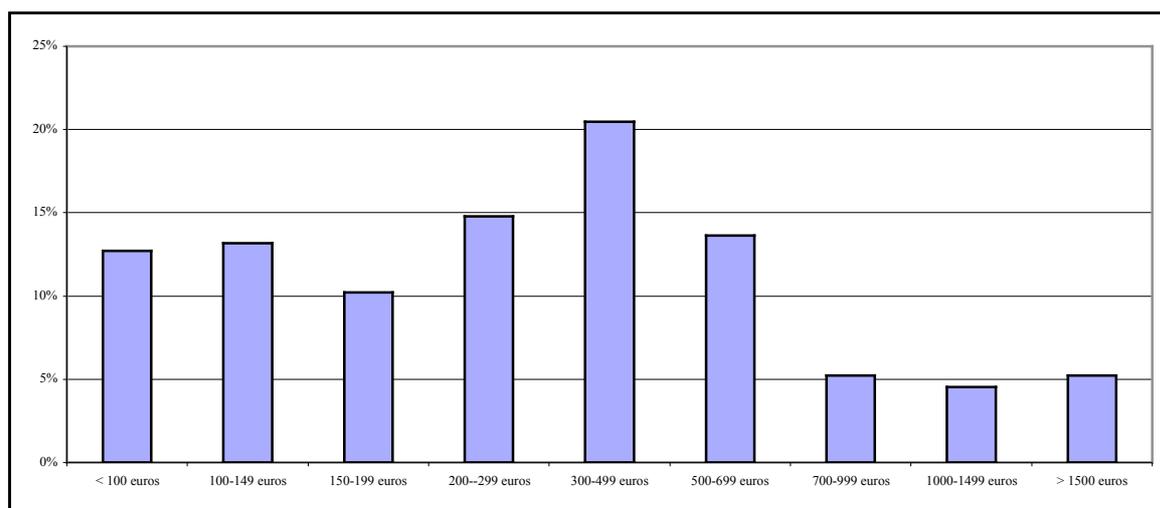
Une estimation des dépenses des spectateurs a été tentée sur la base des informations données par les enquêtés.



Graphique 33 : Répartition des dépenses journalières de restauration des spectateurs durant les CMA

On estime que la dépense moyenne journalière des spectateurs des CMA pour la restauration est de 25,8 Euros et celle concernant le shopping est de 25,1 Euros.

L'estimation du coût moyen du séjour en Ile de France par spectateur s'élève à 420 Euros avec un écart type de 544 euros



Graphique 34 : Répartition des coûts moyens de séjour en Ile-de-France par spectateur des CMA

Chapitre 4 - LES FRANCILIENS NON SPECTATEURS

L'objet de ce chapitre est de déterminer si les Franciliens non spectateurs qui par la position géographique de leur lieu de résidence par rapport aux lignes de transports en commun liées aux CMA pourraient avoir une mobilité différente pendant ces Championnats et si oui en quoi diffère-t-elle de l'habituelle.

Pour répondre à cette question, une enquête quantitative a été menée auprès des Franciliens.

1 - Description de l'enquête³

Une enquête a été menée auprès des Franciliens non spectateurs des CMA, âgés de 18 ans et résidant proche des lignes de métro/RER B et D, afin de mesurer la gêne éventuelle résultant du plan transport mis en place par la RATP pour les CMA et de la surcharge de passagers due aux mêmes CMA.

1.1 – Les questionnaires

Structure du questionnaire

Le questionnaire comprend quatre parties : les caractéristiques socio-économiques et géographiques de l'individu, sa mobilité en Ile de France pendant les CMA, sa perception et ses attitudes vis-à-vis des transports pendant les CMA, sa connaissance des CMA et son degré d'implication dans les CMA.

1.2 - Cible

C'est la population francilienne, âgée de 18 ans et plus, résidant dans les zones susceptibles de connaître ou de subir des perturbations dans les transports causées par l'organisation des CMA, soit autour du Stade de France à Saint-Denis, soit sur la ligne B du RER.

1.3 - Mode de passation

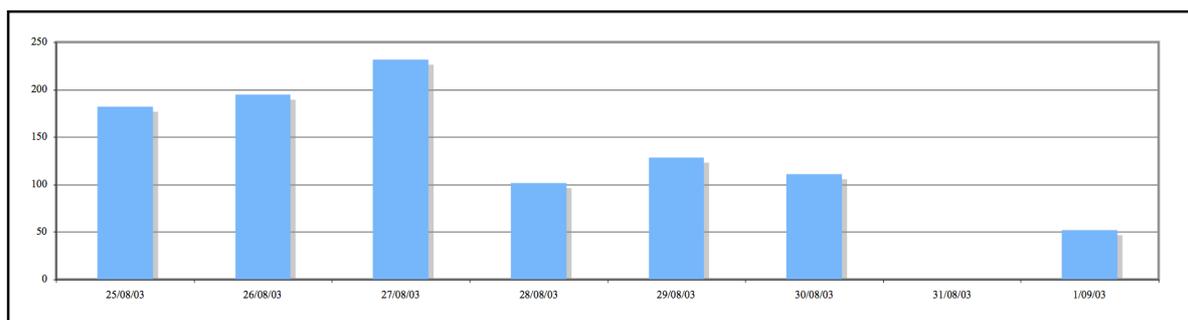
Les Enquêtes ont été menées par téléphone et réalisées par la SOFRES pour le compte de la DREIF. La durée moyenne d'un questionnaire était de 20 minutes.

1.4 - Dates et heures de passation

L'enquête s'est déroulée du 25 août au 1^{er} septembre 2003, soit du lundi au samedi, dimanche exclu.

Les questionnaires ont été administrés de 17h à 20h 45 en semaine, du lundi au vendredi. Et de 9h30 à 12h45 le samedi 30 août.

³ Cette enquête a été financée par la DREIF



Graphique 35 : Répartition temporelle des enquêtes téléphoniques auprès des Franciliens non spectateurs

1.5 - Questionnaires recueillis

1006 personnes ont été interviewées par téléphone, 1003 questionnaires sont exploitables

2 - La population enquêtée

Caractéristiques socio-démographiques et représentativité de l'échantillon

La population francilienne non spectateur des CMA enquêtée est composée de :

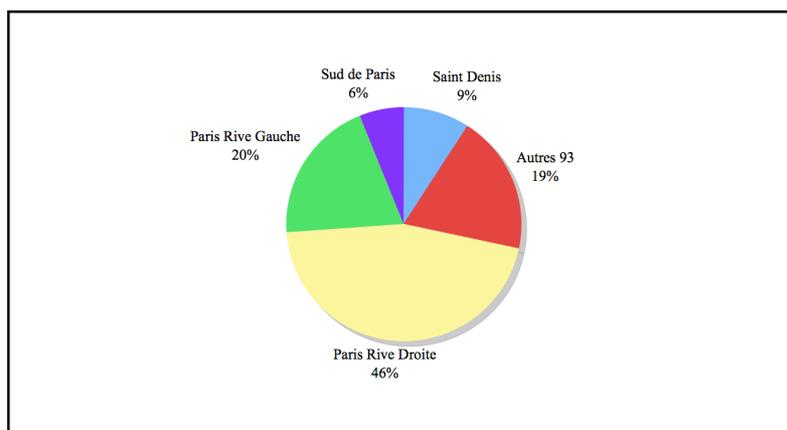
- 53,8% de femmes et 46,2% d'hommes ;
- 49,2% vivent en couple, 50,8% seul ;
- 70% n'a pas d'enfant à charge
- 11,1% sont de niveau d'instruction primaire, 33,5% secondaire et 55,4% supérieur ;
- 12,6% sont âgés de moins de 24 ans, 23,4% sont âgés de 25 à 29 ans, 27,2% de 30 à 49 ans, 19,5% de 50 à 64 ans et 17,2% de 65 ans et plus.
- 20% ont un revenu mensuel du ménage inférieur à 1 500 Euros et 22% supérieur à 3000 Euros

2.1- Les lieux de résidence

66% des enquêtés résident dans Paris, répartis dans les 3^e, 6^e, 14^e, 17^e et 18^e arrondissements. 28% habitent la Seine-Saint-Denis, répartis entre les communes d'Aulnay-sous-Bois, La Courneuve, Saint-Denis, Saint-Ouen et Stains. 6% résident dans le Sud de Paris répartis entre les communes de Bourg la Reine, Arcueil et Gentilly.

Ces résultats sont très voisins de ceux du recensement de 1999, puisque dans le recensement, la part des Parisiens est de 68%, celle des habitants du sud de Paris de 6%, et de celle du nord de Paris de 26%.

La répartition des enquêtés selon le sexe et l'âge est à peu près identique à celle que nous indique le recensement sur les lieux enquêtés. Celle par catégorie socioprofessionnelle montre un très net déficit des ouvriers et des personnes sans activité professionnelle dans lesquelles sont les étudiants dans l'enquête CMA par rapport au recensement et, en revanche, une plus forte proportion de cadres et de retraités.



Graphique 36 : Répartition des Franciliens non spectateurs selon leur lieu de résidence

	enquête Franciliens non spectateurs	recensement 1999
femme	54%	52%
homme	46%	48%
18-24 ans	12%	12%
25-34 ans	24%	25%
35-49 ans	27%	27%
50-65 ans	20%	19%
> 65 ans	17%	17%
Artisan commerçant	6%	3%
Cadre supérieur	21%	17%
Profession intermédiaire	15%	13%
employé	17%	18%
ouvrier	2%	10%
retraité	21%	18%
Sans activité professionnelle	17%	21%

Tableau 2 : Répartition des individus dans l'enquête Francilien non spectateur et dans le recensement

2.2- Répartition par âge

Répartition par âge des enquêtes et des résidents selon les lieux de résidence enquêtés comparaison de l'enquête menée auprès des Franciliens non spectateurs des CMA et les résultats du recensement de 1999

En comparant la structure des populations des communes ou arrondissements de chaque département par tranche d'âges, on remarque que le groupe d'âge 35-49 est moins représenté dans les arrondissements parisiens et que le groupe 25-34 ans est quant à lui plus présent dans cette partie de la capitale.

Pour ce qui est du sud de Paris, il y a sous-représentation des personnes âgées de 25-34 ans et sur-représentation des personnes âgées de 50-64 ans et âgées d'au moins 65 ans. En Seine-Saint-Denis, il y a sous représentation des personnes âgés d'au moins 65 ans compensée par une sur représentation des personnes âgées de 50-64 ans.

C'est un léger biais dû aux horaires de passation des enquêtes qui ne correspondent pas nécessairement aux horaires des actifs.

		18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-65 ans	> 65 ans	total
Sud de Paris	recensement	4 689	8 789	11 796	7 620	7 109	40 003
	%	12%	22%	29%	19%	18%	
	Enquête cma	6	5	16	17	16	60
	%	10%	8%	27%	28%	27%	
Arrondissement de Paris	recensement	52 401	116 648	115 067	91 286	82 905	458 307
	%	11%	25%	25%	20%	18%	
	Enquête cma	75	172	173	113	127	660
	%	11%	26%	26%	17%	19%	
Nord de Paris	recensement	27 043	44 201	61 394	29 640	28 513	190 791
	%	14%	23%	32%	16%	15%	
	Enquête cma	44	57	86	67	29	283
	%	16%	20%	30%	24%	10%	
Ensemble	recensement	84 133	169 638	188 257	128 546	118 527	689 101
	%	12%	25%	27%	19%	17%	
	Enquête cma	125	234	275	197	172	1003
	%	12%	23%	27%	20%	17%	

Tableau 3 : Répartition des individus dans l'enquête Francilien non spectateur et dans le recensement selon le lieu de résidence et l'âge

2.3 - Répartition par catégorie socio professionnelles

Répartition par catégorie socio professionnelle des enquêtes et des résidents selon les lieux de résidence enquêtés comparaison de l'enquête menée auprès des Franciliens non spectateurs des CMA et les résultats du recensement de 1999

		Artisan comm	Cadre	Prof.int	employé	ouvrier	retraité	ss act pro	Total
sud de Paris	recens	950	6 558	6 511	7 976	4 031	8 699	5 348	40077
	%	2%	16%	16%	20%	10%	22%	13%	
	cma	1	13	9	6	4	21	6	60
	%	2%	22%	15%	10%	7%	35%	10%	
Arr Paris	recens	18 141	104 329	67 008	72 492	31 576	86 969	105 160	485 789
	%	4%	21%	14%	15%	6%	18%	22%	
	cma	33	174	102	81	9	155	105	660
	%	5%	26%	15%	12%	1%	23%	16%	
Nord de Paris	recens	5 761	9 522	23 870	46 247	39 698	33 616	39 284	198 035
	%	3%	5%	12%	23%	20%	17%	20%	
	cma	25	20	44	82	9	44	59	283
	%	9%	7%	16%	29%	3%	16%	21%	
Ensemble	Recens	24 852	120 409	97 389	126 715	75 305	129 284	149 792	723 901
	%	3%	17%	13%	18%	10%	18%	21%	
	CMA	59	207	155	169	22	220	170	1003
	%	6%	21%	15%	17%	2%	22%	17%	

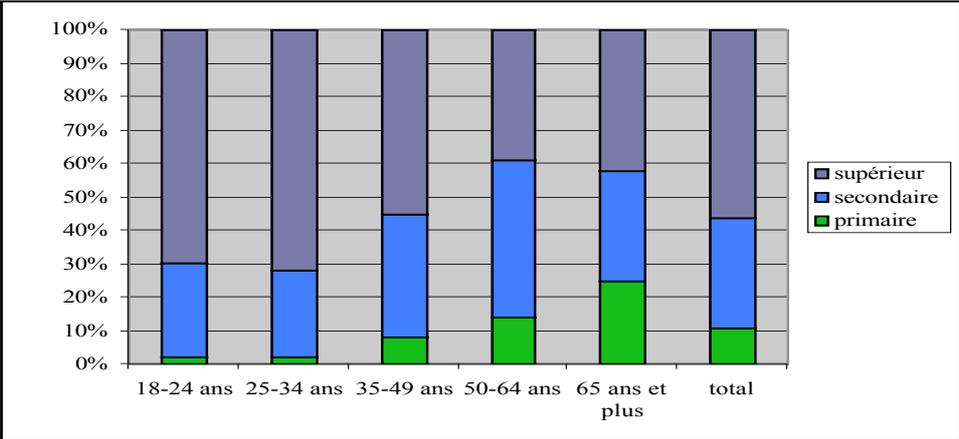
Tableau 4 : Répartition des individus dans l'enquête Francilien non spectateur et dans le recensement selon le lieu de résidence et la catégorie socio-professionnelle

Dans le recensement, les étudiants sont pris en compte dans la catégorie des inactifs. Dans l'enquête des CMA réalisée au sud de Paris, on note une sur représentation des cadres et des retraités et une sous-représentation des employés. Pour ce qui est des quartiers de Paris, les cadres sont sur-représentés et les inactifs sous-représentés dans l'enquête menée auprès

des Franciliens non-spectateurs. Quant aux communes au nord de Paris, il y a une très forte sous-représentation des ouvriers en partie compensée par une sur représentation des employés.

2.4- Niveau d'études

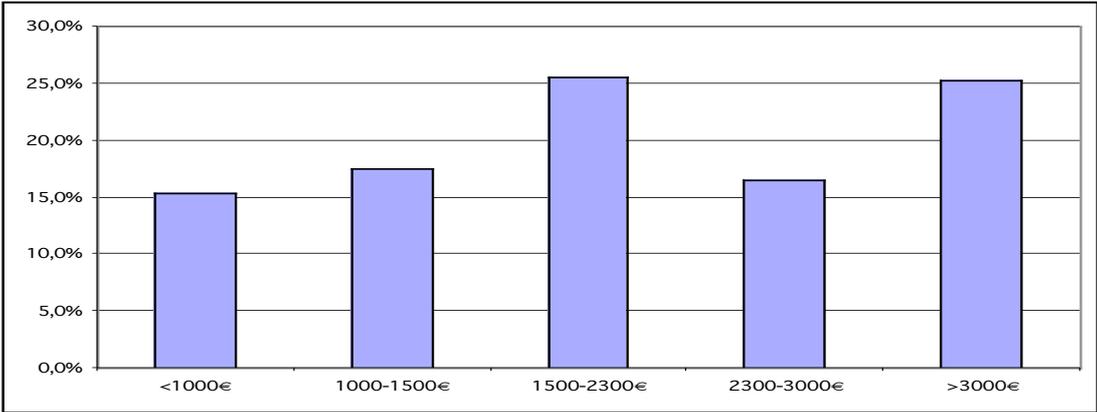
En ce qui concerne le niveau d'études des Franciliens non spectateurs enquêtés, 11% ont un niveau d'instruction primaire, 34% secondaire et 55% supérieur. Le niveau d'études en fonction de l'âge vérifie simplement que les personnes les plus âgées sont les personnes ayant suivi le moins d'études alors que les moins de 35 ans ont quasiment tous une qualification secondaire.



Graphique 37 : Répartition des Franciliens non spectateurs selon l'âge et le niveau d'études

2.5- Revenu des personnes enquêtées

Les revenus des Franciliens enquêtés suivent globalement les revenus des Franciliens issus de l'INSEE.



Graphique 38: Répartition des Franciliens non spectateurs selon le niveau de leur revenu mensuel du ménage

3 - Mobilité des Franciliens non spectateurs pendant les CMA

L'enquête concerne la mobilité des Franciliens non spectateurs et porte sur les activités réalisés la veille de l'enquête. Il faut rappeler que les dates de passation de l'enquête se situent dans une période de retour de vacances -fin août. C'est le cas de 8% des Franciliens interrogés

qui sont revenus de vacances la veille de l'interview. Ils ne seront pas pris en compte dans l'estimation de la mobilité des résidents en Ile-de-France.

Par ailleurs, l'enquête a eu lieu durant deux lundi, ce qui surestime les déplacements du dimanche. En revanche, aucune enquête n'a eu lieu le dimanche, de ce fait les déplacements du samedi ne sont pas connus.

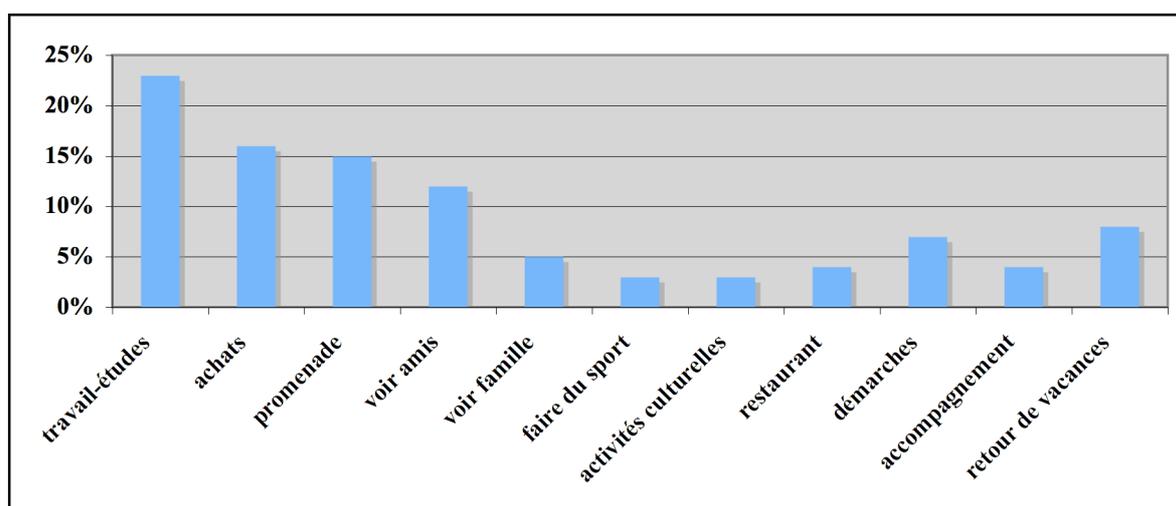
La comparaison des résultats de cette enquête avec les résultats de l'Enquête Globale Transport (EGT) doit considérer ces différences.

Cette comparaison n'a pas été réalisée que partiellement dans le cadre de cette recherche, mais mériterait d'être poursuivie pour confirmer ou infirmer les réponses à au moins deux questions :

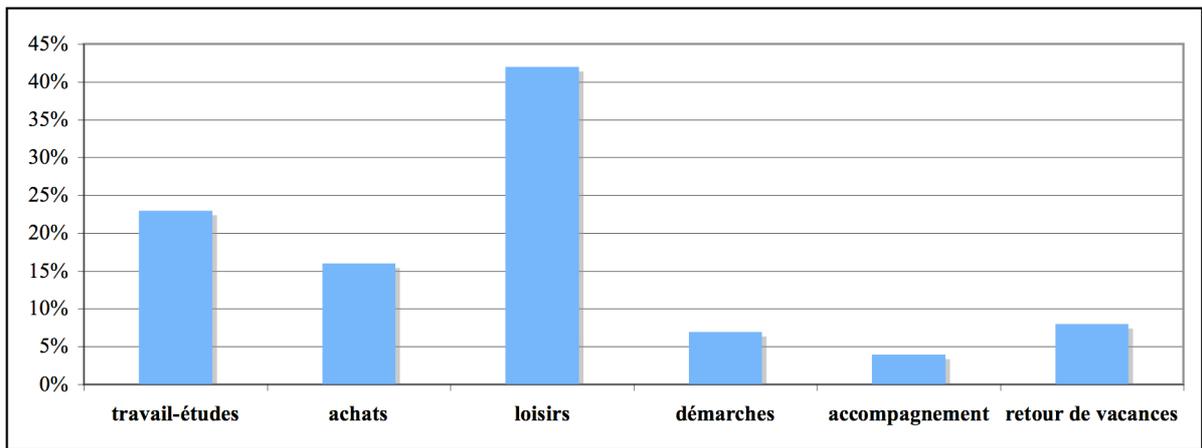
- les résidents ont-ils une mobilité très différente pendant les grandes manifestations ?
- une enquête à partir des activités par intervalles de temps et non par description fine de tous les déplacements peut-elle permettre une information suffisante entre deux enquêtes ménages afin de réactualiser les résultats les plus importants ?

3.1 – Les activités des Franciliens non spectateurs

La motivation principale pour les déplacements est le loisir (42% des activités) incluant la promenade, les visites culturelles, la pratique d'un sport et la visite aux amis et à la famille. La seconde motivation est le travail et les études avec 23% des activités, puis en troisième, les achats avec 16% de la part de l'ensemble des activités. Notons que 8% des enquêtés reviennent de vacances.



Graphique 39: Part de chaque activité réalisée par les Franciliens non spectateurs



Graphique 40 : Répartition des activités des Franciliens non spectateurs

La première activité réalisée par les Franciliens non spectateurs se déroule en majorité :

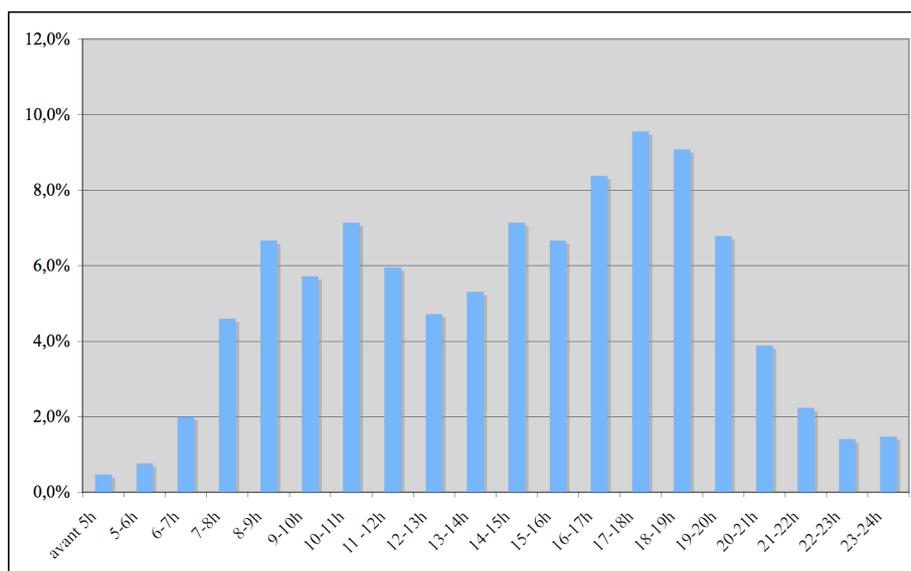
- soit entre 5h et 11h. Elle concerne des motifs professionnels, et des achats quotidiens, avec notamment le marché et les courses courantes, et des motifs personnels,
- soit entre 11h et 14h pour concerner la rencontre d'amis et les repas pris à l'extérieur soit au restaurant ou chez des amis.

La deuxième activité, le cas échéant, se déroule principalement entre 11h et 16h (les repas et les achats plus exceptionnels et la promenade) ou entre 16h et 19 h (souvent après le travail et concerne la rencontre entre amis).

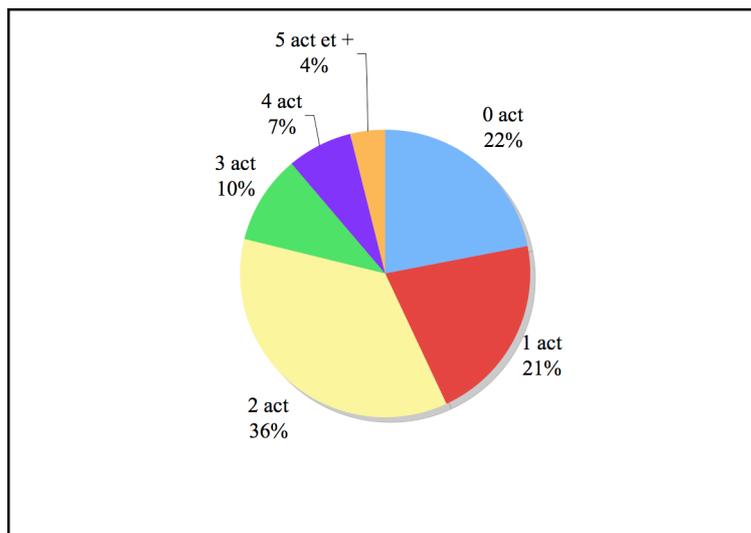
En ce qui concerne la troisième activité, la aussi le cas échéant, elle a lieu entre 16h et 20h (accompagnement, visites et promenade) ou entre 19h et 22h (la promenade et les sorties) .

L'activité 4 est réalisée principalement entre 17h et 22h ou après 20h.

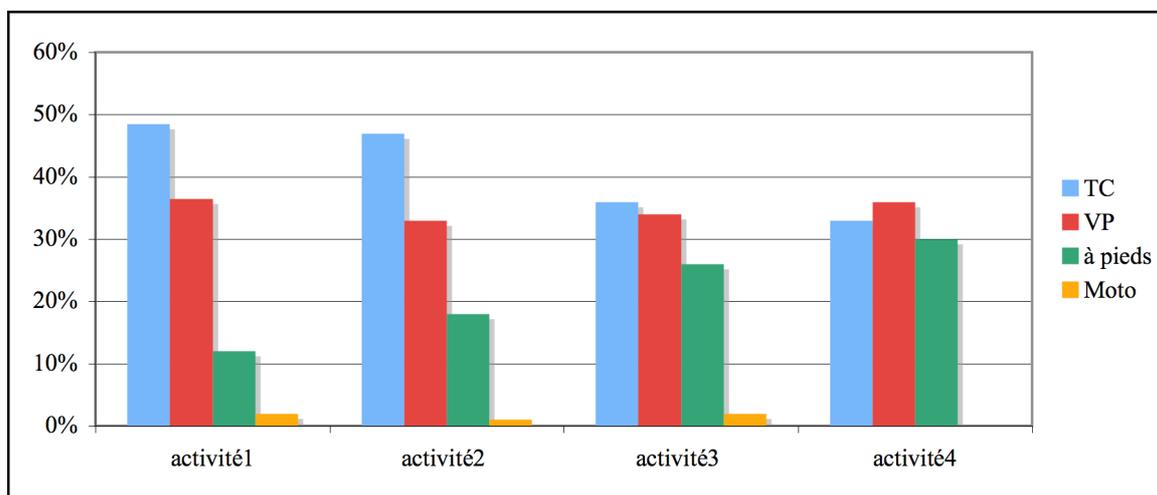
Pour finir, 12% des personnes interrogées ont une activité après 22h.



Graphique 41 : Répartition temporelle du début des activités des Franciliens non spectateurs



Graphique 42 : Répartition du nombre d'activités réalisées par les Franciliens non spectateurs



Graphique 43 : Répartition des modes de transport utilisés selon l'ordre de l'activité

Pour réaliser la première activité, les personnes qui se sont déplacées ont utilisé à 48% les transports en commun, tandis que 36% se sont déplacés en voiture et 13% ont marché. Le rabattement en voiture sur les transports en commun est très peu utilisé.

La seconde activité concerne 57% des personnes interrogées, on observe l'augmentation de la part de la marche à pied (de 13% à 18%).

Le déplacement pour la 3^{ème} activité qui concerne 21% des Franciliens non spectateurs, la part des TC et celle de la voiture sont équivalentes. Les déplacements à pied continuent de croître (26%)

11% des Franciliens non spectateurs se sont déplacées pour une quatrième activité. On continue d'observer l'accroissement en pourcentage des déplacements à pied.

3.2 – Les modes de transport des Franciliens non spectateurs

La répartition des modes de transport selon le lieu de résidence, pour les deux premières activités, n'apporte pas de grandes surprises : les Parisiens utilisent le métro ou la marche à pied, les banlieusards utilisent plusieurs transports en commun.

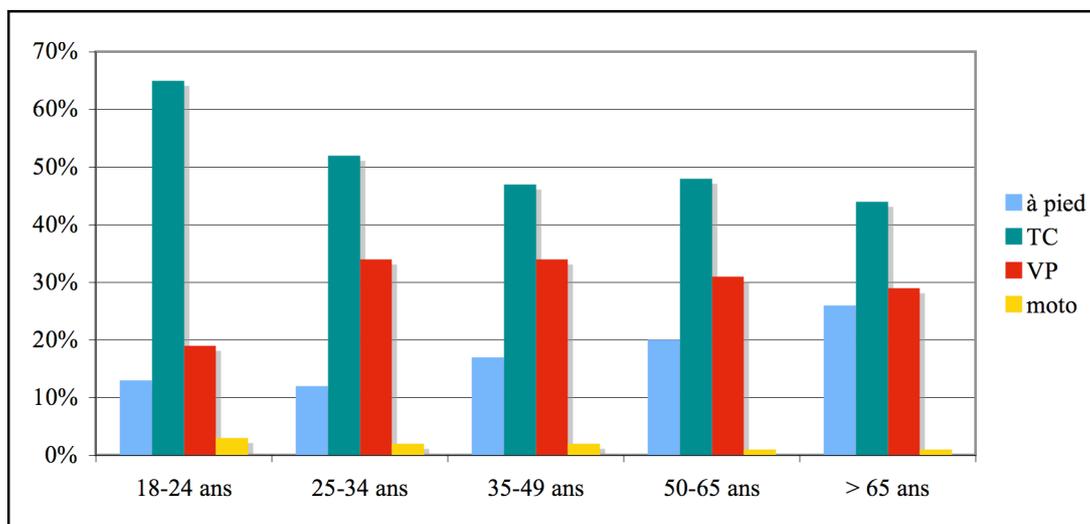
En revanche, à partir de la troisième activité, les répartitions diffèrent entre Paris et la banlieue : les Parisiens utilisent le métro, les banlieusards la voiture, même si certains ont éprouvé des difficultés de circulation dues aux CMA.

Ce sont aussi les personnes de bas niveau social qui utilisent successivement dans une plus grande proportion plusieurs transports en commun pour un même trajet, et ne pratiquent qu'une activité qui se résume au travail.

Pour les deux premières activités réalisées par un Francilien, les TC sont le mode majoritaire, à partir de sa troisième activité, l'usage des TC diminue fortement au profit essentiellement de la marche à pied et faiblement pour la voiture.

Ainsi, plus le nombre d'activités dans la journée est élevé, plus les personnes marchent ou utilisent la voiture, mais délaissent les TC pour réaliser les dernières activités.

L'usage des transports selon l'âge des Franciliens non spectateurs



graphique 44 : Répartition des modes de transport utilisés selon l'âge du Francilien non spectateur

La pratique de la seule marche à pied augmente avec l'âge. Les personnes plus âgées font en plus grand nombre des déplacements uniquement à pied, alors que les plus jeunes combinent la marche à pied avec d'autres modes de transport.

L'usage des transports en commun diminue avec l'âge. Cependant, à partir de la classe d'âges 35-49 ans, on peut observer un usage croissant des bus et tramways.

L'usage de la voiture est plus fort pour la classe d'âges 25-34 ans, pour décroître ensuite lentement.

3.3 - Les déplacements des Franciliens non spectateurs

Les Franciliens interrogés ont effectué en moyenne 3,3 déplacements par personne et par jour de semaine (lundi au vendredi), représentant une moyenne un peu plus faible que celle indiquée par les résultats des Enquêtes Globales Transports réalisées par la DREIF (3,5 déplacements par jour et par personne de 6 ans et plus). Pour une comparaison totale, il faudrait connaître le chiffre pour les personnes de 18 ans et plus. Les personnes s'étant déplacées ont effectué en moyenne 4,4 déplacements par jour, là aussi ce chiffre est plus faible que celui indiqué dans l'enquête globale de transports. Un peu plus d'un Francilien sur cinq a déclaré ne pas être sorti la veille de l'enquête.

95% des personnes interrogées qui se sont déplacées la veille de l'enquête ont effectué un maximum de 4 déplacements par jour en Ile-de-France. Rappelons que 8% des Franciliens rentraient de vacances et donc ne comptabilisent qu'un seul déplacement en Ile-de-France.

Les Parisiens sont plus mobiles en termes de nombre de déplacements (3,4 déplacements) que les banlieusards (3,21 au sud de Paris, 3,23 au nord de Paris).

10% des déplacements sont réalisés entre 20h30 et 5h du matin.

On peut observer, à partir des résultats de l'enquête globale, que très peu de personnes ne se sont pas du tout déplacées (5%), mais en revanche, le plus grand pourcentage revient à ceux qui se sont déplacés deux fois ce qui correspond à une seule activité.

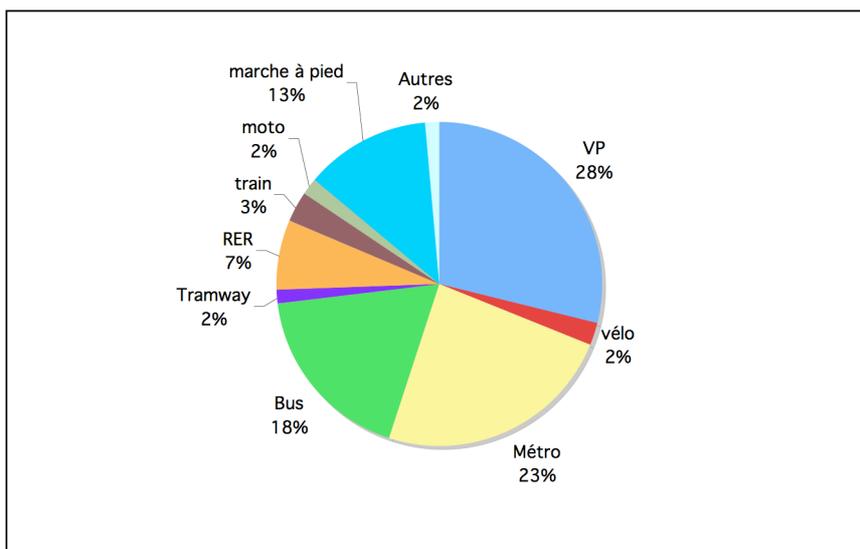
3.4 - Déplacements et mode de transport

L'ensemble des transports en commun (RER, train, bus, tramway, métro) sont utilisés dans 58% des déplacements motorisés. La voiture est utilisée dans 39% des déplacements motorisés et les 2 Roues motorisés dans 2% des cas.

Ce type d'enquête sous estime, pour une question de mémoire en minorant les rabattements à pied, la MAP dans la mesure où les déplacements sont abordés par l'activité et les modes de transport utilisés pour réaliser cette activité et non pas par un mode de transport et un motif.. Ainsi, La marche à pied ne représente que 17% de l'ensemble des déplacements, le vélo 2%

Les résultats de l'enquête EGT fournissent des pourcentages assez proches sur les déplacements motorisés: les transports en commun représentent 54% de ces déplacements, la voiture 39%, et les 2 roues 2%.

En considérant l'ensemble des déplacements, la répartition des modes de transport entre celle indiquée par l'EGT et celle obtenue par CMA-franciliens non spectateurs sont très différentes puisque la marche à pied représente 46% dans l'EGT et ne représente que 13% dans CMA-Franciliens.



graphique 45 : Répartition des déplacements selon le mode de transport utilisé par les Franciliens non spectateurs

4 -Modifications de mobilité dues aux CMA

Il s'agit de repérer les éventuelles modifications de mobilité des Franciliens non spectateurs en relation avec la tenue des Championnats du Monde d'Athlétisme

Les circulations automobile et de transport en commun dues aux CMA, bien qu'événement de moyenne importance pour la région Ile-de-France en termes de surplus de touristes comparé à sa population résidente, a tout de même générée des craintes fondées ou imaginées ou des difficultés réelles pour les Franciliens non spectateurs résidant sur le trajet du Plan de Transport ou aux alentours des lignes de transports en commun et des autoroutes menant au stade de France concernant leurs déplacements pendant cette période.

Près d'un quart des Franciliens non spectateurs déclare avoir modifié d'une manière ou d'une autre leur mobilité à cause des CMA. Celles-ci ont été traduites par ces Franciliens par des modifications de mobilité à trois niveaux : soit les déplacements prévus ont été annulés (4% des cas de modifications), soit ils ont été décalés temporellement (dans 6% des cas), soit l'itinéraire a été modifié (14% des cas).

En Seine-Saint-Denis, les automobilistes ont eu des difficultés de circulation causées par els encombrements autour du stade de France et notamment sur l'autoroute A1 ? D'autre part, les usagers des bus et du tramway ont été gênés par le manque d'information concernant les changements d'horaires et d'itinéraires. A Paris, ce sont les retards dans le RER B qui ont amené certains Franciliens a modifier leur mobilité.

Ce sont les Dyonisiens- les plus proches de la manifestation -et les automobilistes qui ont modifié le plus profondément leur mobilité. - 45% des habitants de Saint-Denis, puis les habitants de la Seine-Saint-Denis– 27% des cas.

12% des résidents de Saint-Denis ont purement et simplement annulés leurs déplacements, 22% ont changé d'itinéraires et, 11% ont décalés leur horaire de déplacement. Les résidents de la Seine-Saint-Denis ont changé d'itinéraires à hauteur de 13% d'entre eux ou décalé temporairement leurs déplacements (10%) mais peu les ont annulé (4%). Ces résidents ont été gênés dans leurs déplacements en bus et en tramway en raison des difficultés de

circulation dues aux encombrements à certaines heures et aux changements d'itinéraires des bus sans qu'une information soit indiquée.

Les automobilistes ont changé d'itinéraires (18% des cas) en évitant les alentours du stade de France et l'autoroute A1 ou ont décalé leur horaire de déplacements (10% des cas) .

Le degré de l'impact des CMA sur la mobilité dépend de la distance entre le lieu de résidence et le lieu de l'événement (en l'occurrence le Stade de France) et sa traduction est différente. Ainsi, les résidents du Sud de Paris ont été plus perturbés par le plan transport et ont préféré changer d'itinéraire en évitant non pas le stade de France mais les alentours de la Cité Universitaire, là où étaient logés les athlètes.

Plus les résidents habitent près du Stade de France, plus ils ont annulés leurs déplacements ou décalés.

Les jeunes, sans doute plus souples dans leur réaction, n'ont fait que changer d'itinéraires. Tandis que leurs aînés ont eu plus tendance à annuler leurs déplacements ou à les décaler.

4.1 – Modifications de mobilité selon l'âge

	Annulé	Décalé	changé itinéraire	modifications de la mobilité
18-24ans	1,5%	4,0%	11,0%	16,5%
25-34ans	4,0%	5,0%	12,0%	21,0%
35-49 ans	5,0%	8,0%	11,0%	24,0%
50-64 ans	5,0%	8,0%	11,0%	24,0%
65 ans et plus	4,0%	6,0%	7,0%	17,0%

Tableau 5 : Modification de mobilité selon l'âge du Francilien non spectateur

4.2 – Modifications de mobilité selon la commune de résidence

	Annulé	Décalé	changé itinéraire	Ensemble
Saint Denis	12,5%	11,0%	22,0%	45,5%
93 hors Saint Denis	4,0%	10,0%	13,0%	27,0%
Paris Rive droite	3,0%	6,0%	8,0%	17,0%
Paris rive gauche	2,5%	3,0%	7,0%	12,5%
Sud de Paris	0,0%	3,0%	14,0%	17,0%

Tableau 6 : Modification de mobilité selon l'âge du Francilien non spectateur

4.3 – Modifications de mobilité selon l'usage de mode de transports

	Annulé	Décalé	changé itinéraire	Ensemble
VP	4%	10%	18%	32,0%
Bus/tramway	6%	7%	13%	26,0%
Métro	3%	5%	9%	17,0%
RER	1%	4%	7%	12,0%
Train	3%	3%	3%	9,0%
Autres	6%	0%	3%	9,0%
Total	4%	6%	12%	22,0%

Tableau 7 : modifications de la mobilité des Franciliens non spectateurs selon l'usage de mode de transports

	Annulé	Décalé	changé itinéraire	Ensemble
VP	7,5%	15,0%	26,0%	48,5%
Bus/tramway	15,0%	10,0%	15,0%	40,0%
Métro	7,5%	15,0%	17,0%	39,5%
RER/train	2,5%	9,0%	6,0%	17,5%
Total	8,0%	11,0%	17,0%	36,0%

Tableau 8 : modifications de la mobilité des résidents non spectateurs de la Seine Saine Denis selon l'usage de mode de transports

	Annulé	Décalé	changé itinéraire	Ensemble
VP	2,0%	7,0%	13,0%	22,0%
Bus/tramway	2,5%	6,0%	11,0%	19,5%
Métro	2,0%	3,0%	7,0%	12,0%
RER/train	1,5%	1,5%	7,0%	10,0%
Total	3,0%	5,0%	8,0%	16,0%

Tableau 9 : modifications de la mobilité des Parisiens non spectateurs selon l'usage de mode de transports

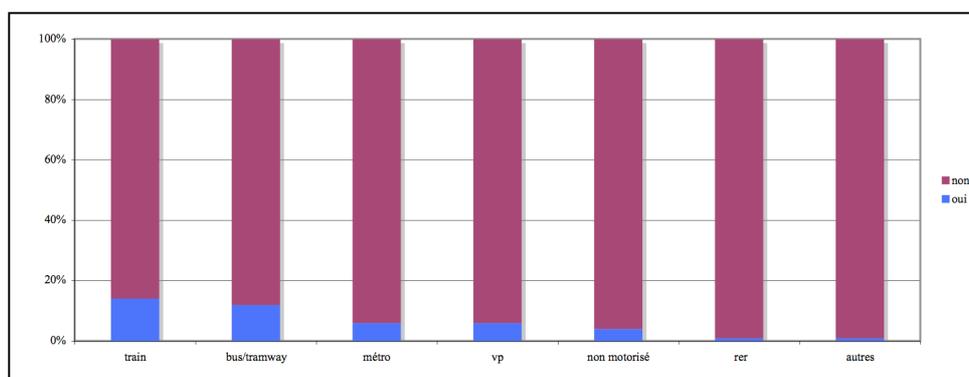
5 - Perception des transports par les Franciliens non spectateurs pendant les CMA

Un degré de satisfaction a été calculé pour indiquer la perception des Franciliens non spectateurs des transports pendant les CMA. Globalement, à peine 10% des personnes interrogées sont moins satisfaits des transports pendant les CMA qu'ils ne le sont habituellement. Ce degré d'insatisfaction augmente avec la proximité de résidence au stade de France - la congestion et les encombrements touchaient tous les modes de transport- et par les résidents habitant proche de la ligne B du RER mais éloignés du stade de France, touché par le Plan transport avec la ligne du RER B dédiée aux athlètes.

	moins satisfait
Saint-Denis	18%
autres Seine-Saint-Denis	12%
Paris	6%
Sud de Paris	11%
Ensemble	8,50%

Tableau 10 perception des transports des Franciliens non spectateurs pendant les CMA selon leur lieu de résidence

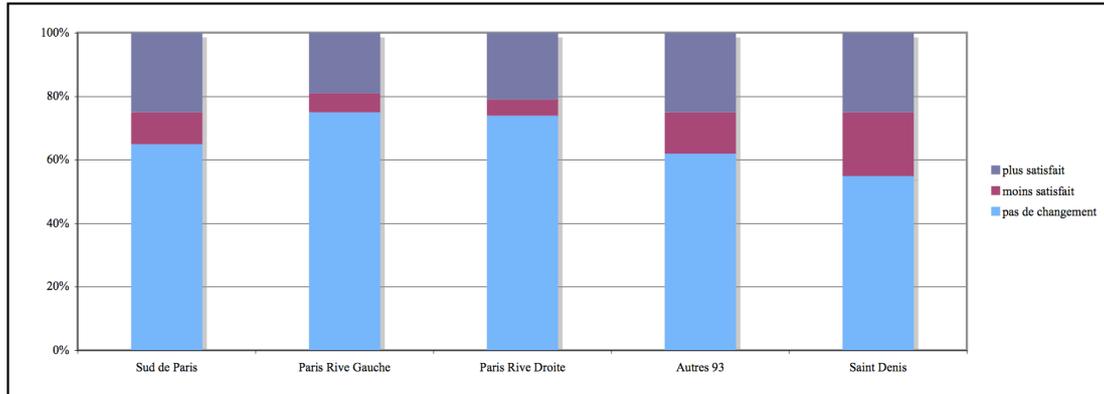
Gênes ressenties



graphique 46 : Gêne ressentie dans les transports selon le mode de transport utilisé par les Franciliens non spectateurs.

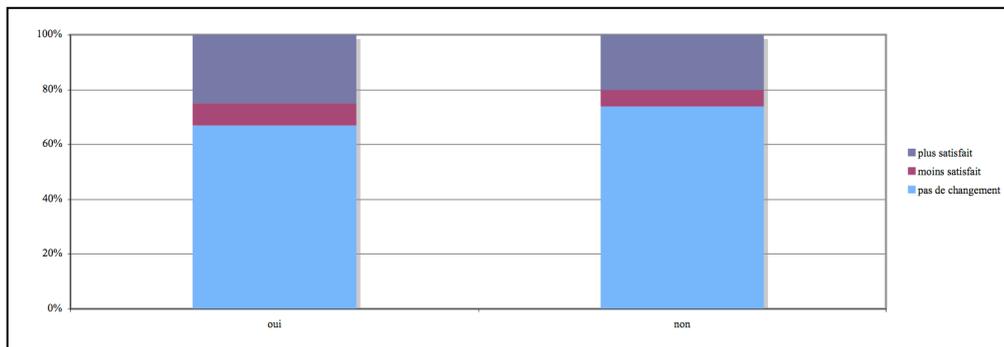
Les Parisiens ont peu été affectés dans leurs déplacements par les Championnats du Monde d’Athlétisme.

Les Dionysiens ont surtout été gênés par les modifications de lignes de bus et les problèmes de circulation en voiture avec les déviations et les embouteillages.



graphique 47 : perception des transports par les Franciliens non spectateurs pendant les CMA

L’ambiance ressentie autour des CMA semble avoir joué un rôle dans la perception des transports pendant les CMA : les franciliens non spectateurs qui ont ressenti une ambiance de fête ont été moins gênés dans leurs déplacements.



graphique 48 : Satisfaction des transports / Ambiance de fête pendant CMA pour les Franciliens non spectateurs

Pour résumer la mobilité des Franciliens non spectateurs :

- ils ont réalisées 1,8 activité en moyenne par personne âgée de 18 ans et plus et par jour ;
 - 42% sont relatives au loisir, 23% au travail et 16% aux achats ;
 - on compte 3,3 déplacements par jour et par personne âgée de 18 ans et plus ;
 - 50% sont effectués en TC, 28% en VP et 13% à pieds
 - de nombreux retour de vacances : 8% des Franciliens interrogés qui génèrent des légères différences avec les résultats des EGT ;
 - 10% des déplacements sont réalisés entre 20h30 et 5h du matin ;
 - la mobilité des Franciliens est un peu modifiée en raison des CMA
-
- des gênes ont été ressenties :
 - dans le sud de Paris par les automobilistes pour des raisons d'encombrements ;
 - dans le Nord de Paris par les automobilistes là aussi à cause d'encombrements et par les utilisateurs des bus et tram en raison du manque d'information sur les horaires et sur les changements d'itinéraires ;
 - dans Paris, pour les retards sur le RER.

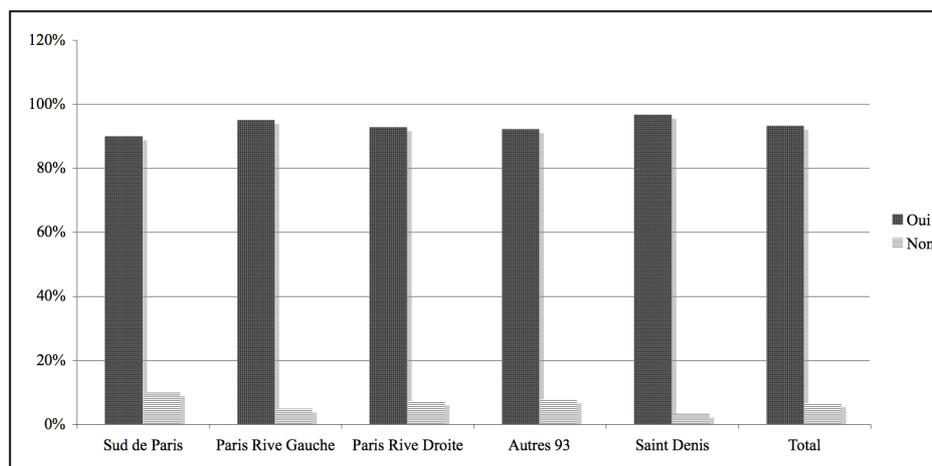
4% ont annulé certains déplacements, 7% les ont décalé et 11% ont changé d'itinéraire. Les Dyonisiens et les automobilistes ont plus modifié leurs habitudes de mobilité.

6 - Relations des Franciliens non spectateurs avec les CMA

6.1- La notoriété des CMA pour les Franciliens non spectateurs

La connaissance de la tenue des CMA est à peu près identique selon le lieu de résidence des Franciliens non spectateurs. L'affichage dans les transports en commun a joué un rôle important dans cette connaissance et sur l'information concernant le déroulement des CMA.

Quels que soient les catégories d'âges et les lieux de résidence, la notoriété des Championnats du Monde dépasse quasiment 90% .



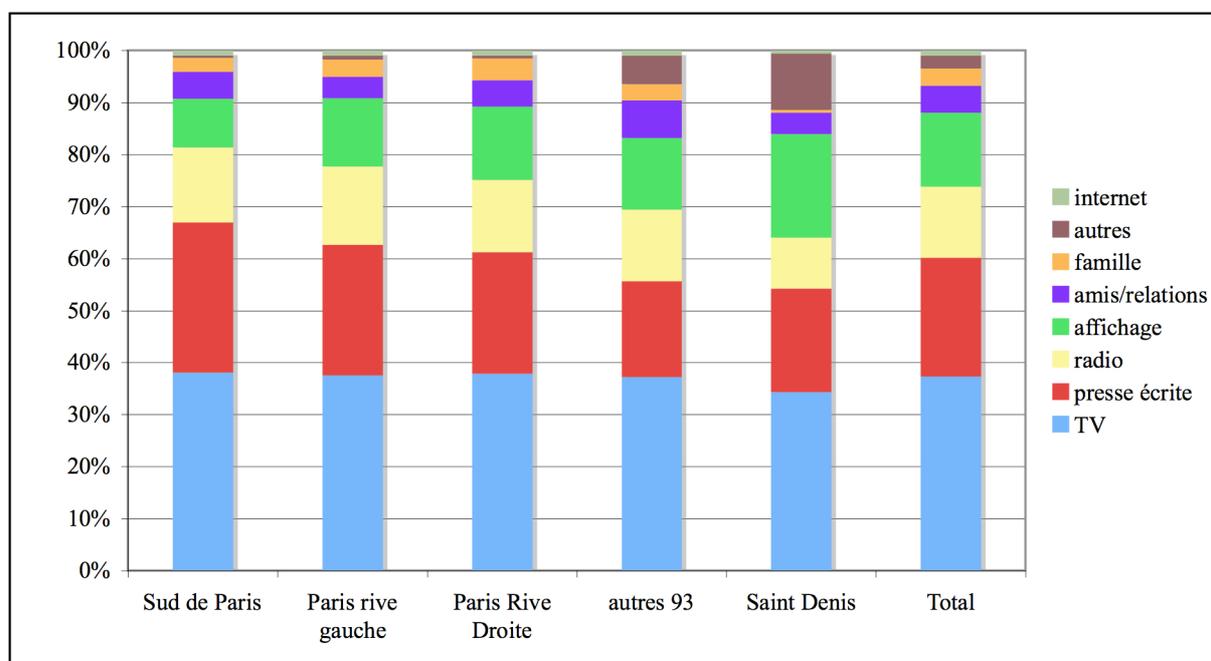
Graphique 49 : Connaissance des CMA par les Franciliens selon leur lieu de résidence

6.2 - Relations entre les Franciliens non spectateurs et les moyens d'information

Les Franciliens âgés de moins de 35 ans déclarent avoir été informés par affichage et peu par la radio (qu'ils n'écoutent d'ailleurs que très peu à l'exception des chaînes musicales...). En revanche, plus on progresse dans les groupes d'âge des Franciliens, moins l'affichage devient efficace pour informer, la TV et la radio deviennent alors les modes principaux d'information.

En 2003, Internet n'a pas encore pénétré de nombreux foyers et les personnes âgées de plus de 50 ans étaient guère familiarisées avec lui : un seul Francilien de 50 ans déclare avoir été informé par internet.

La télévision est de loin le média le plus important (question à choix multiple). La campagne d'affichage de la RATP qui représente 14% des modes d'information sur le déroulement des CMA, a joué plus sur les habitants de Saint-Denis que sur le reste de la population enquêtées. On observe également que les habitants de Saint-Denis ont été sensibles à l'habillement des voies publiques (et des bus / "avis" de perturbations!) alors que les autres habitants de Seine-Saint-Denis s'appuient sur la famille et les relations pour s'informer.



graphique 50: mode d'information sur les CMA et lieu de résidence

6.3 - Intérêt des Franciliens non spectateurs pour les CMA

Les Franciliens non spectateurs étaient-ils intéressés par les CMA ?

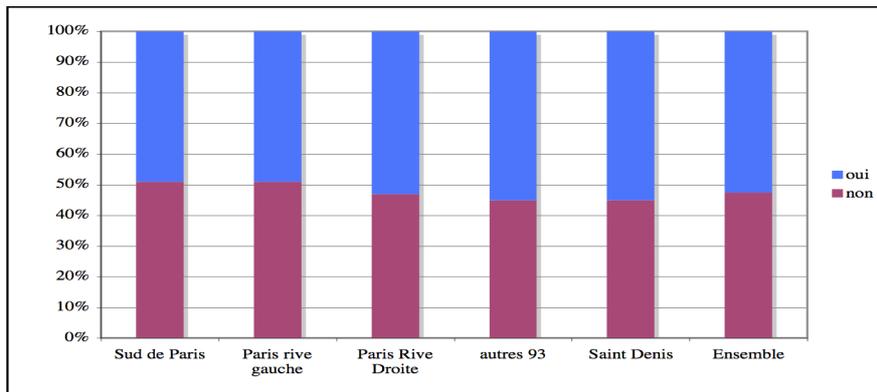
Plus proche de la manifestation, les Dyonisiens sont les plus sensibles et sensibilisés. A l'inverse, les habitants du sud de Paris, les plus éloignés sont aussi les moins sensibles.

L'idée que les hommes préfèrent le sport est ici confortée.

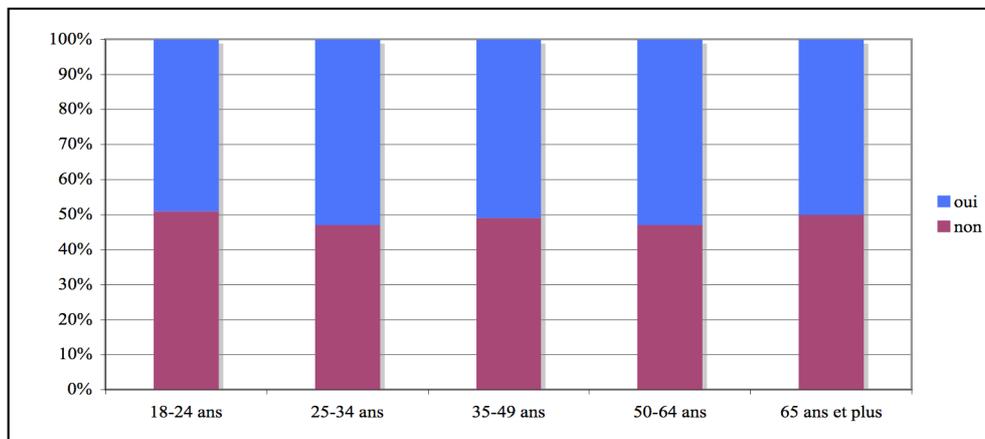
L'âge ne semble pas influencer sur l'intérêt porté à la manifestation, cependant, en Seine-Saint-Denis, les plus jeunes se sentent moins concernés que les autres groupes d'âge. Cependant la faiblesse de l'effectif enquêté ne permet pas d'en tirer des conclusions.

De même, les "retraités" parisiens ont un intérêt plus faible pour ces Championnats du Monde d'Athlétisme.

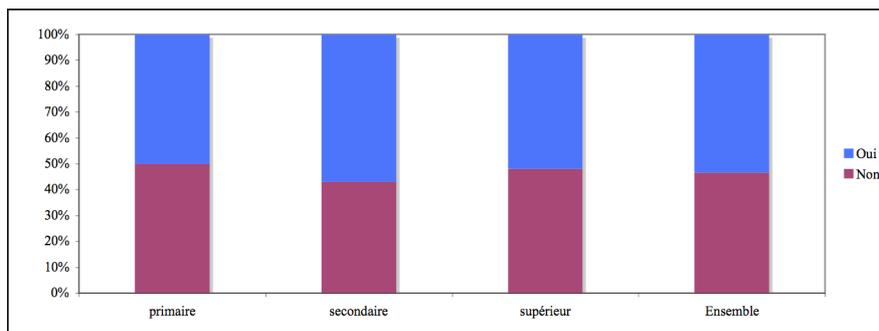
Le niveau d'études ne semble pas influencer réellement sur l'intérêt porté aux Championnats du Monde d'Athlétisme.



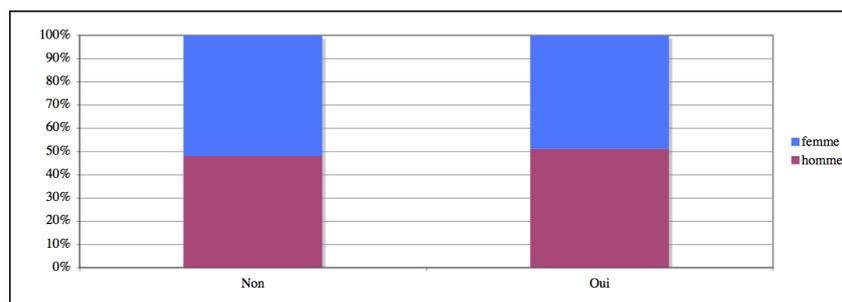
Graphique 51: intérêt pour les CMA selon le lieu de résidence des franciliens non spectateurs



Graphique 52 : Intérêt des Franciliens non spectateurs pour les CMA selon leur âge



Graphique 53 : intérêt des Franciliens non spectateurs pour les CMA selon leur niveau d'étude



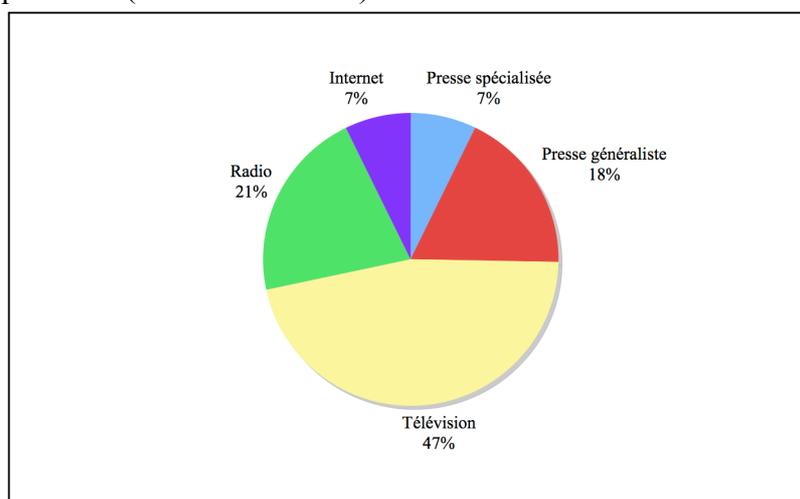
Graphique 54 : intérêt des Franciliens non spectateurs pour les CMA selon leur genre

6. 4 – Le modes de suivi des CMA par les Franciliens non spectateurs

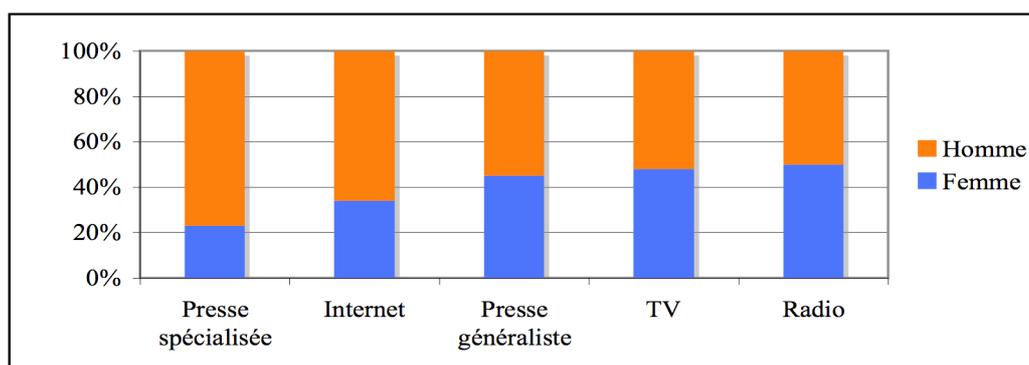
La moitié des Franciliens non spectateurs suit les CMA par divers modes d'information. L'âge n'importe peu, En revanche, les hommes suivent plus les CMA que les femmes : 57% d'hommes contre 40% de femmes.

Leurs modes d'information et de suivi des CMA sont variés et souvent composés de deux modes, avec cependant une forte dominante de la TV (47% des parts de marché). La radio, avec 21% des parts de marché, arrive en seconde position, puis la presse généraliste avec 18% et enfin avec des parts égales (7%) Internet et la presse spécialisée.

La presse sportive est plus plébiscitée par les hommes (10% contre 4%) et par internet (9% contre 5%). En revanche, les femmes suivent plus les CMA par la radio que les hommes (23% contre 19%) et par la Tv (50% contre 44%).



Graphique 55 : Modes de suivi des CMA par les Franciliens non spectateurs



graphique 56 : Les modes de suivi des CMA selon le genre des Franciliens non spectateurs

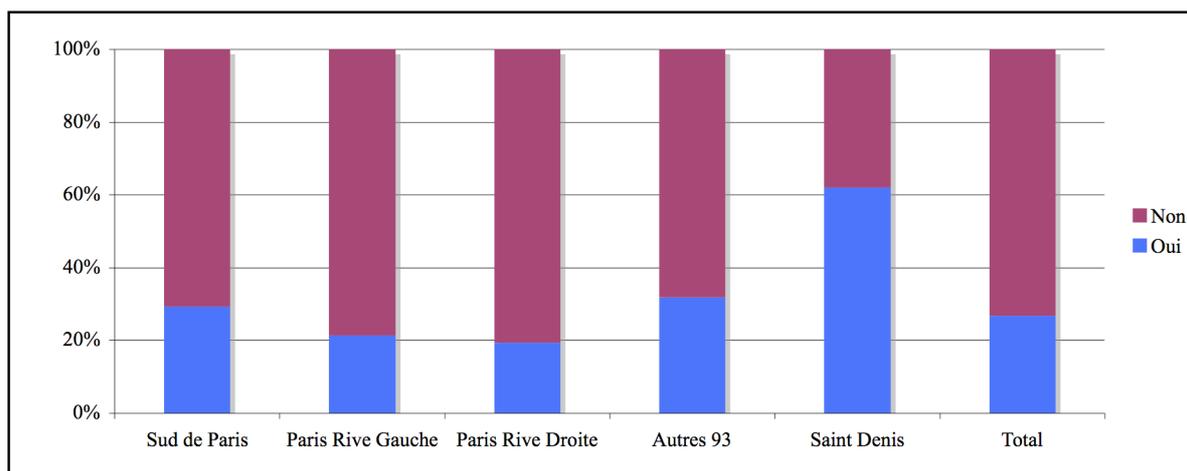
	Femme	Homme
Presse spécialisée	4%	10%
Internet	5%	9%
Presse généraliste	18%	18%
Radio	23%	19%
TV	50%	44%

Tableau 11 Suivez-vous les CMA à travers...? par genre/personnes intéressés par CMA

	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	> 65 ans
Presse spécialisée	3%	5%	3%	3%	2%
Presse généraliste	4%	7%	8%	7%	7%
TV	11%	21%	25%	17%	14%
Radio	2%	10%	12%	8%	7%
Internet	2%	6%	4%	1%	0%

Tableau 12 : Suivez-vous les CMA à travers...? par âge/personnes intéressés par CMA

6.5 - Perception de fête par les Franciliens non spectateurs



graphique 57 : perception d'une ambiance de fête pendant les CMA selon le lieu de résidence des franciliens non spectateurs

Un quart des Franciliens non spectateurs a ressenti une ambiance de fête pendant les CMA. 60% des Dionysiens, les plus proches de l'événement ont ressenti une ambiance de fête. Ce n'est que 20% des Parisiens et 30% des banlieusards.

Les personnes qui s'intéressent aux CMA ressentent plus l'euphorie de la manifestation...Et ceci est amplifié s'ils habitent près du Stade de France .

7 - Notoriété du Forum Mondial du Sport : un événement connu des seuls spectateurs

Le Forum Mondial du Sport (FMS), organisé à côté du stade de France, était destiné aux très jeunes à travers le Kid Stadium et aux jeunes et moins jeunes à travers la programmation des concerts.

Seuls 20% des Franciliens non spectateurs se disaient au courant du Forum Mondial du Sport et résidaient tous en Seine-Saint-Denis.

Très peu de Franciliens qui n'ont pas assisté aux Championnats du Monde se sont déplacés jusqu'au Stade de France pour participer aux animations du Forum Mondial du Sport.

La communication de la Mairie de Saint-Denis et de celle de la RATP qui était plus réduite, limitée à des affiches dans le métro, n'ont pas spécialement touché les jeunes Dionysiens à qui était principalement destinée l'organisation des activités puisque l'âge n'intervient pas dans le degré de connaissance du FMS

Ainsi, parmi l'ensemble des Franciliens non spectateurs interrogés, seuls 13 personnes seulement y ont participé, soit 1,3%.

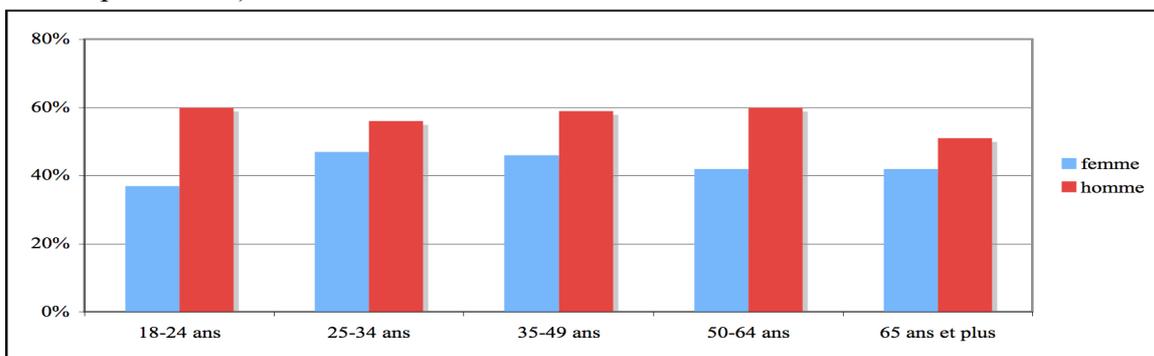
8 - Freins et motivations à la non participation aux CMA : une analyse textuelle

On analyse ici les freins et les motivations à la non participation des Franciliens aux Championnats du Monde d'Athlétisme.

Ce chapitre est composé de trois étapes. En première partie, examiner qui s'intéresse et qui ne s'intéresse pas aux CMA en dégage les premiers éléments d'attitudes. Dans la deuxième partie, on concentre l'analyse sur les enquêtés ayant déclaré qu'ils s'intéressent aux CMA. En particulier, les six questions d'attitude -filtrées par la question d'intérêt-, permettent de construire une typologie de leurs attitudes. Cette typologie d'attitude servira, à la partie 3, de grille d'analyse pour examiner les réponses à la question ouverte « pourquoi n'assistez-vous pas aux CMA ? ». On recherchera dans le vocabulaire de ces réponses les ressorts de la participation aux événements sportifs selon les attitudes des Franciliens.

8.1 - Qui s'intéresse aux CMA ?

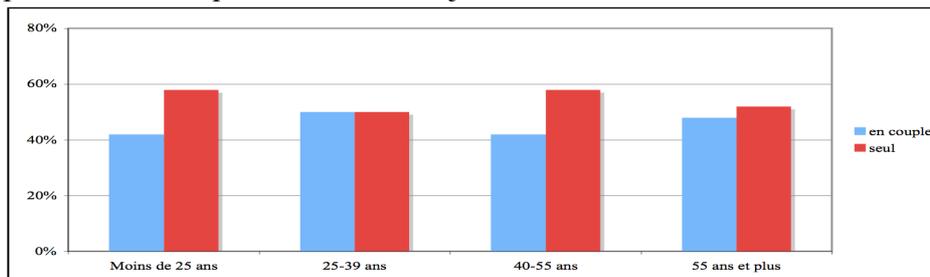
A la question « êtes-vous intéressés par les CMA », 50% des Franciliens non spectateurs ont répondu oui et 50% non. Les hommes (57%) plus que les femmes (43%), les âges intermédiaires (28-39 ans : 53%) plus que les plus jeunes (18-24 ans : 46%) et les plus âgés (65ans et plus : 45%).



Graphique 58: intérêt pour les CMA en fonction de l'âge et du genre des Franciliens non spectateurs

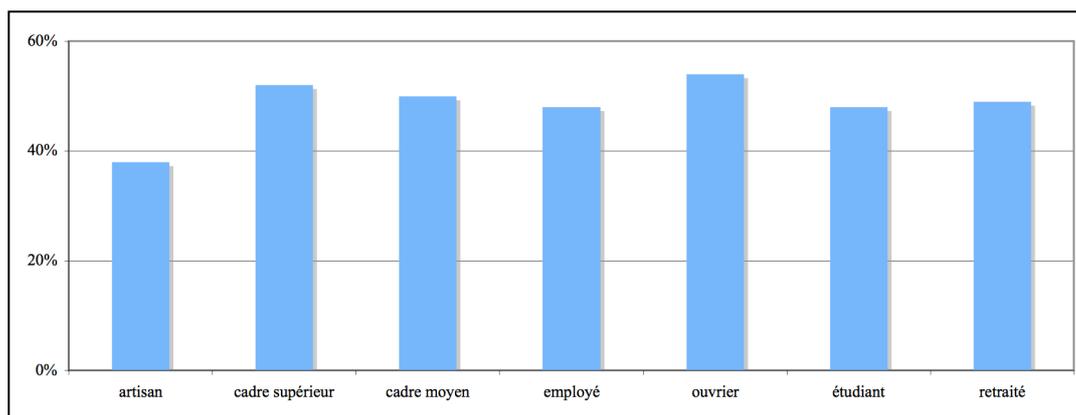
Cet effet d'âge apparent est dû à l'intérêt très faible des jeunes femmes (36%) et au fléchissement de l'intérêt des hommes après 65 ans (42% contre 57% en moyenne pour les hommes). Pour ce dernier, il s'agit d'un effet classique chez les personnes âgées : l'âge atténue les différences d'opinions liées au genre et devient un facteur primordial dans la construction des attitudes. Cependant, quelle que soit la classe d'âge, l'intérêt des hommes est supérieur à celui des femmes, l'écart allant de 9% à 24%.

Vivre seul (53%) favorise un intérêt plus grand aux CMA pour les Franciliens les plus jeunes et pour les Franciliens âgés de 40 à 55 ans, personnes qui n'ont plus de charges d'enfant en bas âge et peut-être moins proche de leur conjoint.



Graphique 59 : Intérêt pour les CMA selon l'âge et le statut matrimonial des Franciliens non spectateurs

Les écarts constatés sur l'intérêt selon la profession semblent relever du même type de raisonnement :

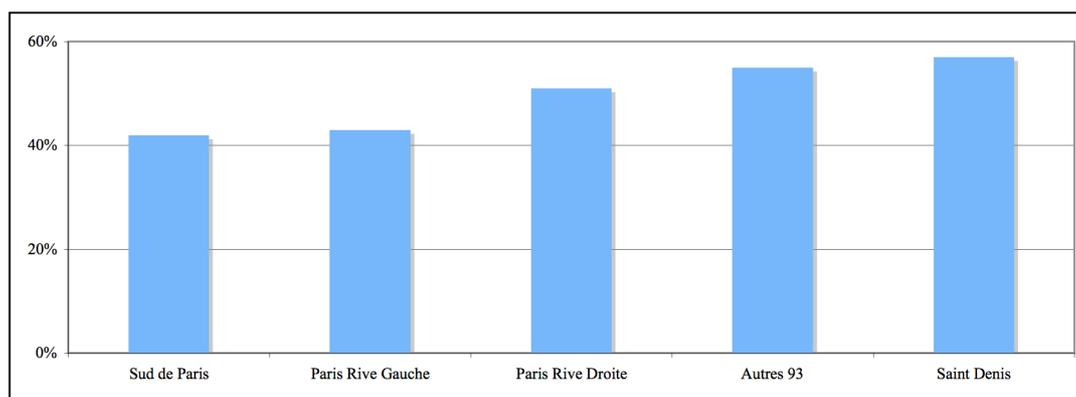


Graphique 60 : Intérêt pour les CMA selon l'activité professionnelle des Franciliens non spectateurs

Le faible intérêt des retraités et des étudiants est lié aux effets de l'âge déjà observé, de même que celui des employés au caractère féminin de cette catégorie. Inversement, l'intérêt fort des ouvriers et des cadres est lié à leur caractère masculin. Artisans et chefs d'entreprises d'une part, et chômeurs, d'autre part, présentent des écarts importants (38% et 58% d'intéressés respectivement) explicables par des raisons de disponibilité pour les distractions offertes par les media.

La faiblesse du marquage social de l'intérêt déclaré pour les CMA se retrouve dans l'absence de corrélation du niveau de diplôme qui s'inverse selon les tranches d'âge pour offrir en résultante une image plutôt équilibrée des Franciliens non spectateurs intéressés aux CMA : 52% pour le niveau secondaire et 50% pour ceux ayant fait des études supérieures.

Au regard de cette relative uniformité de l'intérêt pour les CMA, la disparité selon le lieu de résidence n'en est que plus remarquable :



graphique 61 : intérêt pour les CMA selon le lieu de résidence

La proximité géographique du lieu de résidence au lieu de l'événement, malgré sa médiatisation qui s'est voulue importante, reste le facteur principal qui introduit une appropriation de l'événement par les non spectateurs.

Ce que confirme la liaison entre le fait d'être intéressé par les CMA et la perception de l'ambiance de fête liée à l'événement : 37% des Franciliens non spectateurs qui s'intéressent aux CMA trouvent qu'il y a une ambiance de fête pendant les CMA contre 15% parmi les Franciliens non spectateurs qui ne s'y intéressent pas. De plus, la perception de cette

ambiance est nettement liée aux efforts d'information et d'animation locales et concerne plus spécifiquement les résidents de la commune de Saint-Denis (62%).

Cet effet géographique concernant l'ambiance de fête ressentie ne se retrouve que partiellement dans l'intensité du suivi à travers les media de l'événement parmi les Franciliens non spectateurs qui déclarent s'intéresser aux CMA. Cette intensité est en effet indépendante de la proximité géographique au lieu de l'événement, voire même plus faible pour les résidents de Saint-Denis. La variable d'intensité media est un score qui cumule les fréquences de suivi des différents media par les Franciliens non spectateurs; il favorise les fréquence de suivi - plusieurs fois par jour- sans préjuger du temps global de suivi.

La structure selon l'âge et le genre de l'intensité du suivi media des CMA montre d'ailleurs que les ressorts de ce suivi media parmi les Franciliens non spectateurs qui déclarent s'intéresser aux CMA sont plus à rechercher du côté de leurs habitudes media - et particulièrement de la pratique télévisuelle – que celles propres aux CMA. En d'autres termes, la personne qui n'achète pas habituellement la presse spécialisée ne l'achètera pas pour suivre cet événement.

8.2- Attitudes et intérêt vis-à-vis des CMA

8.2.1 - Analyse des attitudes

On focalise maintenant l'analyse sur les Franciliens non spectateurs qui déclarent « s'intéresser aux CMA », au travers des questions qui expriment certains aspects partiels de leur perception ou de leur pratique de l'événement :

Satisfaction des transports pendant les CMA	
Non, moins satisfait	10%
Oui, plus satisfait	23%
Pas de changement	67%
Ressentez-vous une ambiance de fête pendant les CMA ?	
Ambiance de fête : Non	63%
Ambiance de fête : oui	37%
Connaissez-vous le Forum Mondial du Sport ?	
Forum ne connaît pas	83%
Forum connaît	17%
Quel sont vos moyens d'info CMA	
Info relationnel	3%
Télévision	15%
I'affichage	3%
media+relation	10%
multimedia	20%
presse	47%

Score suivi media CMA (cl.)	
Aucun suivi	31%
Suivi faible	39%
Suivi moyen	15%
Suivi fort	11%
Pourquoi n'y assistez vous pas aux CMA ?	
Déplacements trop pénibles	3%
Peur de la foule	7%
Pas informé	1%
Personne avec qui je peux y aller	2%
Santé	6%
Préfère regarder à la TV	16%
Pas intéressé aux CMA	11%
pas de billets	7%
Le billet est trop cher	23%
Je n'ai pas le temps	19%
Autre	4%

Les *représentations factorielles* ci-dessous expriment les trois oppositions de cette analyse :

F1 : Désintérêt  Implication

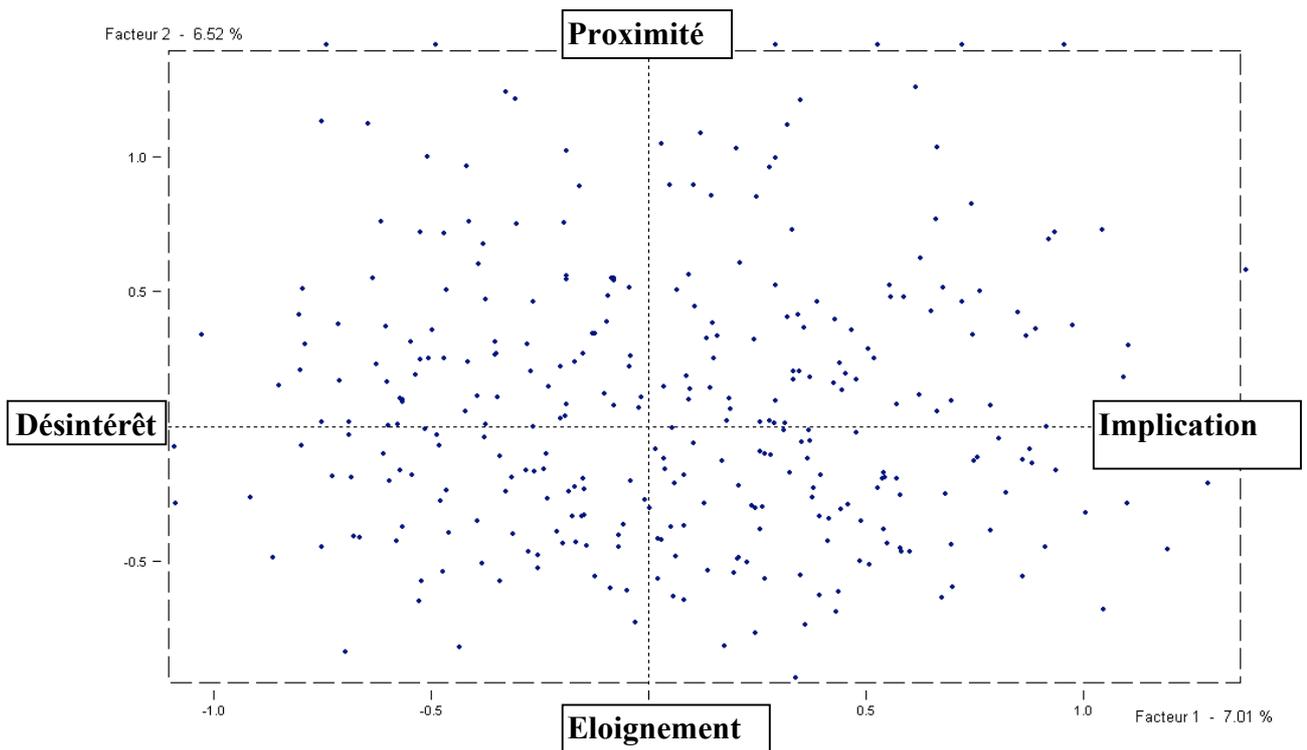
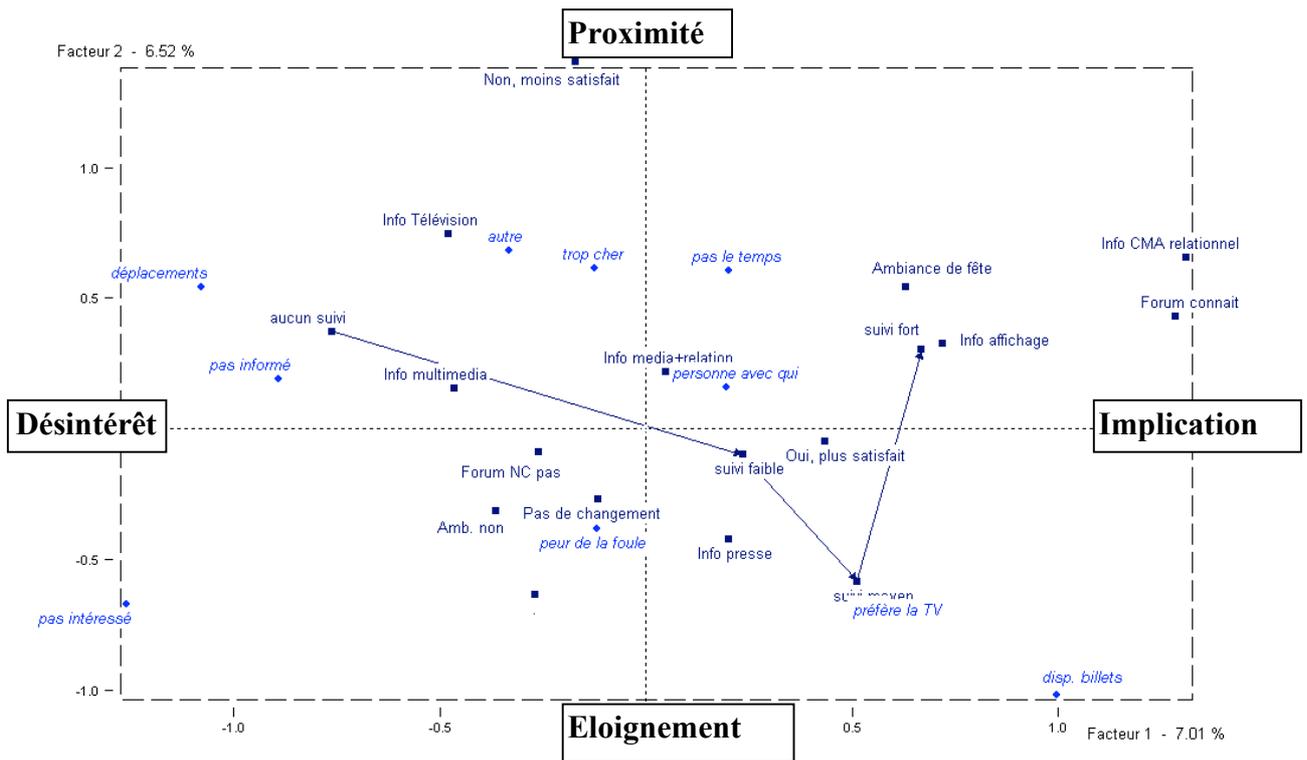
L'opposition entre les enquêtés les plus impliqués (à droite) et les moins intéressés s'exprime d'abord par le type d'information acquise : connaître le forum du sport, apprécier l'ambiance de fête et surtout être informé du déroulement des CMA par son réseau relationnel marquent la participation subjective à l'événement ; en parler connote la prévalence de l'événement dans la sociabilité des enquêtés. Les réponses à la question « pourquoi n'y assistez-vous pas » renvoient au choix de la télévision ou à la difficulté à se procurer des billets.

A l'opposé, ces raisons sont « pas intéressé » ou « les déplacements ». La référence aux déplacements comme obstacle est en effet reliée aux réponses dénotant une prise de distance avec l'événement.

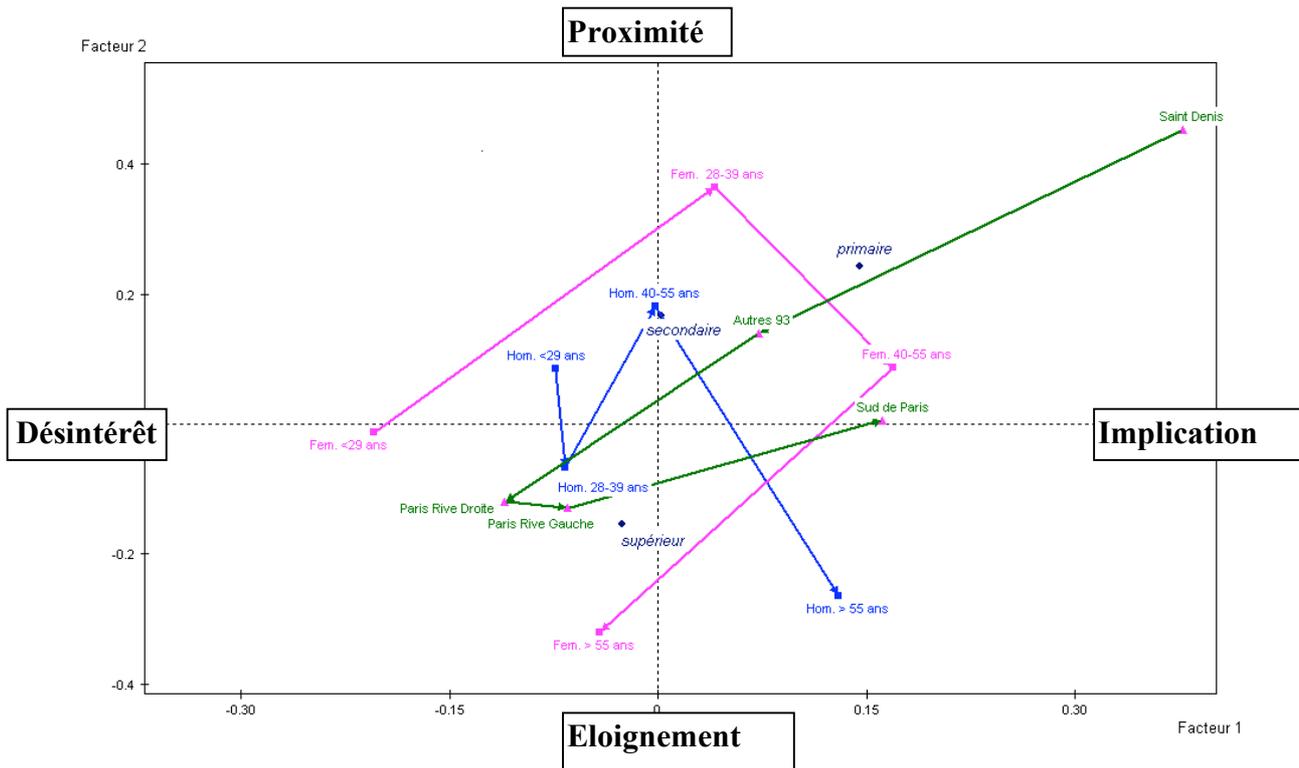
Globalement, l'âge est lié à cette dimension : parmi les franciliens n'assistant pas aux CMA et déclarant pourtant s'y intéresser le degré d'implication subjectif à l'événement est lié à l'âge. Les Parisiens sont également moins impliqués que les autres habitants.

F2 : Eloignement  Proximité

Le deuxième axe exprime – à niveau d'implication constant – l'idée de proximité à l'événement, entendue ici au sens de représentations plus précises et circonstanciées en haut (critique sur les TC, ambiance ressentie, trop cher), ou plus vagues en bas (items « peur de la foule, préfère la TV »).



Sur le plan f1x f2, ci-dessus, on vérifie la distribution des enquêtés ; tandis qu'on peut voir ci-dessous que la proximité à l'événement est antipathique au niveau de diplôme et au fait d'être parisien. A l'inverse, les tranches de salaire faibles, les caractères employé et ouvrier confèrent à la proximité aux CMA une dimension populaire liée à la fréquentation des stades.

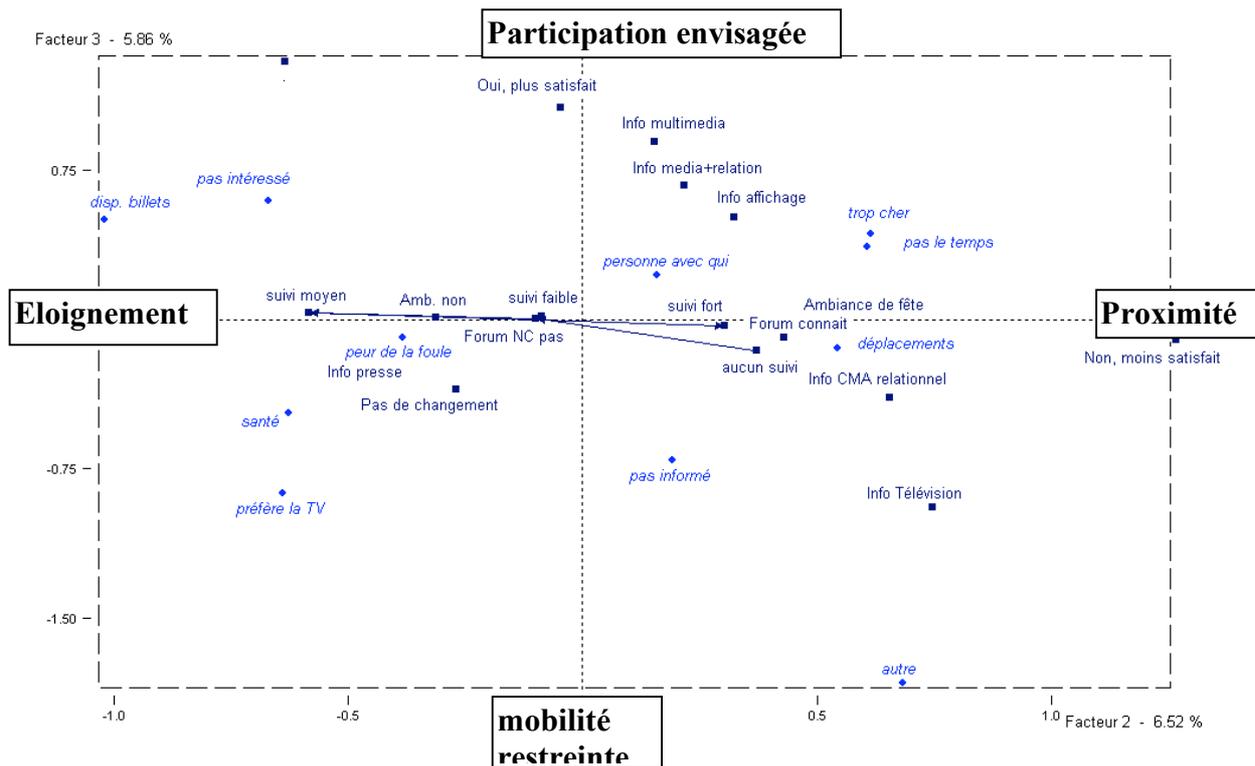


F3 : Participation non prévue



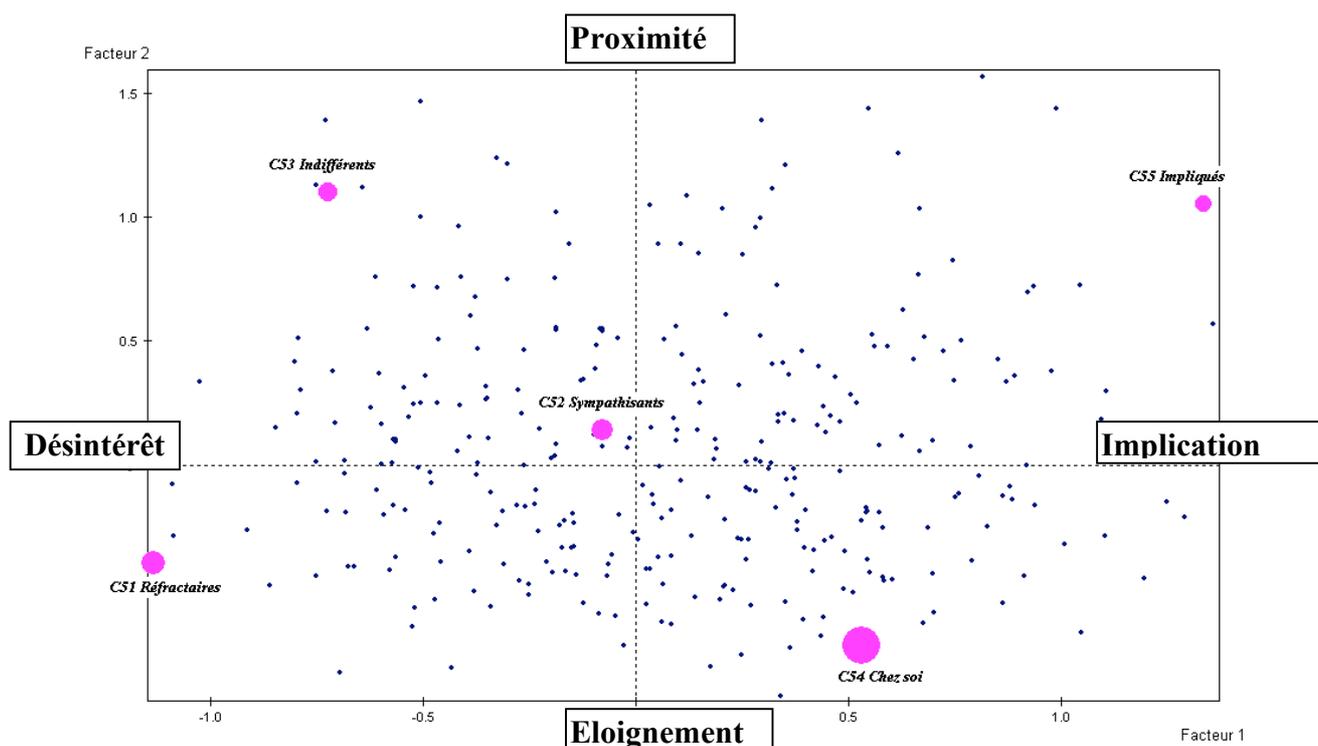
Participation envisageable

La dimension F3 est celle qui exprimerait la propension à se déplacer pour assister aux épreuves, si un certain nombre de conditions (temps, prix) étaient réunies. En bas, on n'envisage pas d'aller au stade – ce qui se traduit entre autre par l'indifférence à l'égard des TC – et sont le fait des personnes âgées.



8.2.2 - Typologie des attitudes

L'interprétation des axes *F2* et *F3* dans l'analyse précédente étant délicate, car leur sens pour chaque individu dépend de sa position sur *F1*, on construit une typologie des attitudes pour mieux parcourir l'espace des attitudes vis-à-vis des CMA mesuré par ces six questions.



Classe 1 : les Réfractaires aux CMA : Pourcentage: 20 %

Libellés des variables	Modalités caractéristiques	% dans la classe	% dans l'échantillon
Pourquoi n'y assistez vous pas ?	pas intéressé	41%	11%
Ambiance de fête pendant les CMA	Ambiance non	93%	63%
Satisfaction transports CMA	Pas de changement	91%	66%
Connaissez-vous le Forum Mondial du Sport	Forum NC pas	100%	83%
Score suivi media CMA (cl.)	suivi faible	56%	31%
Moyens d'info CMA	Information multimedia	33%	20%
Pourquoi n'y assistez vous pas (combiné R) ?	déplacements	9%	3%
sexe * Age en 4 classe4	Femme <29 ans	15%	8%
Ambiance de fête pendant les CMA	Ambiance de fête	7%	37%

La classe des réfractaires présente des caractéristiques proches des enquêtés déclarant n'être pas intéressés (femmes jeunes). Elle cumule toutes les réponses incorporant une prise de distance avec les CMA, et présente des écarts de pourcentage importants.

Classe 2 : les Sympathisants : Pourcentage: 18%

Libellés des variables	Modalités caractéristiques	% dans la classe	% dans l'échantillon
Satisfaction transports CMA	Oui, plus satisfait	67%	23%
Moyens d'info CMA	Information multimedia	51%	20%
Pourquoi n'y assistez vous pas ?	trop cher	41%	23%
Connaissez-vous le Forum Mondial du Sport	Forum ne connaît pas	94%	83%
Moyens d'info CMA	Info media+relation	19%	10%
Pourquoi n'y assistez vous pas ?	pas le temps	31%	19%
revenu mensuel ménage	1500 à 2300 euros	34%	23%

La classe 2 est celle des Franciliens avançant des obstacles matériels à leur éventuelle assistance aux CMA : « trop cher » et « pas le temps ». Mais ils présentent deux caractéristiques liées à l'implication : ils expriment indirectement leur sympathie en se déclarant « plus satisfaits des TC » pendant les CMA et s'informent auprès de plusieurs media (radio, télé ...). Ces réponses expriment tout autant une certaine sympathie vis-à-vis du questionnaire, mais ceci est en général lié au sujet de l'enquête.

Classe 3 Les Indifférents : Pourcentage: 15%)

Libellés des variables	Modalités caractéristiques	% dans la classe	% dans l'échantillon
Moyens d'info CMA	Info Télévision	60%	15%
Satisfaction transports CMA	Non, moins satisfait	37%	10%
Pourquoi n'y assistez vous pas ?	autre	21%	4%
Score suivi media CMA (suivi faible	62%	31%
Connaissez-vous le Forum Mondial du Sport	Forum NC pas	93%	83%

La classe 3 présente des réponses inverses de la précédente : indifférence, voire antipathie - « moins satisfaits des TC » - et suivi faible. Ces enquêtés sont très peu concernés par les CMA.

Classe 4 Chez Soi Pourcentage: 34%)

Libellés des variables	Modalités caractéristiques	% dans la classe	% dans l'échantillon
Pourquoi n'y assistez vous pas ?	préfère la TV	42%	16%
Moyens d'info CMA	Info presse	73%	47%
Satisfaction transports CMA	Pas de changement	85%	67%
Pourquoi n'y assistez vous pas ?	santé	15%	6%
FP activité prof	retraité	35%	20%
Score suivi media CMA	suivi moyen	25%	15%
Pourquoi n'y assistez vous pas ?	disponibles billets	14%	7%
sexe * Age en 4 classe4	Femmes > 55 ans	21%	14%
Score suivi media CMA	suivi faible	47%	39%
sexe * Age en 4 classe4	Hommes > 55 ans	16%	11%

Les Franciliens de la classe 4 ont pour caractéristique principale de ne pas se déplacer - réponses « pas de changement » pour la satisfaction vis-à-vis des transports, raisons de ne pas se déplacer au stade liées à la santé, ou préfèrent suivre les CMA à la TV. L'âge moyen dans cette classe est de 50 ans contre 44 ans en moyenne.

Classe 5 Impliqués Pourcentage: 13%)

Libellés des variables	Modalités caractéristiques	% dans la classe	% dans l'échantillon
Connaissez-vous le Forum Mondial du Sport	Forum connaissance	67%	17%
Ambiance de fête pendant CMA	Ambiance de fête	86%	37%
Pourquoi n'y assistez vous pas ?	pas le temps	41%	19,30
Moyens d'info CMA	Info CMA relationnel	14%	3%
Score suivi media CMA	suivi fort	29%	11%
Satisfaction transports CMA	Non, moins satisfait	24%	10%
Commune de résidence	Saint Denis	24%	10%
FP activité prof	employé	27%	13%
niveau d'études	secondaire	52%	35%
Satisfaction transports CMA	Oui, plus satisfait	38%	23%
sexe * Age en 4 classe4	Femmes 28-39 ans	22%	11%
Moyens d'info CMA (R)	Info affichage	10%	3%

La classe 5 regroupe les enquêtés les plus impliqués à suivre l'événement ; ils regroupent les caractéristiques les plus contributives à l'axe F1 : connaît le forum du sport, ambiance de fête et les CMA sont un sujet d'échange d'informations dans leur réseau relationnel. Aussi, quand ils déclarent n'avoir « pas le temps » pour assister aux championnats, on est fondé à les croire. Les femmes d'âge moyen sont deux fois plus fréquentes dans cette classe que dans l'échantillon ceci est d'autant plus remarquables que cette catégorie d'enquêtés n'est pas liée à l'intérêt déclaré pour l'événement .

A l'évidence, il s'agit d'une cible privilégiée pour de futurs événements sportifs. Résider à Saint-Denis est une raison puissante d'implication (23,8% contre 10,3%), mais cette

caractéristique dénote aussi l'idée d'une grande proximité à l'événement. Les enquêtés de cette classe appartiennent à des milieux plus populaires que les autres classes.

8.3- Pourquoi les Franciliens n'assistent pas aux CMA

8.3.1. Structure des réponses ouvertes

En fonction des attitudes vis-à-vis des CMA – résumées par la partition en cinq classes -, on examine dans un premier temps le vocabulaire employé dans les réponses à la question « Pourquoi n'y assistez-vous pas ». Pour cela, on construit le tableau de contingence Classe X Mots, qu'on soumet ensuite à l'analyse factorielle des correspondances.

On constate que le vocabulaire employé ne permet pas de reconstituer la hiérarchie des classes selon le degré d'éloignement ou d'implication comme l'axe F1 de l'analyse des attitudes ci-dessus. La raison en tient probablement à la contrainte négative posée sur les réponses. En effet, on restreint l'expression des enquêtés aux freins à la participation, sans leur donner l'occasion de s'exprimer sur les raisons positives à l'adhésion. C'est pourquoi le plan ci-dessous distingue très bien entre les classes d'attitudes négatives, mais confond les « impliqués » et les « sympathisants » en haut à droite du graphique.

Le vocabulaire privilégié par ces deux classes est celui de la contrainte ; qu'elle provienne des modes de vie - tombe, période, semaine, travail, scolaire, révision ..., ou des moyens économiques – dépenser, élevé, retraite, voire les deux : sélection, priorités. Quoiqu'il en soit, ces enquêtés justifient leur réponse, et la conjonction donc est parmi les mots les plus à droite sur ce graphique. Le développement de la participation de ces groupes passe par leur possibilité d'organisation (prévoir à l'avance, facilité les dispositions pratiques selon la cible) et leur solvabilité.

En bas du graphique, on voit apparaître un vocabulaire critique de l'événement en lui-même. Soit en le noyant dans la catégorie plus large du sport – sportif, sport, pour lequel on n'a pas d'intérêt, soit en le comparant avec d'autres sports – tennis, match, athlétisme. Les indifférents sont de deux types : des sportifs qu'il faut convaincre que l'athlétisme offre des émotions proches de celles qu'ils cherchent dans d'autres sports (identification avec les sportifs) ce qui passe par la notoriété des acteurs, et des non-sportifs pour lesquels les ressorts de l'adhésion passent par des éléments de communication plus large (spectacle, ambiance, esthétique ...).

A gauche du graphique, on a le vocabulaire de la télévision et celui des difficultés de déplacement - santé, vieux, jeunes (pour les), urgences, enceinte. Le stade en lui-même présente des caractéristiques rebutantes ; entre autre à cause de la foule qui fait peur. L'amélioration de l'image de l'événement passe par la mise en valeur de la proximité, de l'ouverture et du confort des déplacements et du stade lui-même. La concurrence avec la qualité des images retransmises est à prendre en compte - visibilité.

8.3.2 - Univers sémantique des types d'attitudes

1. Les réfractaires

A priori, les enquêtés de cette classe sont peu susceptibles de participer à un grand événement sportif, et les réponses les plus caractéristiques sont éloquentes à ce sujet.

Critère de classement	Libellé de la réponse	
3,191	pas assez d'intérêt//	
3,191	pas assez d'intérêt//	
3,191	pas assez d'intérêt	
3,191	pas assez d'interet	
2,754	manque d'interet	
2,345	pas le temps// pas assez d'intérêt//	
1,875	pas assez intéressée	
1,618	pas envie	
1,412	j ai pas d interet particulier	
1,327	aucune envie d'y aller	
1,316	pas passionner au point d'y assister	
1,254	cela ne me passionne pas	
1,216	pas le temps//	
1,216	pas le temps	
1,110	ca ne m interesse pas au point d acheter un billet//	
1,056	je ne veux pas me déplacer	
1,056	je ne peux pas me déplacer	
0,998	pas eu envie ni idée	
0,993	parce que je ne connais pas assez le sport	
0,986	c'est pas mon sport prefere	
0,912	pas le temps // coût	
0,850	je ne l ai jamais fait ni penser	
0,822	parce que je vais pas me déplacer dans ces grands stades tout ça ne m'intéresse pas assez	

Si l'on prend le critère du Chi2, qui favorise les réponses longues, on obtient des réponses plus articulées à des situations particulières :

Critère de classement	Libellé de la réponse	
0,891	pas le temps// pas assez d'intérêt//	
0,915	parce que j'ai pas envie d'y aller je sais pas du tout//les transports me rebutent un peu je suis pas prêt j'ai pas eu l'envie d'y aller	
0,920	je me vois mal dans la foule à assister aux championnats c'est pour les jeunes//je regarde à la télé tous les sports mais je ne ressens pas le besoin de me déplacer//coût	
0,925	parce que j ai pas l occasion d aller jusque là bas / un peu loin de chez moi / j ai une petite fille / on voit bien a la télé / coût	
0,928	je suis trop age et ca ne me plait pas d aller dans la foule, j ai 79 ans et je n ai plus l age d aller dans la foule	

0,930	je dirais par flemme la télé on voit mieux/au niveau des déplacements je sais pas si c'est encombre c'est pas comme un match ou les horaires sont figes c'est un peu contraignant pour les déplacements en voiture/coût
0,934	pas assez d'intérêt//
0,934	pas assez d'intérêt
0,934	pas assez d'intérêt//
0,934	pas assez d'interet
0,941	il y a trop de monde sur place, la foule c'est pas trop mon truc et j'avais peur pour les transports/du monde dans les bus et le rer//coût
0,942	parce que j'apprécie l'athlétisme mais moins interactif que d'autres sports// il y a moins d'échange entre le public et les athlètes qui sont plus individualistes// non coût//
0,943	parce que là actuellement j'ai pas trop le temps je suis en recherche d'emploi active et mises a part certaines épreuves je suis pas un grand fan
0,946	parce que je vais pas me déplacer dans ces grands stades tout ça ne m'intéresse pas assez
0,946	du fait que je travaille // parce que ce type d'événement n'est pas une passion au point d'y assister

2. Les indifférents

Si les précédents expriment des motifs de ne pas assister aux CMA, ceux-là n'en n'ont même pas, et la réponse *je ne sais pas* arrive en tête par sa proximité sémantique au groupe. Ils n'y sont pas allés juste parce qu'ils étaient absents ou occupés à autre chose. Leurs réponses sont d'ailleurs les plus courtes de l'échantillon (9,4 mots contre 12 en moyenne). La question ne s'est pas posée, mais qui sait ?

Groupe d'individus : C53 indifférents

Critère de classement	Numéro	Libellé de la réponse
2,152	1	ne sait pas
1,514	2	travail
0,903	3	ne sais pas// ira la prochaine fois//
0,861	4	travail//horaires de travail difficiles//
0,839	5	prix des places trop élevé
0,815	6	j'étais en vacances
0,815	7	j'étais en vacance
0,803	8	parce que je ne savais pas et c'est payant je suppose/coût parce que je ne savais pas et c'est payant je suppose/coût
0,802	9	pas de moyens pas de voiture
0,799	10	parce que je travaille/:je rentre de vacances je peux pas reprendre de congés
0,791	11	je travaille, je rentre de congés et je travaille, je ne peux donc pas prendre de congés supplémentaires
0,687	12	je ne peux pas me déplacer//coût
0,672	13	je n'étais pas sur paris.
0,619	14	manque de temps et je ne sais pas le prix des places /il faut qu'on fasse les démarches pour connaître le prix des places //coût
0,618	15	je rentrais de vacances et j'ai beaucoup de travail //coût
0,603	16	pas assez de sous// a déjà offert des places à ses parents//

0,593	17	je pouvais pas a cause des vacances	
0,579	18	prix des tickets	
0,547	19	je ne suis pas francais, et il n y a pas beaucoup de representants de mon pays	
0,545	20	je ne me suis pas reveiller // j etai en retard	
0,544	21	je ne suis pas une fan de sport	
0,535	22	parce que je ne peux pas me déplacer//coût	
0,466	23	du fait que j'étais en vacances	
0,462	24	du fait que j'étais parti dans ma maison de campagne	
0,439	25	cela ne m interesse pas assez //coût	
0,425	26	faute de temps	
0,423	27	parce que je rentre de vacances et que j'ai énormément de travail cette semaine même si la programmation des finales aient lieu après 19 h//coût	

Pour les réponses longues, on trouve des éléments plus complexes qui mêlent des univers assez variés :

Groupe d'individus : indifférents

Critère de classement	Numéro	Libellé de la réponse	
0,900	1	parce que il y a un écran plat a l'hôtel de ville l'ambiance est suffisant et puis j'ai pas envie de me taper les embouteillages et le métro encore et puis le prix des places aussi	
0,919	2	parce que je ne savais pas et c'est payant je suppose/coût parce que je ne savais pas et c'est payant je suppose/coût	
0,929	3	manque de temps et je ne sais pas le prix des places /il faut qu'on fasse les démarches pour connaître le prix des places //coût	
0,931	4	parce que je travaille/:je rentre de vacances je ne peux pas reprendre de congés	
0,931	5	parce que je rentre de vacances et que j'ai énormément de travail cette semaine même si la programmation des finales aient lieu après 19 h//coût	
0,939	6	je rentrais de vacances et j'ai beaucoup de travail //coût	
0,944	7	je travaille, je rentre de congés et je travaille, je ne peux donc pas prendre de congés supplémentaires	
0,950	8	parce que je ne peux pas me déplacer//coût	
0,950	9	certaines personnes profitent de ce genre de manifestation pour voler les gens et a mon age il y a trop de monde //coût	
0,953	10	je ne suis pas francais, et il n y a pas beaucoup de representants de mon pays	
0,955	12	ne sait pas	
0,956	13	je ne peux pas me déplacer//coût	
0,962	14	parce que je vais rarement, je préfère la télé// je vois mieux// coût//	
0,962	15	je suis paresseux actuellement, et que je n ai pas d amis avec qui y aller, et l athlétisme est plus visible a la télé	
0,965	16	parce que je suis pas un sportif c'est plutôt le caractère exceptionnel qui m'attire	

3. Chez soi

Ce groupe exprime des motifs de rester chez soi plutôt que des raisons négatives pour ne pas assister aux CMA. Au premier rang desquels on trouve la télévision dont la pratique excède d'ailleurs le cadre des CMA – les retraités sont sur-représentés dans ce groupe (34% contre 20%).

Une caractéristique du vocabulaire de cette classe est sa très grande uniformité : 16% de mots distincts seulement contre 23% à 28% pour les autres classes. Les réponses courtes montrent clairement pourquoi, à travers la mention répétée de la pratique télévisuelle :

Groupe d'individus : chez soi

Critère de classement	Numéro	Libellé de la réponse
4,170	1	aussi bien a la tv
4,170	2	bien a la télé aussi
3,571	3	c'est aussi bien a la tv
3,299	4	c'est mieux a la télévision, on voit mieux
3,091	5	je vois mieux a la tv
3,064	6	aussi simple de regarder la télévision
2,885	7	je préfère a la télé
2,726	8	préfère la tél
2,637	9	par fainéantise, on voit bien à la télé
2,578	10	viens de rentrer// préfère la tv//
2,526	11	préfère les regarder à la télé.
2,404	12	on voit mieux à la télévision et c'est gratuit
2,119	13	on voit très mal dans le stade, on voit mieux à la télé
2,060	14	je regarde la télé ca suffit
2,036	15	ne s'est pas posé la question. la télé suffit
2,003	16	a cause de la chaleur // les vacances// la peur de la foule//
1,957	17	personnellement quand on est au stade il y a une ambiance on voit mieux a la télé/coût
1,944	18	je les voit a la tv c pas la peine de se deplace
1,906	19	je prefere regarder a la télévision plus de visibilité
1,838	20	c est mieux a la télévision, y aller m ennuie.
1,826	21	horreurde la foule / suis a la télé et lis la presse sportive / coût

Les réponses longues explicitent un peu plus les qualités et les avantages de la télévision comparée au stade. On trouve dans les réponses de ce groupe les axes de progrès dans la concurrence avec la télévision : communication sur la facilité d'accès, la visibilité des épreuves et le confort. A l'inverse du groupe précédent, présente les réponses les plus longues (13,9 mots en moyenne).

Groupe d'individus : chez soi

Critère de classement	Numéro	Libellé de la réponse
0,783	1	parce que c'est trop cher, et on les voit bien a la télé
0,820	2	parce que je n'y ai pas pense et a la télé c'est très bien//coût
0,839	3	je n y ai pas pensé // on voit mieux a la télé//
0,855	4	je n ai pas le temps // je prefere les regarder a la télé //coût
0,864	5	je préfère a la télé
0,872	6	parce que j'ai la télé et on voit aussi bien a la télé et le stade de france c'est relativement cher et puis je travaille
0,872	7	je vois mieux a la tv
0,872	8	parce que ce n'est pas ce qui m'intéresse le plus et je préfère les regarder a la télévision//j'ai autre chose a faire ce que je vois a la télé me suffit
0,874	9	c'est aussi bien a la tv
0,878	10	j'y pensais pas ça me suffit la télé on voit mieux
0,888	11	c'est mieux a la télévision, on voit mieux

0,894	12	parce que je ne pensais pas être sur paris // on voit très bien a la tv // coût
0,897	13	j'ai pas pris de place je les suis à la télé
0,900	14	parce que j aime pas la foule et j aime pas bcp les déplacement et comme j ai la télé je peux les suivre / coût
0,905	15	pas eu le temps, et je crois qu'on voit mieux à la télé, et je connais pas l'ambiance qu'il y a sur le stade
0,909	16	aussi bien a la tv
0,909	17	bien a la télé aussi
0,910	18	je préfère les regarder à la télé//non//coût//
0,912	19	on s'y est pris un peu tard /on voit bien a la tv meme si ce n'est pas la meme ambiance //coût
0,913	20	préfère les regarder à la télé.
0,914	21	je prefere a le tv

4. Les sympathisants

C'est simple et évident : ils travaillent et/ou n'ont pas le temps. C'est du moins ce que disent les réponses courtes, mais d'un autre côté, ils ne se sont pas forcément donné beaucoup de mal pour essayer de participer ; cela apparaît si on compare leurs réponses à celles des impliqués qui mentionnent des obstacles plus circonstanciés.

Groupe d'individus : sympathisant

Critère de classement	Numéro	Libellé de la réponse
1,528	1	travail
1,360	2	car je bosse //coût
1,315	3	parce que j'ai pas de billets//non//coût
1,257	4	j ai pas le temps // coût
1,204	5	parce que je n'ai pas le temps , je travaille//coût
1,162	6	parce que je travaille malheureusement
1,147	7	parce que je n'ai pas le temps
1,086	8	parce que j'ai trois enfants//j'etais en vacances et maintenant je travaille//coût
1,081	9	parce que je suis en train de demenager donc j'ai pas le temps je fais deja du sport//coût
1,063	10	je n ai pas le temps // coût
1,062	11	je n'ai pas le temps je travaille //coût
1,061	12	je travaille.//
1,044	13	parce que j ai pas les billets, et je n, ai pas les sous pour
1,031	14	par empechement du travail//coût
1,018	15	pq je travaille / coût
1,017	16	parce que j'ai pas le temps j'ai pas de billets j'ai pas assez de sous pour y aller
1,009	17	parce que je travaille en semaine et le week-end j avais des choses à faire // coût
0,968	18	parce que je n'ai pas les moyens
0,949	19	en vacances/cher//travaille
0,905	20	j ai pas de billets pour y acceder // coût
0,902	21	parce que j'ai d'autres choses a faire d'autres priorités ms j'aimerai bien//coût
0,846	22	faute de temps//coût
0,835	23	parce que ça coûte cher // je n ai pas le temps // coût
0,828	24	pas assez de temps (j ai 1 enfant)

0,827	25	j'ai deux enfants en bas age
0,825	26	parce que je suis retraitée // j'ai une retraite lamentable// les billets sont hors prix//coût
0,787	27	je travaille // par manque de temps //coût

En examinant les réponses sélectionnées par le critère du Chi2, on distingue des réponses plus nuancées, qui montrent que l'intérêt pour l'événement est assez relatif.

Groupe d'individus : C52 sympathisant

Critère de classement	Libellé de la réponse
0,847	parce que je n'ai pas le temps , je travaille//coût
0,879	parce que je n'ai pas le temps
0,893	je n'ai pas le temps je travaille //coût
0,903	parce que j'ai pas le temps j'ai pas de billets j'ai pas assez de sous pour y aller
0,905	je n ai pas le temps // coût
0,907	parce que j ai pas les billets, et je n, ai pas les sous pour
0,911	j ai pas le temps // coût
0,915	parce que je ne suis pas prêt a dépenser une place d'entrée a cette occasion, et je n'ai aucune idée du prix//le manque de disponibilité car j'ai repris le boulot et vie familiale//coût
0,923	parce que je suis en train de demenager donc j'ai pas le temps je fais deja du sport//coût
0,933	parce que ça me barbe horriblement// j'ai horreur des compétitions où le côté cocardier prime// des histoires de gros sous c'est pas bien// ce n'est pas les vrais les jeux olympiques// coût
0,934	parce que je travaille en semaine et le week-end j avais des choses à faire // coût
0,934	parce que j'ai pas de billets//non//coût
0,935	parce que je ne sais pas, je n'ai pas pris le temps de réserver des places pour le week-end car je travaille la semaine//coût
0,937	parce que je n'ai pas les moyens
0,944	puisque jusque la j'étais en vacances, aujourd'hui j'ai repris mon travail donc par conséquent on a plus le temps d'y assister//coût
0,944	je suis seul en ce moment et je n ai pas organise et je suis en train de preparer la rentree //coût
0,947	parce que j aime bien mais pas a ce point là ... // je travaille et ce n est pas facile // coût
0,948	parce que c'est loin et puis ce n'est pas facile d'aller dans des manifestations car j'appréhende la foule, les mouvements de foule, cela me retient/:coût
0,948	parce que je travaille la fatigue deja avec les conges les gens sont en vacances j'ai plus de travail/coût

5. Les Impliqués

Pour les réponses courtes, c'est simple : manque de temps et d'argent. Par rapport à la classe précédente, où les enquêtés mentionnent leurs autres activités (je travaille), l'expression privilégiée est ici celle du manque. Souffrance est certainement un terme exagéré, mais il exprime bien la différence avec la classe précédente.

Groupe d'individus : supporter

Critère de classement	Numéro	Libellé de la réponse
1,884	1	par manque de temps
1,884	2	par manque de temps
1,884	3	par manque de temps
1,884	4	par manque de temps
1,855	5	par manque de temps //coût
1,809	6	manque de temps/coût
1,487	7	j'ai pas le temps
1,310	8	parce que j'ai le temps/coût
1,206	9	je n'ai pas le temps //coût
1,161	10	par manque d argent / coût
1,155	11	pas le temps//
1,155	12	pas le temps
1,155	13	pas le temps
1,155	14	pas le temps//
1,155	15	pas le temps
1,146	16	parce que j'ai pas le temps/coût
1,105	17	j'avais beaucoup de travail par ailleurs //coût
1,088	18	manque de temps//je n'ai pas acheté de billets//coût
1,038	19	je n'ai pas trop le temps y aller//coût
0,941	20	j ai oublié d acheter des places et maintenant je n ai plus le temps // coût
0,906	21	parce que j'ai pas le temps meme si j'avais des places gratuites
0,838	22	parce que je n'ai pas le temps
0,803	23	je travaille, je n aurai pas le temps d y aller
0,795	24	parce que je suis toute seule j'ai pas l'habitude de partir toute seule au stade
0,794	25	j'ai pas assez de temps// je travaille en période d'été//coût

Parmi les réponses longues, on remarquera l'émergence du thème de la solitude, et les nombreuses difficultés liées à l'organisation de la vie quotidienne. Ainsi que l'expression des regrets (*j'aurais bien aimé*). Pour cette classe, la voie d'une participation possible est celle d'une facilitation.

Groupe d'individus : impliqués

Critère de classement	Numéro	Libellé de la réponse
0,865	1	parce que d'abord j'ai pas mal d'activité au sein de ma famille et puis ça me fait loin pour y aller et puis je suis toute seule pour y aller toute seule je regarde a la télé des fois il y a des gros plans ou on voit mieux que si on a une place pas chère
0,879	2	parce que j'ai le temps/coût
0,883	3	parce que j'ai pas le temps/coût
0,885	4	je n'ai pas le temps //coût
0,895	5	je n'ai pas trop le temps y aller//coût
0,904	6	j'ai pas le temps
0,907	7	parce que je n'ai pas trouve le temps et je n'ai trouve personne pour m'accompagner pour aller assister aux jeux, sinon j'aurai essaye d'y aller//coût
0,908	8	parce que je n'ai pas le temps
0,918	9	par manque de temps //coût
0,922	10	parce que en ce moment j'ai autre chose a faire si j'avais eu la possibilite j'y serais peut etre allé/coût
0,929	11	manque de temps//je n'ai pas acheté de billets//coût

0,933	12	manque de temps/coût
0,934	13	je travaille, je n'aurai pas le temps d'y aller
0,936	14	par manque de temps
0,936	15	par manque de temps
0,936	16	par manque de temps
0,936	17	par manque de temps
0,940	18	par manque de temps et que je n'avais pas prévu de place surtout que les championnats ont eu lieu pendant les grandes vacances
0,941	19	parce que je ne m'en suis pas occupé, y aller tout seul.. je suis à la télé essentiellement//je rentre de vacances en plus../coût
0,943	20	j'ai pas le trop le temps// je suis père de famille j'ai des priorités//financièrement aussi, il faut pouvoir//coût//
0,948	21	mon mari y a été mais on a deux enfants et ce n'est pas évident donc je n'irai pas //coût
0,948	22	parce que je suis toute seule j'ai pas l'habitude de partir toute seule au stade
0,949	23	parce que j'ai pas le temps même si j'avais des places gratuites
0,949	24	parce que ça doit être assez cher// c'est peut-être trop tard pour aller y assister// j'aurais bien aimé//non coût//

Chapitre 5 - LES TOURISTES A PARIS NON SPECTATEURS

Ce Chapitre est consacré à l'analyse de la mobilité des touristes à Paris pendant les Championnats du Monde et non spectateurs des Championnats. Il s'agit aussi de comprendre leur éventuel rapport aux championnats et leur perception de cet événement.

I - Description de l'enquête

Une enquête a été menée auprès des touristes à Paris non spectateurs des CMA, âgés de 18 ans, pendant la période des Championnats.

1.1 – Les questionnaires

Structure du questionnaire

Le questionnaire comprend cinq parties : les caractéristiques socio-économiques et géographiques de l'individu, sa mobilité pour venir en Ile de France et le descriptif de son séjour en Ile-de-France, sa mobilité en Ile-de-France pendant son séjour, sa perception et ses attitudes vis-à-vis des transports pendant les CMA et sa connaissance des CMA.

Les questionnaires ont été traduits en anglais (cf. annexe). La durée de passation était de 15 minutes. 260 enquêtes ont été réalisées.

1.2 - Cible

Tous les touristes à Paris âgés de plus de 18 ans non spectateurs des CMA qui comprenaient le français et ou l'anglais.

1.3 - Mode de passation

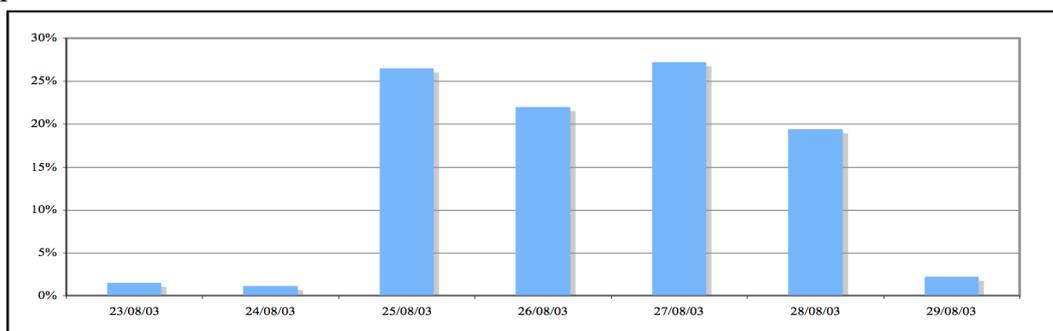
L'enquête a été réalisée par enquêteur, à partir de questionnaires établis en anglais et en français. Elle a été réalisée par des enquêteurs de ISIAS et des personnels de l'INRETS.

1.4 - Lieux de passation

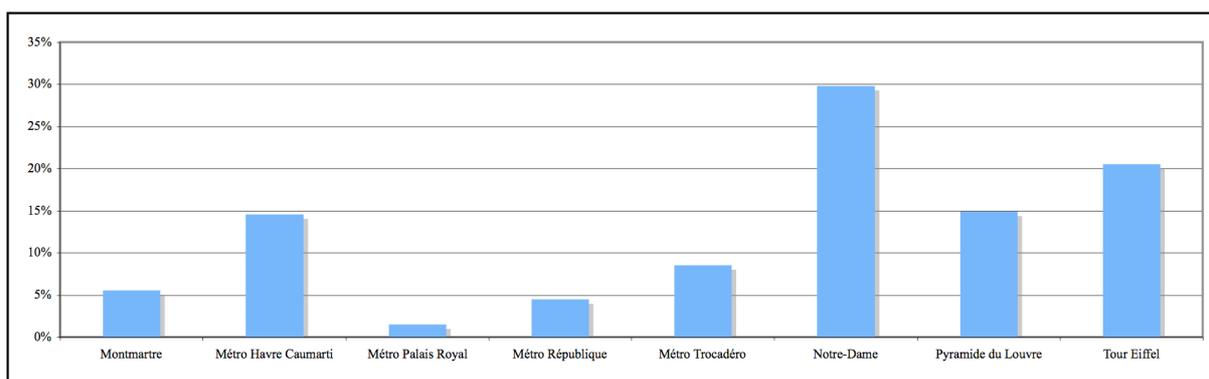
Les enquêteurs interrogeaient les touristes soit dans le métro, soit au niveau des files d'attente des musées et des monuments - Tour Eiffel, Notre-Dame, Pyramide du Louvres, un quartier touristique, Montmartre et aux sorties de métro pour accéder à des lieux touristiques et commerciaux : métro Havre Caumartin, République, Trocadéro, Palais Royal.

1.5- Dates et heures de passation

L'enquête s'est déroulée du 23 au 29 août 2003, de 9 h à 20 h.



Graphique 62 : Répartition temporelle des enquêtes



Graphique 63 : Répartition des enquêtes selon le lieu de l'enquête

2- Description de la population « spectateurs » enquêtée

Représentativité de l'enquête

Les résultats obtenus à partir du Suivi Des Comportements et de l'Enquête Aux Frontières, enquêtes menées par la Direction du Tourisme indiquent que 70% des touristes à Paris sont étrangers, les autres résident en France. Par ailleurs, 70% des touristes étrangers à Paris sont Européens.

Dans notre enquête, 84% des touristes non spectateurs des CMA sont étrangers et 16% résident en Province. Parmi, les étrangers interviewés, les Européens représentent 70% des enquêtés, les autres 30% étant pour la plupart Américains.

Ainsi, notre enquête est sur estime les étrangers. Ceci est la conséquence des lieux d'enquête, les touristes français ne fréquentent pas les mêmes lieux que les touristes étrangers, surtout les lieux touristiques. Mais où et comment enquêter les touristes urbains ? La question est posée depuis plusieurs années.

La répartition entre homme et femme est identique soit 50% des touristes enquêtés.

Près de 40% des touristes interrogés sont âgés de 18 à 34 ans. 63% d'entre eux sont actifs.

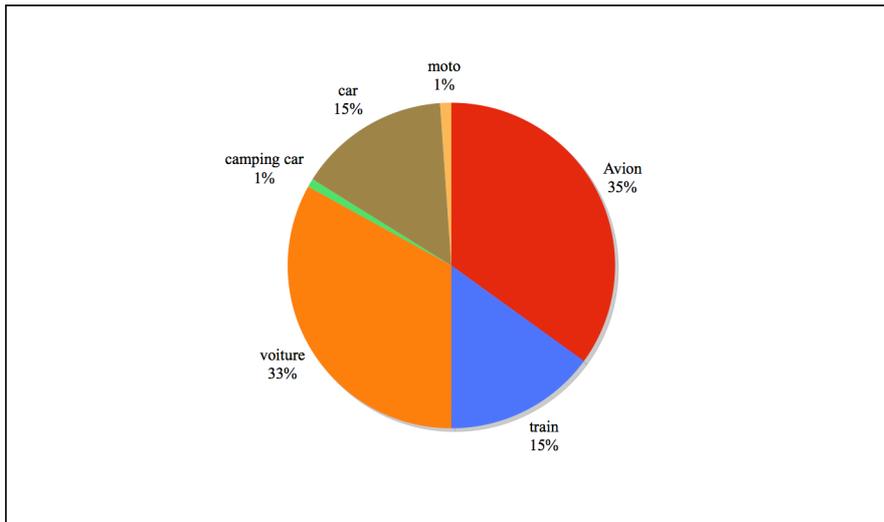
70% des touristes enquêtés ont un niveau d'études supérieur et 28% secondaire.

66% non pas d'enfant à charge et 56% vivent en couple.

3- La mobilité des touristes pour venir en Ile de France

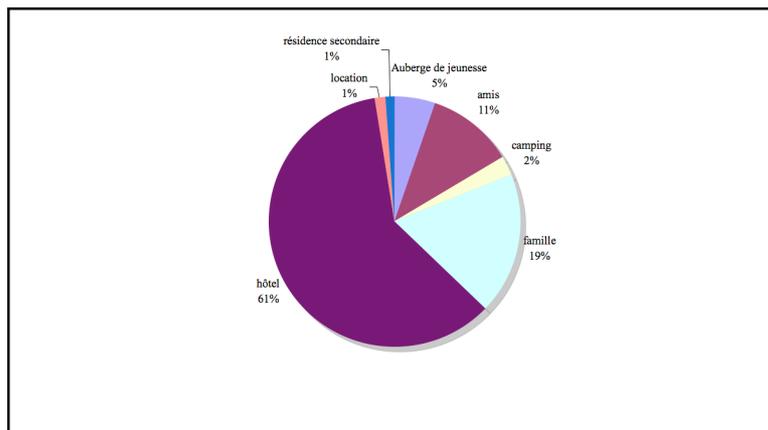
Il s'agit ici de connaître la mobilité des touristes pour arriver en Ile-de-France et non pas la mobilité lorsqu'ils résident dans la région qui fera l'objet du chapitre suivant.

La moitié des touristes arrive en Ile-de-France en avion ou en train, 50% par la route – un tiers en voiture et 15% en car.



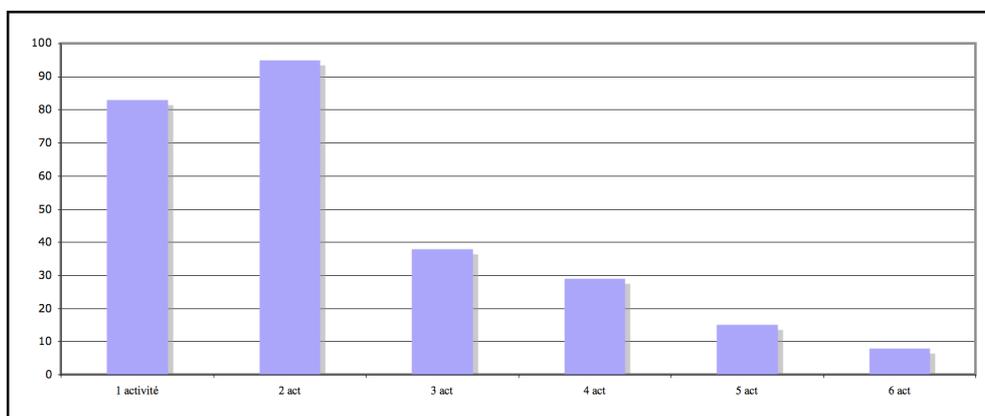
Graphique 64 : Répartition des arrivées en Ile-de-France des touristes non spectateurs selon le mode de transport utilisé

83% des touristes enquêtés résident dans Paris. La Seine-et-Marne et les Hauts-de-Seine sont les lieux d'hébergement de 5% chacun des touristes interrogés



graphique 65 : Répartition des touristes non spectateurs selon leur mode d'hébergement

4- La mobilité des touristes en Ile-de-France pendant les CMA



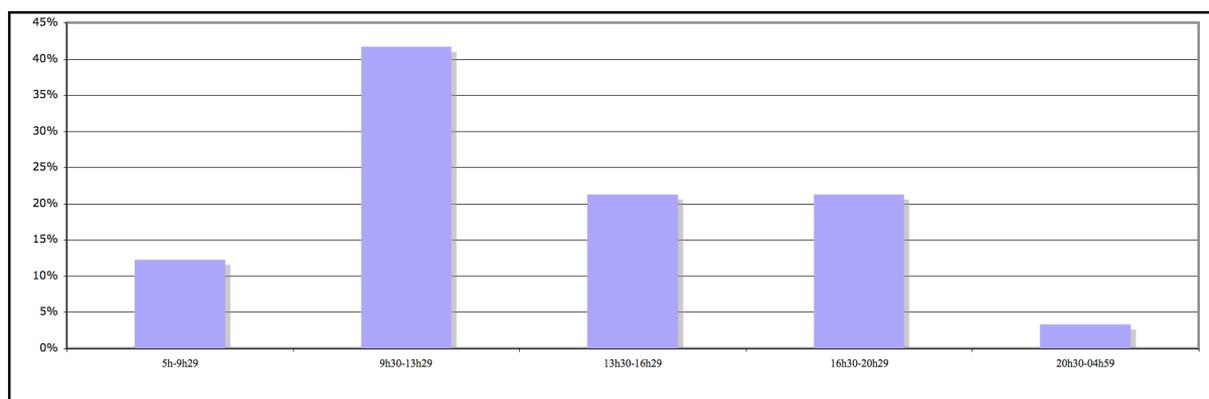
graphique 66 : Répartition du nombre d'activités par touristes

Les activités des touristes non spectateurs des CMA tournent autour de la visite de monuments, des musées, des quartiers touristiques et des parcs à Paris et dans sa région.

Les touristes ont déclaré avoir réalisé 2,8 activités en moyenne la veille de l'enquête. Les activités les plus courantes sont les suivantes :

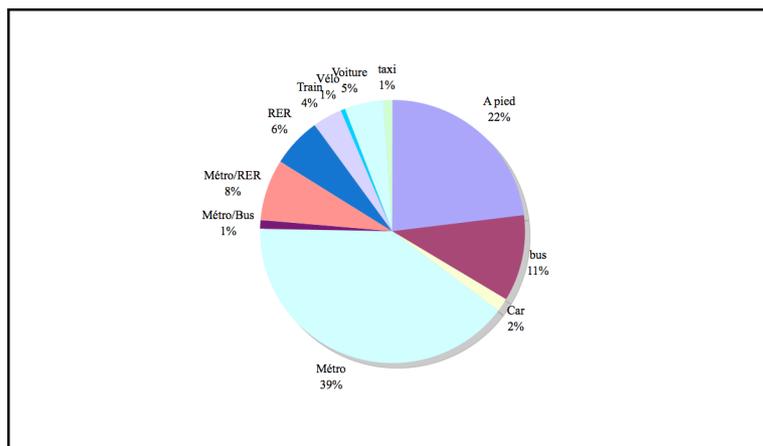
visite sans but particulier	28%	
visite de quartier	26%	Montparnasse , Montmartre, Champs Elysées, Saint Michel, Saint Germain
visite de musées	42%	Orsay, Rodin, Louvres, Centre Pompidou, Histoire Naturelle, Grand Palais
visite d'églises	12%	Madeleine, Notre Dame, Saint Germain
promenade dans parc	6%	Tuileries, Luxembourg, Jardin des Plantes, Buttes Chaumont, La villette
visite de monuments	45%	Tour Eiffel, Versailles, Arc de triomphe, Opéra, Panthéon, Invalides, Sorbonne, Ile de la cité, place Vendôme, BNF, les catacombes, La grande arche..
shopping	30%	dans les grands magasins, quartiers particuliers Marais, Saint germain, Opéra, ...
Restaurant	64%	
Visite en bateau ou bus tour	10%	
Parc d'attraction	6%	Disneyland
Loisirs	15%	

Les lieux d'activité sont divers mais pour la grande majorité située dans Paris (88%). Les autres activités se déroulent essentiellement en grande couronne dans le parc d'attraction de Disneyland.



Graphique 67 : Répartition temporelle du début des activités des touristes non spectateurs à Paris.

La majorité des activités des touristes débutent début de matinée, lorsque les musées ouvrent. Plus de 10% des activités commencent entre 7h et 9h30 et 5% après 19h ..



graphique 68 : Répartition des déplacements en Ile-de-France des touristes non spectateurs selon le mode de transport utilisé

85% des touristes non spectateurs ont utilisé les transports en commun en Ile-de-France le jour de l'enquête. Peu utilise la voiture dans Paris. Ils se déplacent essentiellement à pied et en métro.

5- Perception des touristes non spectateurs des CMA

5.1- Perception de l'événement

66% des touristes ne s'intéressent pas aux CMA. 40% ignorent le lieu où ils se déroulent. Les touristes qui s'intéressent aux CMA évoquent de multiples raisons pour ne pas y assister mais certains sont plus récurrentes. On citera notamment :

- Ils ne sont pas assez passionnés pour y assister et préfèrent visiter Paris par manque de temps
- Le coût est élevé et ils ne sont pas sûrs d'avoir encore des billets
- Ils considèrent que le lieu où se déroulent les CMA est trop loin
- Ils peuvent les suivre à la TV

Ainsi, faute d'y assister, certains touristes suivent les CMA à la TV, très rarement à la radio et par internet.

5.2- Perception des transports

Les touristes non spectateurs des CMA n'ont pas été gênés dans leurs déplacements en Ile-de-France pendant les CMA. Tout juste 3% ont répondu avoir annulé un déplacement dans Paris, 4% les avoir décalés et 3% avoir changé d'itinéraires.

Les touristes non spectateurs sont satisfaits des services offerts par les transports collectifs pendant les CMA. Seuls 8% déclarent être mécontents.

Un volet dans le questionnaire abordait des suggestions pour améliorer les transports collectifs pour les touristes.

Ces suggestions ont été indiquées. Elles portent sur :

a- L'information et la signalisation

- Une véritable information sur les événements dans les Transports en commun
- Une signalisation visible, claire

- Des annonces en anglais
- La distribution de dépliants concernant les TC

b- L'environnement dans les TC

- Une plus grande propreté
- Un air plus pur

c- La tarification

- Des « pass » d'une journée

d- l'accessibilité

- Un plus grand nombre d'escalators
- Des aménagements pour les poussettes d'enfants

e- la sécurité

- Renforcer le nombre d'agents de la sécurité

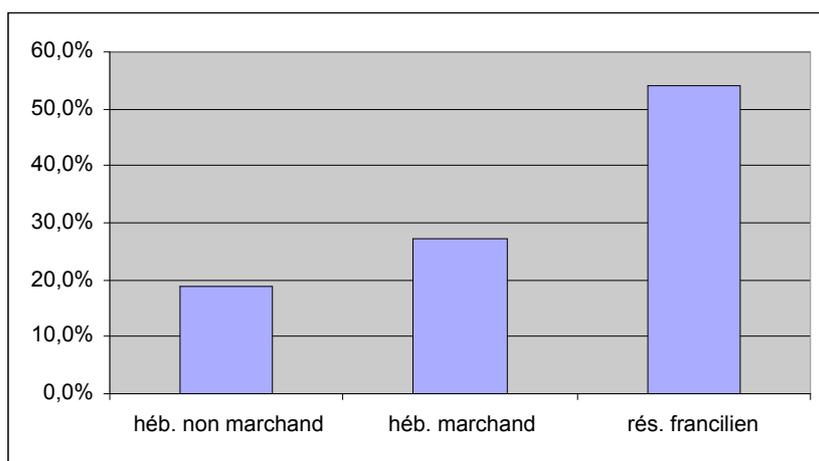
f- l'accueil

- Une plus grande courtoisie de la part des agents des Transports en commun

Chapitre 6 - ASPECTS ECONOMIQUES DU TOURISME EVENEMENTIEL

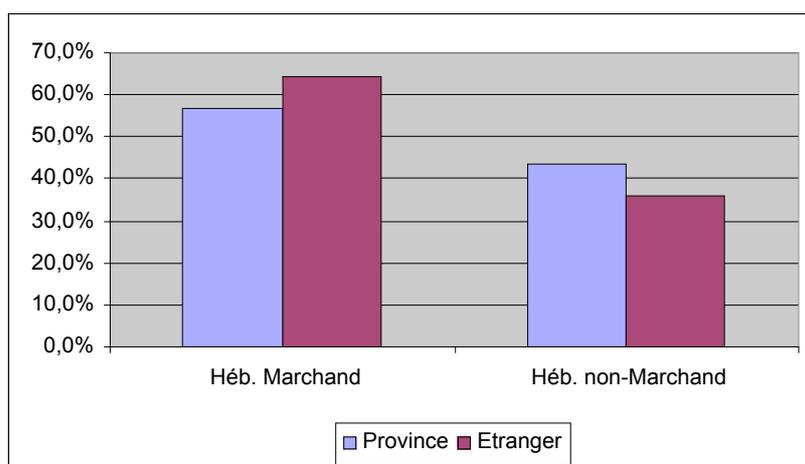
Dans ce chapitre, nous considérons les touristes non spectateurs et les spectateurs des CMA.

Les CMA ont attiré des spectateurs venant de la région dans une proportion de 54%. Les 46% de non-résidents étant hébergés respectivement pour 19% dans le secteur non-marchand (amis, familles ...) et pour 27% dans le secteur marchand.



graphique 69: Distribution des spectateurs selon le type de résidence

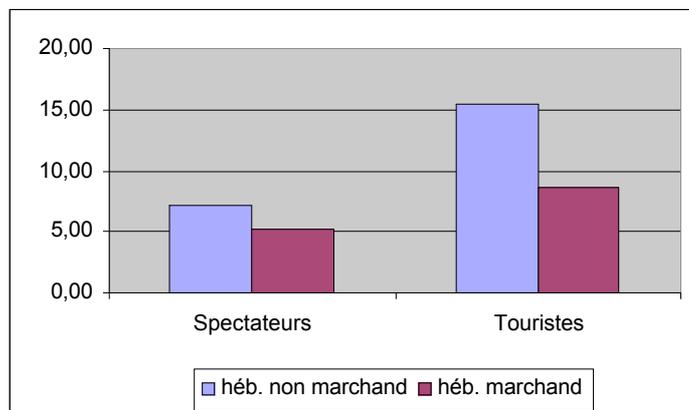
Si l'on examine plus précisément le mode d'hébergement des non-résidents selon leur provenance, on trouve logiquement que le recours au secteur marchand est un peu plus fréquent chez ceux qui proviennent de l'étranger (64% contre 56%), mais sans que l'écart constaté puisse permettre d'assumer de manière fiable une telle conclusion.



graphique 70: Répartition des spectateurs selon le type d'hébergement et leur origine

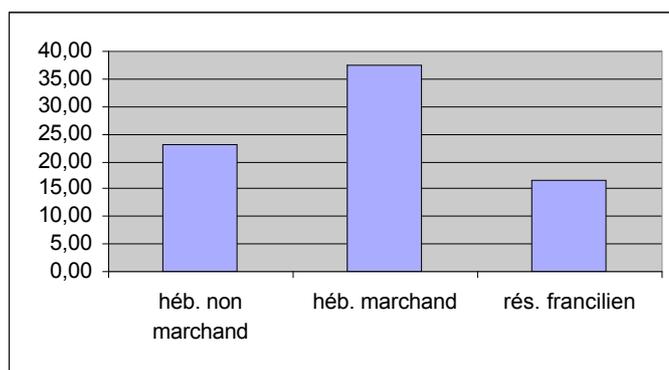
L'hébergement non-marchand va de pair avec une durée de séjour plus élevée – que ce soit pour les spectateurs ou les touristes non spectateurs-. Dans les deux échantillons, on remarque

la même structure : l'accès à un hébergement du secteur non-marchand favorise une durée de séjour plus longue.



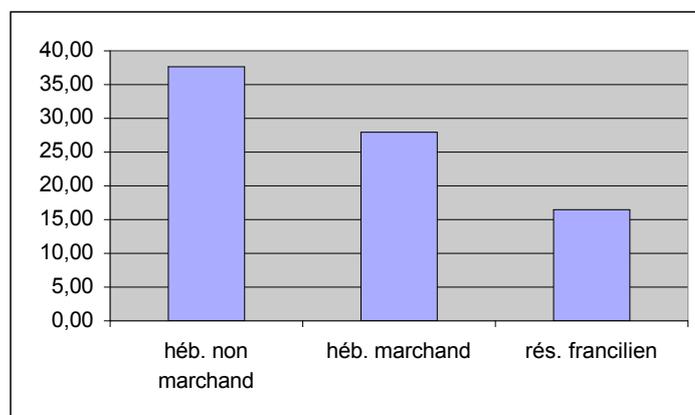
graphique 71 : durées moyennes de séjour selon l'hébergement et le motif du séjour en Ile de France

Le budget quotidien de restauration est plus élevé en hébergement marchand – on conjecture que l'hébergement familial ou amical permet plus fréquemment une restauration à domicile :



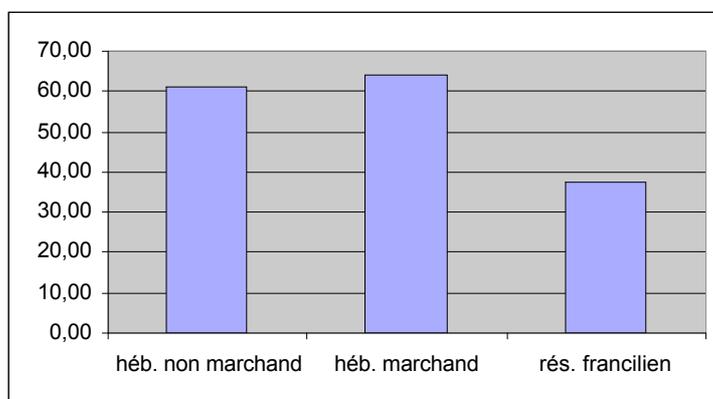
graphique 72 : dépenses quotidiennes de restauration selon l'hébergement

En revanche, les dépenses quotidiennes consacrées aux achats (shopping) sont plus élevées pour les spectateurs hébergés dans le secteur non marchand ; comme si les économies réalisées sur les postes hébergement et nourritures autorisaient cette dépense supplémentaire.



graphique 73 : dépenses quotidiennes en shopping selon le mode de résidence.

Au total, on observe des dépenses quotidiennes proches pour les deux catégories de non résidents malgré des structures de dépenses différentes. Ce résultat pourra fiabiliser une estimation des dépenses induites par le tourisme lié aux CMA. Le supplément de dépenses quotidiennes des visiteurs (62,5 €) par rapport aux résidents (37 €) est de 24,5 € par jour.



graphique 74 : dépenses quotidiennes totales selon l'hébergement

Chapitre 7 - SYNTHÈSE DES 3 POPULATIONS : POINTS COMMUNS ET DIVERGENCES

I- Synthèse des trois enquêtes

1.1- Les spectateurs

La population enquêtée compte 39% de Franciliens, 51% de provinciaux avec une plus forte représentation de l'Ouest de la France, 10% d'étrangers résidant essentiellement dans les pays limitrophes de la France.

Les spectateurs sont restés en moyenne 2,9 jours en Ile de France.

Pour arriver en Ile-de-France, les Provinciaux ont privilégié la voiture (57%), suivi par le train (29%). Alors que les étrangers ont utilisé majoritairement l'avion (42%) et le train (30%).

Pour les Provinciaux, s'ils doivent traverser Paris lors de leur trajet initial pour venir en Ile de France et se rendre au stade de France, choisissent les transports en commun à partir de leur domicile habituel et les utilisent donc lors de leurs déplacements en Ile-de-France. Ainsi, les Français résidents au Nord et à l'Est de la France ont plus majoritairement utilisé leur voiture pour se rendre au stade de France que les Français résidents à l'Ouest, au Sud et au Centre de la France.

C'est la peur des encombrements et la difficulté de circuler - le manque d'habitude- à Paris, cette grande ville, que l'accessibilité au TGV qui diminue l'usage de la voiture à Paris.

La moitié des enquêtés a l'habitude d'utiliser les TC dans son agglomération de résidence. Cette moitié a plus largement utilisé le train ou l'avion pour se rendre en Ile de France, puis pour se rendre au stade.

Les habitudes d'usage des transports en commun perdurent hors de l'environnement habituel. En revanche, l'usage de la voiture est renforcé hors de son environnement habituel

Les difficultés rencontrées par les spectateurs concernent, en général, le défaut d'indication, de signalisation et d'information. Pour les utilisateurs du métro, ce sont les retards du RER B qui ont été les plus mal vécus. Pour les utilisateurs du bus, ce sont les changements d'itinéraire, sans information ; enfin pour les automobilistes, le manque de parkings autour du stade de France et dans Saint-Denis est une revendication récurrente.

Les spectateurs ont réalisé 1,45 activité par jour toutes activités confondues et 0,95 activité hors « assister aux CMA ».

Plus de la moitié des activités des spectateurs commence le matin et un tiers entre 9h 30 et 13h 30. 20% des activités débutent en début d'après-midi. 10% de leurs activités débutent la nuit.

1.4 - Les Franciliens non spectateur

La population enquêtée compte 66% de Parisiens, 28% de résidents de Seine-Saint-Denis et 6% du Sud de Paris.

Un quart ne s'est pas déplacé la veille de l'interview.

La mobilité des Franciliens non spectateurs se résume par :

- ils ont réalisées 1,8 activité en moyenne par personne âgée de 18 ans et plus et par jour ;
- 42% sont relatives au loisir, 23% au travail et 16% aux achats ;
- on compte 3,3 déplacements par jour et par personne âgée de 18 ans et plus ;
- 50% sont effectués en TC, 28% en VP et 13% à pieds
- de nombreux retour de vacances : 8% des Franciliens interrogés qui génèrent des légères différences avec les résultats des EGT ;
- 10% des déplacements sont réalisés entre 20h30 et 5h du matin ;
- plus le nombre d'activités dans la journée est élevé, plus les personnes marchent ou utilisent la voiture, mais délaissent les TC pour réaliser les dernières activités.
- la mobilité des Franciliens est un peu modifiée en raison des CMA
-
- des gênes ont été ressenties :
- dans le sud de Paris par les automobilistes pour des raisons d'encombrements ;
- dans le Nord de Paris par les automobilistes là aussi à cause d'encombrements et par les utilisateurs des bus et tram en raison du manque d'information sur les horaires et sur les changements d'itinéraires ;
- dans Paris, pour les retards sur le RER.

4% ont annulé certains déplacements, 7% les ont décalé et 11% ont changé d'itinéraire. Les Dyonisiens et les automobilistes ont plus modifié leurs habitudes de mobilité.,

Le degré de l'impact des CMA sur la mobilité dépend de la distance entre le lieu de résidence et le lieu de l'événement et sa traduction est différente.

1.3- Les touristes non spectateur

Les touristes enquêtés résident à près de 90% à l'étranger.

Les deux tiers arrivent en avion ou en train, 15% en voiture et résident en majorité à Paris. Peu utilise la voiture dans Paris. Ils se déplacent essentiellement à pied et en métro. Leurs activités tournent autour de la visite de monuments et de quartiers touristiques.

Les touristes ont déclaré avoir réalisé 2,8 activités en moyenne par jour et par personne

Les interviews auprès des touristes ont été réalisés, en grande majorité, autour des sites très touristiques tel la tour Eiffel, le sacré cœur, Notre Dame et le Louvre. Or, des études sur le tourisme urbain ont montré que les primo-visiteurs d'une ville se rendaient en priorité dans ces sites très connus pour les délaissés dans leurs éventuelles visites suivantes. Ainsi, « nos » touristes semblent tellement déracinés de leur lieu habituel qu'ils ne peuvent pas arriver à intégrer, à ressentir une éventuelle ambiance de fête pendant les CMA ou autres événements. Et surtout ils ne sont pas là pour ça. (25% des Franciliens non spectateurs ressentent une ambiance de fête, seulement 14% parmi les touristes); De même la moitié des Franciliens non spectateurs suivent les CMA par média interposés et seulement un quart des touristes non spectateur.

2- Divergences et convergences

a- Un nombre d'activités plus faible pour les spectateurs. 1,45 activité par un jour pour les spectateurs contre 2,8 pour les touristes non spectateurs et 3,3 pour les Franciliens non spectateur.

b - Faible gêne dans les transports due aux CMA

15% seulement des franciliens, 5% des touristes et 12 % des spectateurs ont ressenti une gêne dans les transports causée par le plan de transport spécifique aux CMA. Ces insatisfactions sont de plusieurs niveaux :

- les usagers du tramway et des bus dans les environs du stade se sont plaints du manque d'information sur les changements d'horaires et d'itinéraires ;

- les automobilistes ont été gênés par les encombrements aux alentours du stade, le manque de parkings et les dégradations sur les véhicules ;

- les utilisateurs du RER, ont été insatisfaits des retards des rames.

c- Un hébergement non marchand pour les spectateurs et un hébergement marchand pour les touristes ;

d- Le public des CMA plus masculin que féminin et ce qui est plus surprenant vient plus en couple

e- Une méconnaissance du Forum Mondial du Sport confirmant une campagne publicitaire trop faible et trop locale : parmi les Franciliens non spectateur, 11% connaissent le Forum Mondial du Sport Ce sont 5% parmi les touristes non spectateur et 29% parmi les spectateurs des CMA

3- Des suggestions pour améliorer les transports

- Améliorer l'information et la signalétique sur les réseaux transports
- Fréquence des rames plus soutenues
- Création de parking et mise en place de navettes gratuites
- Accès au stade pour personnes à mobilité réduite
- Tapis roulant entre station RER et stade de France

ANNEXE 1

Représentativité de l'enquête menée auprès des Franciliens non spectateur

Par lieu d'enquêtes :

BOURG LA REINE : Sur représentation des retraités : 0,23 0,43 soit 20%
Sous représentation des inactifs : 0,15 0,10 soit 5%

GENTILLY : Sur représentation des cadres : 0,11 0,16 soit 5%
Sous représentation des employés : 0,25 0,11 soit 14%

ARCUEIL : Sur représentation des cadres : 0,12 0,25 soit 13%
Sur représentation des retraités : 0,21 0,30 soit 9%
Sous représentation des employés : 0,22 0,10 soit 12%
Sous représentation des sans activité : 0,12 0,05 soit 7%

PARIS 3^{ème} : Sur représentation des retraités : 0,15 0,21 soit 6%
Sous représentation des prof.inter : 0,15 0,10 soit 5%

PARIS 6^{ème} : Sur représentation des retraités : 0,20 0,37 soit 17%
Sous représentation des cadres : 0,29 0,23 soit 6%
Sous représentation des employés : 0,10 0,04 soit 6%
Sous représentation des sans activité : 0,24 0,19 soit 5%

PARIS 14^{ème} : Sur représentation des retraités : 0,19 0,25 soit 6%
Sous représentation des sans activité : 0,21 0,14 soit 7%

PARIS 17^{ème} : Sur représentation des cadres : 0,24 0,30 soit 6%
Sur représentation des retraités : 0,19 0,28 soit 9%
Sous représentation des ouvriers : 0,06 0 soit 6%
Sous représentation des sans activité : 0,31 0,14 soit 17%

PARIS 18^{ème} : Sur représentation des cadres : 0,17 0,25 soit 8%
Sur représentation des sans activités : 0,16 0,23 soit 7%
Sous représentation des employés : 0,19 0,13 soit 6%
Sous représentation des ouvriers : 0,10 0,02 soit 8%

AULNAY : Sur représentation des professions intermédiaires : 0,13 0,19 soit 6%
Sous représentation des ouvriers : 0,19 0,01 soit 18%

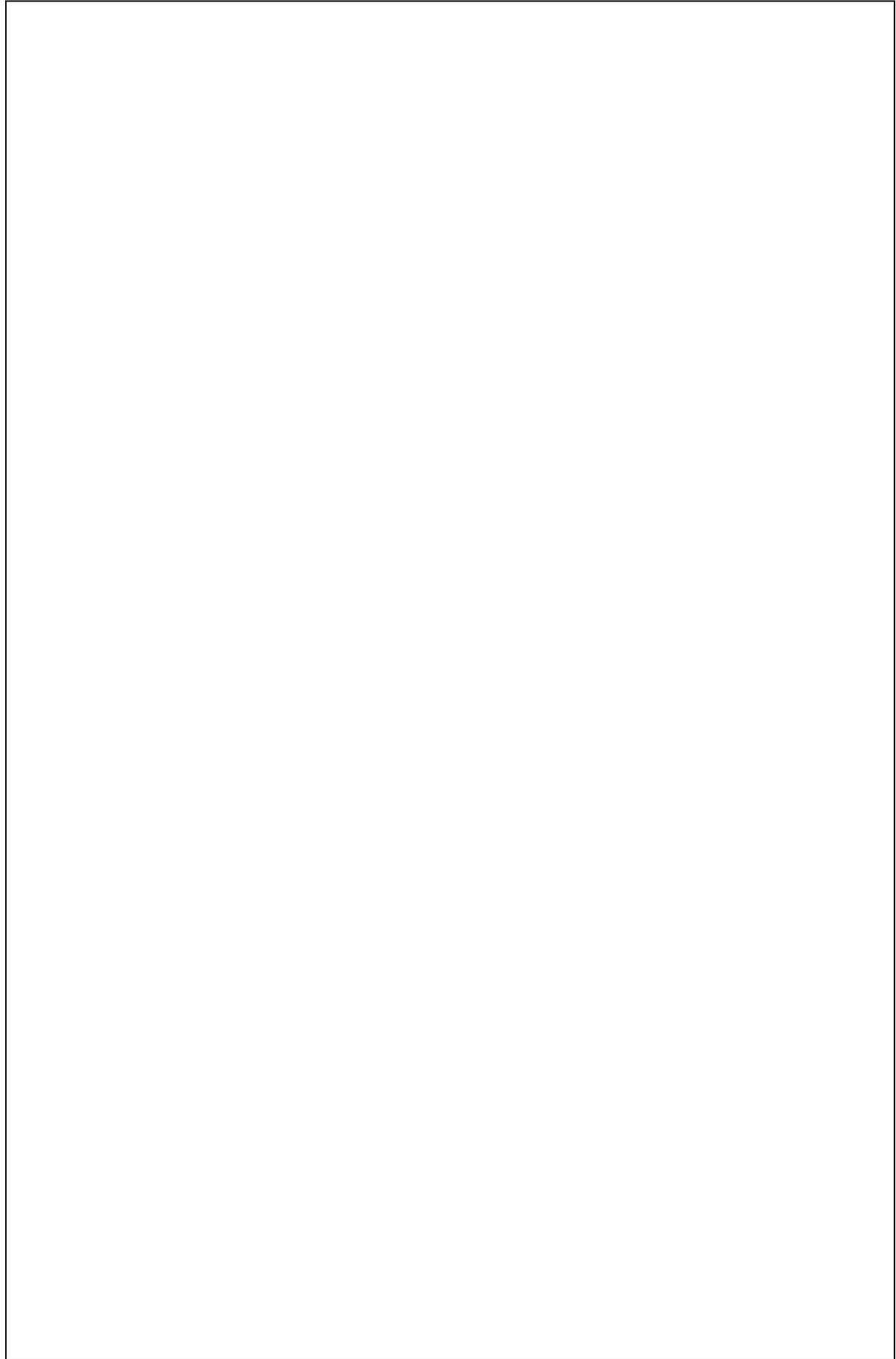
LA COURNEUVE : Sur représentation des art.com : 0,03 0,14 soit 11%
Sur représentation des cadres : 0,03 0,08 soit 5%
Sur représentation des sans activité : 0,21 0,33 soit 12%
Sous représentation des employés : 0,24 0,19 soit 5%
Sous représentation des ouvriers : 0,22 0,06 soit 16%
Sous représentation des retraités : 0,16 0,08 soit 8%

ST DENIS : Sur représentation des employés : 0,23 0,39 soit 16%
Sous représentation des ouvriers : 0,20 0,03 soit 17%

ST OUEN : Sur représentation des art.commerçant : 0,09 0,03 soit 6%
Sur représentation des prof intermédiaire : 0,23 0,13 soit 10%
Sous représentation des employés : 0,26 0,21 soit 5%
Sous représentation des ouvriers : 0,19 0,05 soit 14%

STAINS : Sur représentation des art com : 0,03 0,15 soit 12%
Sur représentation des employés : 0,25 0,41 soit 16%
Sous représentation des ouvriers : 0,21 0,03 soit 18%
Sous représentation personnes des sans activité : 0,19 0,09 soit 10%

	enquête	agr	art.com	cadre	prof.int	employé	ouvrier	retraité	sans act pro	total	total somme
Bourg-la-Reine	EGT		4	3504	2196	1952	700	3376	2099	14151	13831
			0,02	0,25	0,15	0,14	0,05	0,23	0,15		0,99
	CMA		4	3	3		9	2	21	21	
			0,19	0,14	0,14		0,43	0,1			1,00
arcueil	EGT		298	1654	2455	2924	1779	2863	1684	13753	13657
			0,02	0,12	0,18	0,22	0,13	0,21	0,12		1,00
	CMA		1	5	3	2	2	6	1	20	20
			0,05	0,25	0,15	0,1	0,1	0,3	0,05		1,00
Gentilly	EGT		332	1400	1860	3100	1552	2460	1565	12269	12269
			0,03	0,11	0,15	0,25	0,13	0,2	0,13		1,00
	CMA		4	3	1	2	6	3	19	19	
			0,21	0,16	0,05	0,11	0,32	0,16			1,01
Paris 3e	EGT	0	1460	8296	4412	4040	1768	4288	5326	28891	29590
			0,05	0,29	0,15	0,15	0,06	0,15	0,18		1,03
	CMA		2	11	4	5	1	8	8	39	39
			0,05	0,28	0,1	0,13	0,03	0,21	0,21		1,01
Paris 6e	EGT	20	1876	10840	3732	3592	904	7572	8964	37500	37500
		0,00	0,05	0,29	0,1	0,1	0,02	0,2	0,24		1,00
	CMA		2	12	7	2		19	10	52	52
			0,04	0,23	0,13	0,04		0,37	0,19		1,00
Paris 14e	EGT	8	3416	27760	16128	15534	4824	21712	24491	113973	113873
		0,00	0,03	0,24	0,14	0,14	0,04	0,19	0,21		0,99
	CMA		2	38	26	24	3	37	21	150	151
			0,01	0,25	0,17	0,16	0,02	0,25	0,14		1,00
Paris 17ème	EGT	46	5797	31775	19039	19856	8037	25609	41528	131881	151687
		0,00	0,04	0,24	0,14	0,15	0,06	0,19	0,31		1,13
	CMA	1	11	59	25	21		56	28	200	201
		0,01	0,05	0,3	0,12	0,11		0,28	0,14		1,01
Paris 18e	EGT	40	5592	25658	23697	29470	16043	27788	24851	154039	153139
		0,00	0,04	0,17	0,15	0,19	0,1	0,18	0,16		0,99
	CMA		16	55	40	29	5	35	39	219	219
			0,07	0,25	0,18	0,13	0,02	0,16	0,18		0,99
Aulnay sous-Bois	EGT	28	1656	3316	7452	12189	10708	10184	9845	55378	55378
		0,00	0,03	0,06	0,13	0,22	0,19	0,18	0,18		0,99
	CMA		6	7	15	17	1	17	17	80	80
			0,07	0,09	0,19	0,21	0,01	0,21	0,21		0,99
La Courneuve	EGT	0	784	672	2472	5742	5396	3880	5131	24077	24077
			0,03	0,03	0,1	0,24	0,22	0,16	0,21		0,99
	CMA		5	3	4	7	2	3	12	36	36
			0,14	0,08	0,11	0,19	0,06	0,08	0,33		0,99
Saint-Denis	EGT	5	1685	3054	7610	15143	13266	9936	15426	66125	66125
		0,00	0,03	0,05	0,12	0,23	0,2	0,15	0,23		1,01
	CMA		5	5	11	35	3	10	21	90	90
			0,06	0,06	0,132	0,39	0,03	0,11	0,23		1,01
Saint-Ouen	EGT	0	1004	1900	3948	7536	5488	5400	4557	29832	29833
			0,03	0,06	0,13	0,26	0,19	0,18	0,15		1,00
	CMA		4	3	10	9	2	9	6	43	43
			0,09	0,07	0,23	0,21	0,05	0,21	0,14		1,00
Stains	EGT	4	632	580	2388	5637	4840	4216	4325	22663	22622
		0,00	0,03	0,03	0,11	0,25	0,21	0,19	0,19		1,01
	CMA		5	2	4	14	1	5	3	34	34
			0,15	0,06	0,12	0,41	0,03	0,15	0,09		
total	EGT	151	24536	120409	97389	126715	75305	129284	149792	704532	723581
		0,00	0,03	0,17	0,13	0,18	0,10	0,18	0,21		1,00
	CMA	1	59	208	155	169	22	220	171	1003	1005
		0,00	0,06	0,21	0,15	0,17	0,02	0,22	0,17		1,00





QUESTIONNAIRE SPECTATEURS 9^e Championnats du monde d'athlétisme

Nous réalisons une étude visant à améliorer la qualité de vie dans les transports notamment pendant les grandes manifestations comme les Championnats du Monde d'Athlétisme.

Ce questionnaire doit nous permettre de mieux connaître les demandes de déplacement et donc d'améliorer les conditions de déplacement. Nous rappelons que ce questionnaire est strictement anonyme.

Pouvez-vous nous accorder quelques minutes afin de répondre à ce court questionnaire ?

Q-1 Où habitez-vous ?

Commune..... Pays.....
Si en France, dans quel le département __ __

Q-2 Dans votre ville, avez-vous l'habitude d'utiliser les transports en commun ?

Oui 1 Non 2 *passer à Q3*

Q2bis : Lesquels, avez-vous l'habitude d'utiliser (dans votre ville)?

Bus 1 Tramway 2 Métro 3 RER 4 Train 5

SIL'ENQUETE HABITE EN ILE DE FRANCE, PASSEZ A Q 9

Q-3 Quel jour êtes-vous arrivé en Région Parisienne et quand pensez-vous partir ?

Date d'arrivée __ __ / __ __ /2003 Date de départ __ __ / __ __ /2003

SIL'ENQUETE N'ETAIT PAS EN REGION PARISIENNE HIER LE QUESTIONNAIRE EST TERMINE.

Parlons de votre voyage pour venir en Région Parisienne et de votre séjour (en Région Parisienne).

Q-4 Pour venir en Région Parisienne, d'où êtes-vous parti ?

Commune..... Pays.....

Q-5 Et, quel moyen(s) de transport avez-vous utilisé(s) pour venir en Région Parisienne)?

Plusieurs réponses possibles

Voiture	<input type="checkbox"/> 1	Avion	<input type="checkbox"/> 5
Car affrété pour les CM	<input type="checkbox"/> 2	Train	<input type="checkbox"/> 6
Car, autocar	<input type="checkbox"/> 3	Autres	<input type="checkbox"/> 7 <i>précisez.....</i>

Moto 4

Q-6 Pendant les Championnats du Monde, dans quelle commune résidez-vous?

.....
Précisez l'arrondissement pour Paris

Q-7 Et, quel est votre mode d'hébergement (pendant ces Championnats du Monde)?

- | | | | |
|----------------------|----------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| Famille | <input type="checkbox"/> 1 | Location | <input type="checkbox"/> 5 |
| Amis/relations | <input type="checkbox"/> 2 | Chambre d'hôte/auberge de jeunesse | <input type="checkbox"/> 6 |
| Résidence secondaire | <input type="checkbox"/> 3 | Camping/camping car | <input type="checkbox"/> 7 |
| Hôtel | <input type="checkbox"/> 4 | Autre, précisez | <input type="checkbox"/> 8 |

Q-8 Pouvez-vous indiquer(estimer) le coût de ce séjour (par personne) y compris les transports?

(Précisez si vous le pouvez le coût du voyage et le coût de l'hébergement).....

Hier, vous étiez déjà en Région Parisienne. Nous allons parler des activités et des déplacements que vous avez effectués ?

Q-9 D'abord, au cours de la journée d'hier vous êtes-vous déplacé ?

Oui 1 Non 2, *allez à la question Q10*

Pour chacun de ces déplacements, demander :

- les activités successives réalisées,
 - heure de départ, heure d'arrivée,
 - le lieu de ces activités (commune),
 - les modes de transport successifs utilisés pour aller d'un lieu d'activité à un autre
- En partant du lieu d'origine*

Lieu d'origine.....

<i>Heure de départ</i>	<i>Heure d'arrivée</i>	<i>activité</i>	<i>lieu</i>	<i>Moyen de transport</i>

ET, AUJOURD'HUI,

Q-10 (Aujourd'hui,) de quelle commune êtes-vous parti pour venir au Stade de France ?

.....
Précisez l'arrondissement pour Paris

Q-11 Quel(s) moyen(s) de transport avez-vous utilisé (pour venir au Stade de France ?)

Plusieurs réponses possibles

- | | | | | | |
|---------|----------------------------|---------|----------------------------|--|-----------------------------|
| Voiture | <input type="checkbox"/> 1 | Bus | <input type="checkbox"/> 5 | Navette hôtel | <input type="checkbox"/> 9 |
| Taxi | <input type="checkbox"/> 2 | Métro | <input type="checkbox"/> 6 | Bus affrété pour les Championnats du Monde | <input type="checkbox"/> 10 |
| Moto | <input type="checkbox"/> 3 | Tramway | <input type="checkbox"/> 7 | Uniquement à pied | <input type="checkbox"/> 11 |

Vélo, roller 4 Train/RER 8 Autre, précisez 12

Q-12 Quelle a été la durée de ce trajet ? h minutes

Pour enquêteur : filtrer sur mode de transport

Q-13 (Aujourd'hui), vous avez utilisé les Transports en commun, avec quel type de billet avez-vous voyagé ?

Tarif normal 1 Carte hebdomadaire 4 Abonnement annuel (Navigo, Imagine R...) 7
 Tarif réduit 2 Mobilis 5 Titre spécial Championnat du monde 8
 Paris Visite 3 Carte orange 6 Autre, précisez 9

Allez Q23

Q-14 (aujourd'hui) vous êtes venu en voiture (en moto), pouvez-vous indiquer le lieu de stationnement de la voiture (de la moto)?

.....

Q-15 Pour venir au stade, comment ce déplacement s'est-il passé ?

Cochez les cases correspondantes

	Voiture, moto			Métro			RER/TRAIN			BUS		
	Aucune difficulté	Quelques difficultés	Beaucoup de difficultés	Aucune difficulté	Quelques difficultés	Beaucoup de difficultés	Aucune difficulté	Quelques difficultés	Beaucoup de difficultés	Aucune difficulté	Quelques difficultés	Beaucoup de difficultés
Signalisation												
Trafic												
Stationnement												

Enquêteur si la personne a rencontré des difficultés, poser la Q 15bis , sinon passer à Q16

Q15 bis - Pouvez-vous préciser et indiquer l'endroit où vous avez rencontré des difficultés ?

.....

Q-16 Avez-vous des suggestions qui contribueraient à faciliter l'accès au Stade de France ?

Non 1 Oui 2

Précisez lesquelles.....

Je vais maintenant vous poser quelques questions concernant les Championnats du Monde d'Athlétisme.

Q-17 Etiez-vous déjà venu au Stade de France avant les Championnats du Monde d'Athlétisme ?

Oui 1, précisez l'occasion..... Non 2

Q-18 Auprès de qui avez-vous obtenu vos places pour les Championnats du Monde d'Athlétisme ?

Fédération 1 Comité d'entreprise 3 Invitation (*passez à Q-21*) 5
 Club sportif 2 Tour-opérateur 4 Autres, précisez.....6

Q-19 Quel type de billet(s) avez-vous acheté ?

(Plusieurs réponses possibles)

Billet " matinée " 1 Le pack " passion " 3 Le pack " tentation " 5

Billet "soirée" 2

Le pack "sensation" 4

Le pack "impulsion" 6

Q-20 Pour quelle(s) raison(s) assistez-vous aux Championnats du Monde d'Athlétisme ?

- Vous profitez d'un séjour en Ile de France 1
- Vous profitez d'un séjour en France 2
- Vous profitez d'un voyage professionnel 3
- Vous êtes invité aux Championnats 4
- Vous accompagnez quelqu'un 5
- Vous appréciez l'ambiance de la compétition 6
- Vous voulez assister à de grandes performances 7
- Vous êtes passionné d'athlétisme 8
- Autre, précisez..... 9

Q-21 Quelle est votre épreuve favorite d'athlétisme.....

..... la seconde.....

..... la troisième.....

Q-22 Quels sont le(s) jour(s) où vous assistez aux épreuves, à quelle(s) heure(s) êtes-vous arrivé(e) au Stade ?

Cochez les cases correspondantes

	23/08	24/08	25/08	26/08	27/08	28/08	29/08	30/08	31/08
Matin									
Après-midi									

Q-23 Quand vous assistez aux épreuves, y venez vous généralement

- Seul 1 en couple 2 en famille 3 avec des amis/relations 4

Q-24 D'une manière générale, au Stade de France , vous jugez

Cochez les cases correspondantes

	Très satisfaisant(e)	Satisfaisant(e)	Peu satisfaisant(e)	Pas du tout satisfaisant(e)	Pas d'avis
L'accès					
L'accueil					
L'ambiance					

(je n'arrive pas à le faire mieux)

Q-25 Connaissez-vous le Forum Mondial du Sport ?

- Oui 1 Non 2, *Passez à Q 27*

Q-26 Aujourd'hui, à quelle(s) animation(s) du Forum Mondial du sport avez-vous participé ou allez-vous participer ?

(Plusieurs réponses possibles)

- Le Port 1 Les Nuits du Mondial 2 Les guinguettes du canal 3
- L'Agora 4 Kid Stadium 5 Aucune 6

Q-27 Pouvez-vous préciser quelles ont été vos dépenses moyennes par jour en Ile de France pour:

	Restauration	Shopping	Transport	Loisirs

Enfin, pour terminer, quelques questions vous concernant

Q-29 Pouvez-vous m'indiquer votre âge ?

- 18-24 ans 1 25-34 ans 2 35-49 ans 3 50 à 64 ans 4 65 ans et + 5

Q-30 Vivez- vous ?

Seul 1 en couple 2

Q-30 Combien avez-vous d'enfants à charge ? _ _

Q-31 Quel est votre niveau d'études ?

Primaire 1 Secondaire 2 Supérieur 3

Q-32 Avez-vous une activité professionnelle ?

Oui 1, laquelle ?..... Non 2

Q-33 pouvez-vous m'indiquer dans quelle tranche le revenu mensuel de votre ménage se situe-t-il?

Moins de 1000€ 1 [1000€-1300€] 2 [1300€-1500€] 3
[1500€-2300€] 4 [2300€-3000€] 5 plus de 3000€ 6

homme 1 femme 2

Merci beaucoup !

Etude Déplacements et championnats du monde d'athlétisme (non spectateurs)
Ref : 49DN78 – Q03-035 AMA

Questionnaire CATI

INTRO :

Bonjour Madame, Monsieur. Ici X de TNS SOFRES. Nous réalisons une étude visant à améliorer la qualité de vie dans les transports durant les grands événements sportifs. Du 23 au 31 août se déroulent les Championnats du Monde d'Athlétisme, et à cette occasion, nous désirons vous poser quelques questions.

Ce questionnaire permettra de mieux connaître vos conditions de déplacement, afin de les améliorer dans l'avenir. Pouvez-vous nous accorder quelques minutes afin de répondre à ce questionnaire ? [à ces quelques questions]

- Habitez-vous Paris ou la Région Parisienne ?

- Q1. Oui 1
Q2. Non 2 Stop contact (hors cible)

Si = 1 sinon stop contact

- Avez-vous ou allez-vous assisté (er) aux championnats du monde d'athlétisme 2003 ?

- Q3. Oui 1 Stop contact (hors cible)
Q4. Non 2

Si Erreur ! Source du renvoi introuvable.= 1 sinon stop contact

- Dans quelle commune habitez-vous ?

F1. //CATI : Stocker info : Code commune Insee + Code Postal + lib commune

ENQUETEUR : - PARIS : PRECISER L'ARRONDISSEMENT

- Q5. Arcueil..... 01
Q6. Aulnay sous Bois 02
Q7. Bourg la Reine 03
Q8. Gentilly..... 04
Q9. La Courneuve 05
Q10. Paris 3^{ème} arrondissement 06
Q11. Paris 6^{ème} arrondissement 07
Q12. Paris 14^{ème} arrondissement 08
Q13. Paris 17^{ème} arrondissement 09
Q14. Paris 18^{ème} arrondissement 10
Q15. Saint-Denis 11
Q16. Saint-Ouen 12
Q17. Stains..... 13
Q18. Si la commune ne figure pas dans la liste Stop contact (hors cible)

Quotas

Q19. Sexe de l'interviewé

- Q20. Homme 1

Q21. Femme 2

Q22. Pouvez-vous m'indiquer votre âge ?

Q23. Entre 18 et 24 ans 1

Q24. Entre 25 et 34 ans 2

Q25. Entre 35 et 49 ans 3

Q26. Entre 50 et 64 ans 4

Q27. 65 ans et plus 5

- Moins de 18 ans Stop contact (hors cible)

Q28. Exercez-vous [actuellement] une activité professionnelle ?

Q29. Oui 1

Q30. Non 2 aller en

*Si = 1 Sinon aller en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.***

Q31. Quelle est votre Profession ?

ENQUETEUR : NOTER EN CLAIR ET CODER

//Questions

Q32. Avant cet entretien, aviez-vous entendu parler des championnats du monde d'athlétisme 2003 ?

Q33. Oui 1

Q34. Non 2 aller en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

*Si **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** = 1 Sinon aller*

Q35. Par quel moyen ?

- PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES -

ENQUETEUR : NE PAS CITER

- La Presse / les journaux / magazines 1
- La télévision 2
- La radio 3
- L'affichage / affiches 4
- Internet 5
- Amis, relations 6
- Je fais de l'athlétisme / je pratique l'athlétisme / je suis licencié... 7
- Autres 8

Déplacements

Maintenant nous allons parler des déplacements que vous avez effectués hier. Il s'agit de tous les déplacements que vous avez effectués en île de France, quelque soit le moyen de transport utilisé. Vous ne tiendrez pas compte des déplacements très courts (moins de 10 minutes) effectués à pied.

Q36. Et donc, pendant la journée d'hier, vous êtes-vous déplacé à Paris ou en île de France, par quelque moyen de transport que ce soit ?

Q37. Oui, je me suis déplacé 1

Q38. Non, je ne me suis pas déplacé en île de France....2 aller en

Si **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** = 1 sinon aller en

Nous allons tout d'abord parler de votre 1er déplacement.

Q39. De quel lieu êtes-vous parti ?

Q40. votre domicile..... 01

Q41. votre lieu de travail..... 02

Q42. votre lieu d'études..... 03

Q43. un lieu de rendez-vous professionnel
(clients , fournisseurs...)..... 04

Q44. un lieu de loisirs ou de promenade..... 05

Q45. chez quelqu'un de votre famille, amis..... 06

Q46. un lieu où vous avez fait des démarches personnelles
(administratives, santé...)..... 07

Q47. un lieu où vous avez fait des courses, achats 08

Q48. un lieu où vous êtes allé conduire ou chercher quelqu'un . 09

Q49. autres lieux endroits (préciser) _____ 98

Si Erreur ! Source du renvoi introuvable. <> 01 (Domicile)

sinon : coder Q9 = infos de F3 (code insee / lib / codepostal) et poser Q51

Q50. Dans quelle commune se trouve ce lieu ?

DataBase des communes d'île de france

F2. //CATI : L'enquêteur tape le Code postal ou le nom de la commune en clair

F3. // Stocker info : Code commune Insee + Code Postal + lib commune

ENQUETEUR : - PARIS : PRECISER L'ARRONDISSEMENT

- SI PLUSIEURS COMMUNES CORRESPONDENT AU CODE POSTAL - CHOISIR LE NOM DE LA COMMUNE
POUR LA SELECTION

- HORS ÎLE DE FRANCE : CODER AUTRES

Q51. Et où êtes-vous allé ?

Q52. votre domicile.....	01
Q53. votre lieu de travail.....	02
Q54. votre lieu d'études.....	03
Q55. un lieu de rendez-vous professionnel (clients , fournisseurs.....)	04
Q56. un lieu de loisirs ou de promenade.....	05
Q57. chez quelqu'un de votre famille, amis.....	06
Q58. un lieu où vous avez fait des démarches personnelles (administratives, santé.....)	07
Q59. un lieu où vous avez fait des courses, achats	08
Q60. un lieu où vous êtes allé conduire ou chercher quelqu'un	09
Q61. autres lieux endroits (préciser) _____	98

Q62. Dans quelle commune se trouve ce lieu ?

F4. *Cati* : afficher le rappel de la commune de domicile et code postal de dans l'instruction enquêteur

ENQUETEUR : RAPPEL COMMUNE DE DOMICILE = [LIB DOMICILE DE ET CODE POSTAL =

DataBase des communes d'ile de france

F5. //Cati : L'enquêteur tape le Code postal ou le nom de la commune en clair

F6. // Stocker info : Code commune Insee + Code Postal + lib commune

ENQUETEUR : - PARIS : PRECISER L'ARRONDISSEMENT

- SI PLUSIEURS COMMUNES CORRESPONDENT AU CODE POSTAL - CHOISIR LE NOM DE LA COMMUNE POUR LA SELECTION

- HORS ILE DE FRANCE : CODER AUTRES

Q63. A quelle heure êtes-vous parti ?

F7. *Cati* : tester a compris entre 0 et 2 / b entre 0 et 9 . c entre 1 et 5 d entre 0 et 9

ECRIRE EN CLAIR : / __a__ / __b__ / H / __c__ / __d__ /

Q64. et A quelle heure êtes-vous arrivé ?

F8. *Cati* : tester a compris entre 0 et 2 / b entre 0 et 9 . c entre 1 et 5 d entre 0 et 9

ECRIRE EN CLAIR : / __a__ / __b__ / H / __c__ / __d__ /

Q65. Pouvez-vous me décrire quel(s) sont les différents moyen(s) de transport que vous avez utilisés pour ce déplacement, en partant du premier ?

F9. //Cati : 4 moyens possibles

F10. En premier

F11. En deuxième

F12. En troisième

F13. En 4^{ème}

À pied	01
2 roues.....	02
Voiture.....	03
Bus	04
Tramway.....	05
Metro	06
RER.....	07
Train.....	08
Autres.....	98

Si Q51 <> 01 domicile alors ajouter [N'oubliez pas le retour à votre domicile] dans le texte de la question, sinon rien.

Q66. Avez-vous fait un autre déplacement hier, [texte Domicile] ?

RELANCE ENQUETEUR :

JE VOUS RAPPELLE QU'UN ALLER RETOUR COMPTE POUR 2 DEPLACEMENTS ;

Q67. Oui 1

Q68. Non 2 aller en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Si Q66 = 1 sinon aller en

Donc pour ce déplacement vous êtes reparti de [prendre le libellé de la réponse 0 du déplacement précédent]...

Q69. Oui 1

Q70. Non 2

Si Q16 = 1

Cati : mettre **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** et du nouveau déplacement =Q51 et Q62 du déplacement précédent et boucler en Q51

Si Q16 = 2

Cati : boucler et poser **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

F14. //Fin des boucles

Q71. Du fait des championnats du monde d'athlétisme, avez-vous...

libellé	Oui	Non
...annulé certains de vos déplacements	1	2
...décalé dans le temps certains de vos déplacements	1	2
...changé votre itinéraire pour effectuer un déplacement	1	2

Q72. Depuis le début des championnats du monde d'athlétisme 2003 (le 23 août) êtes-vous satisfait des transports en île de France ?

Q73. Oui 1 aller

Q74. Non 2

Si **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** = 2 sinon aller en

Q75. Pourquoi ?

ENQUETEUR : RELANCER 2 FOIS

Q76. Avez-vous des suggestions à proposer pour à proposer pour améliorer les transports en Ile de France lors de grands événements comme championnats du monde d'athlétisme ?

Q77. Oui 1

Q78. Non 2 aller en
= 1 sinon

Q79. Quelles sont vos suggestions ?

ENQUETEUR : RELANCER 2 FOIS

E1. Nous allons maintenant parler des championnats du monde d'athlétisme 2003.

Q80. Pouvez-vous me dire où il s se déroulent ?

ENQUETEUR : RELANCER 2 FOIS

E2. Ils ont lieu au Stade de France.

Q81. Vous intéressez-vous aux championnats du monde d'athlétisme 2003 ?

- Q82. Oui 1
Q83. Non 2 aller

Si Erreur ! Source du renvoi introuvable. = 1 sinon aller en

Q84. Pourquoi n'y assistez-vous pas ?

ENQUETEUR : RELANCER 2 FOIS

Q85. Suivez-vous les championnats du monde d'athlétisme...

ENQUETEUR : CITER LES ITEMS

- PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES -

- Q86. A travers la presse quotidienne spécialisée (L'équipe)..... 1
Q87. A travers la presse quotidienne généraliste 2
Q88. A la télévision..... 3
Q89. A la radio 4
Q90. Sur internet 5

Si Erreur ! Source du renvoi introuvable. = 3 sinon aller en Erreur ! Source du renvoi introuvable.

Q91. Et à la télévision vous les suivez...

- Q92. Plusieurs fois par jour 1
Q93. Une fois par jour 2
Q94. Moins souvent..... 3

Si Erreur ! Source du renvoi introuvable. = 4 sinon aller

Q95. Et à la radio vous les suivez...

- Q96. Plusieurs fois par jour 1
Q97. Une fois par jour 2
Q98. Moins souvent..... 3

Si Erreur ! Source du renvoi introuvable. = 5 sinon aller en Erreur ! Source du renvoi introuvable.

Q99. Et sur internet vous les suivez...

- Q100.Plusieurs fois par jour 1
Q101.Une fois par jour 2
Q102.Moins souvent..... 3

Q103. Avez-vous entendu parler du Forum Mondial du Sport, organisé autour du stade de France ?

- Q104. Oui 1
Q105. Non 2 aller en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Si Erreur ! Source du renvoi introuvable. = 1 sinon aller en Erreur ! Source du renvoi introuvable.

Q106. Y avez-vous participé ou avez-vous l'intention d'y participer ?

- Q107. Oui 1
Q108. Non 2 aller en **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

Si Erreur ! Source du renvoi introuvable. = 1 sinon aller en Erreur ! Source du renvoi introuvable.

Q109. A quelles animations de ce Forum Mondial du Sport avez-vous ou allez-vous participer ?

ENQUETEUR : CITER LES ITEMS

- PLUSIEURS REponses POSSIBLES -

- Q110. Le Port 1
Q111. L'agora 2
Q112. Les nuits du Mondial 3
Q113. Kid stadium 4
Q114. Guinguettes du canal 5

Q115. Pendant la période des championnats du monde d'athlétisme, ressentez-vous une ambiance de fête ?

- Q116. Oui 1
Q117. Non 2

E3. Nous avons pratiquement terminé. Voici quelques questions pour conclure

Q118. Quel est votre niveau d'études ?

ENQUETEUR : CITER LES ITEMS

- Q119. Primaire 1
Q120. Secondaire (collège lycée) 2
Q121. Supérieur 3

Q122. Vivez-vous en couple ?

- Q123. Oui 1
Q124. Non 2

Q125. Combien avez-vous d'enfants à charge dans votre foyer ?

/ ____ / ____ / (0 accepté)

Q126. Enfin, pouvez-vous m'indiquer dans quelle tranche de revenu brut par mois votre ménage se situe t-il ?

- Q127. Moins de 1000€ 1
Q128. De 1000€ à moins de 1500€ 2
Q129. De 1500€ à moins de 2300€ 3

Q130.De 2300€ à moins de 3000€.....	4
Q131.Plus de 3000€.....	5

Nous vous remercions de votre participation.

Mission Prospective
Lac A 34
Lyby Lyon Bercy



QUESTIONNAIRE SPECTATOR –NON RESIDENT 9th Athletics World Championships

We are carrying out a study whose objectives are to improve quality of life in Paris transports whenever an international great event occurs as the Athletics World Championships.
This questionnaire will enable us to obtain a better knowledge of your transportation needs in order to improve trip conditions.
It will be strictly anonymous.
Could you grant us a few minutes in order to fill this short questionnaire?

Q-1 Where do you live?
Specify : Town..... Country.....
For France , indicate the number of department

Q-2 In your town, do you usually use public transports?
Yes 1 No 2 go to Q3

Q-2bis Which ones do you frequently use (in your town) ?
Bus 1 Light railway (Tramway) 2 Metro 3 Train 4

IF THE PERSON LIVES IN PARIS REGION, GO TO Q-9

Q-3 What day did you arrive in the Paris Region and when do you expect to leave it ?
Date of arrival __ __ / __ __ /2003 Date of departure __ __ / __ __ /2003

IF THE PERSON WAS NOT IN PARIS REGION YESTERDAY, GO TO Q-10.

Let's talk about your travel to reach Paris Region and about your stay in this Region

Q-4 To reach Paris Region , where did you leave from ?
Town Country

Q-5 And, which transport modes did you use (to get to Paris Region) ?

Several possible answers

- | | | | |
|-----------------------------|----------------------------|--------|--|
| Car | <input type="checkbox"/> 1 | Plane | <input type="checkbox"/> 5 |
| Special World Champ.' coach | <input type="checkbox"/> 2 | Train | <input type="checkbox"/> 6 |
| Bus | <input type="checkbox"/> 3 | Others | <input type="checkbox"/> 7, specify..... |
| Motorbike | <input type="checkbox"/> 4 | | |

Q-6 Which town are you staying in during the Athletics World Championships?
.....
.....
Specify the arrondissement (district) for Paris City

Q-7 And what is your accommodation mode (during these Athletics World Championships) ?

- | | | | |
|--------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Family | <input type="checkbox"/> 1 | Rental | <input type="checkbox"/> 5 |
| Friends, Relatives | <input type="checkbox"/> 2 | Bed and Breakfast / Youth hotel | <input type="checkbox"/> 6 |
| Secondary home | <input type="checkbox"/> 3 | Camping/camper | <input type="checkbox"/> 7 |
| Hotel | <input type="checkbox"/> 4 | Others, <i>specify</i> | <input type="checkbox"/> 8 |

Q-8 Can you estimate the global cost of this stay (per person) ?

(if you can, specify of the cost of the trip and of the accommodation)

Yesterday, as you were already in Paris Region, we are going to talk about the activities you performed and the way(s) you moved.

Q-9 Yesterday did you go out of the place where you are staying in ?

Yes 1 Non 2, *go to Q10*

For each trip, ask :

- *Successive activities,*
- *Departure time and arrival time,*
- *Places of activities (town and district (arrondissement) for Paris),*
- *Successive transport modes used from one place to another*
From the moment you went out :

Departure time	Arrival time	Activity	Place, location	Transport mode(s)

AND, TODAY,

Q-10 Today, which town did you leave to get to the Stade de France ?

.....
Specify the arrondissement (district) for Paris

Q-11 Which transport mode(s) did you use to go to the Stade de France ?

Plusieurs réponses possibles

- | | | | | | |
|--------------|----------------------------|-----------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Car | <input type="checkbox"/> 1 | Bus | <input type="checkbox"/> 5 | hotel shuttle | <input type="checkbox"/> 9 |
| Taxi | <input type="checkbox"/> 2 | Metro | <input type="checkbox"/> 6 | Special World Champ.'coach | <input type="checkbox"/> 10 |
| Motorbike | <input type="checkbox"/> 3 | Tramway | <input type="checkbox"/> 7 | Only by foot | <input type="checkbox"/> 11 |
| Bike, roller | <input type="checkbox"/> 4 | Train/RER | <input type="checkbox"/> 8 | Other, specify | <input type="checkbox"/> 12 |

Q-12 What was the duration of the trip ? __ h __ minutes

Pour enquêteur : filtrer sur mode de transport

Q-13 Today, as you used public transport, what type of ticket did you travel with?

- Full-fare ticket 1 Weekly Carte Orange 4 Annual ticket (Navigo, Imagine R...) 7

- Ticket at a reduced price 2 Mobilis 5 Special World Championships ticket
8
 Paris Visit 3 Monthly Carte Orange 6 Other, specify
9

go to Q-15

Q-14 Today as you came by car (by motorbike), could you indicate the place where you have parked your car (motorbike) ?

.....

Q-15 To go to the Stade de France, how was your trip?

Cochez les cases correspondantes

	car, motorbike			Metro			RER/TRAIN			BUS		
	No problem	Some problem	Many problem	No problem	Some problem	Many problem	No problem	Some problem	Many problem	No problem	Some problem	Many problem
Sign posting												
Traffic												
Car park												

Enquêteur si la personne a rencontré des difficultés, poser la Q-15bis, sinon passer à Q-16

Q-15 bis – Can you specify and locate the place(s) where you had difficulties

.....

Q-16 Have you any suggestions to improve access to the Stade de France ?

yes 1 No 2

Specify, which ones

Now, I am going to ask you a few questions about the Athletics World Championships.

Q-17 Had you ever been to the Stade de France before the Athletics World Championships.?

Yes 1, specify the event.....
 No 2

Q-18 Whom did you get your ticket(s) from for the Athletics World Championships ?

Federation 1 Work's council (CE) 3 Invitation (go to Q-21) 5
 Sport Club 2 Tour-operator 4 Other, specify.....6

Q-19 What type of ticket did you buy ?

(Several possible answers)

morning 1 evening 2 passion package« » 3
 sensation package 4 temptation package 5 impulsions pack 6

Q-20 Why do you attend the Athletics World Championships?

You are staying in the Parisian Region, now 1 You appreciate the atmosphere of the competition 6

- You are staying in France, now 2 You expect to attend great performances 7
 You are here on business 3 You are an athletics fan 8
 You got an invitation for the Championships 4 Other, *specify*..... 9
 You accompany someone 5

Q-21 What is your favourite athletics trial ?.....
 second choice.....
 third choice.....

Q-22 On what day(s) did (will) you assist to the trials, at what time did you arrive by the stadium ?

Cochez les cases correspondantes

	23/08	24/08	25/08	26/08	27/08	28/08	29/08	30/08	31/08
Morning									
afternoon									

Q-23 When you attend the trials, do you usually go there
 Alone 1 as a couple 2 with family 3 with friends 4

Q-24 At the Stade de France, what do you think about

Cochez les cases correspondantes

	very good	good	not very good	poor	no advice
The access					
The reception					
The atmosphere					

Q-25 Do you know what the World Sports Forum is (Forum Mondial du Sport) ?
 Yes 1 No 2, *Go to Q-27*

Q-26 Today, in which event(s) of the World Sports Forum (Forum Mondial du Sport) did you participate or are you going to participate?

(several possible answers)

- Le Port 1 Les Nuits du Mondial 2 Les guinguettes du canal 3
 L' Agora 4 Kid Stadium 5 None 6

Q-27 Can you specify how much you spent per day and per person in Paris Region for :

Restaurant	Shopping	Transport	Leisure

At the end a few questions about you.

Q-28 May I ask you how old you are?
 18-24 years old 1 25-34 years old 2 35-49 years old 3 50 -64 years old. 4 65 and more 5

Q-29 Are you?
 Single 1 a couple 2

Q-30 How many children depending on you do you have? __ __

Q-31 What is your level of education?

Elementary 1 Secondary 2 University 3

Q-32 Do you have a professional activity?

Yes 1, *which one?*..... No 2

Q-33 Could you tell me what is your monthly home income among the following brackets?

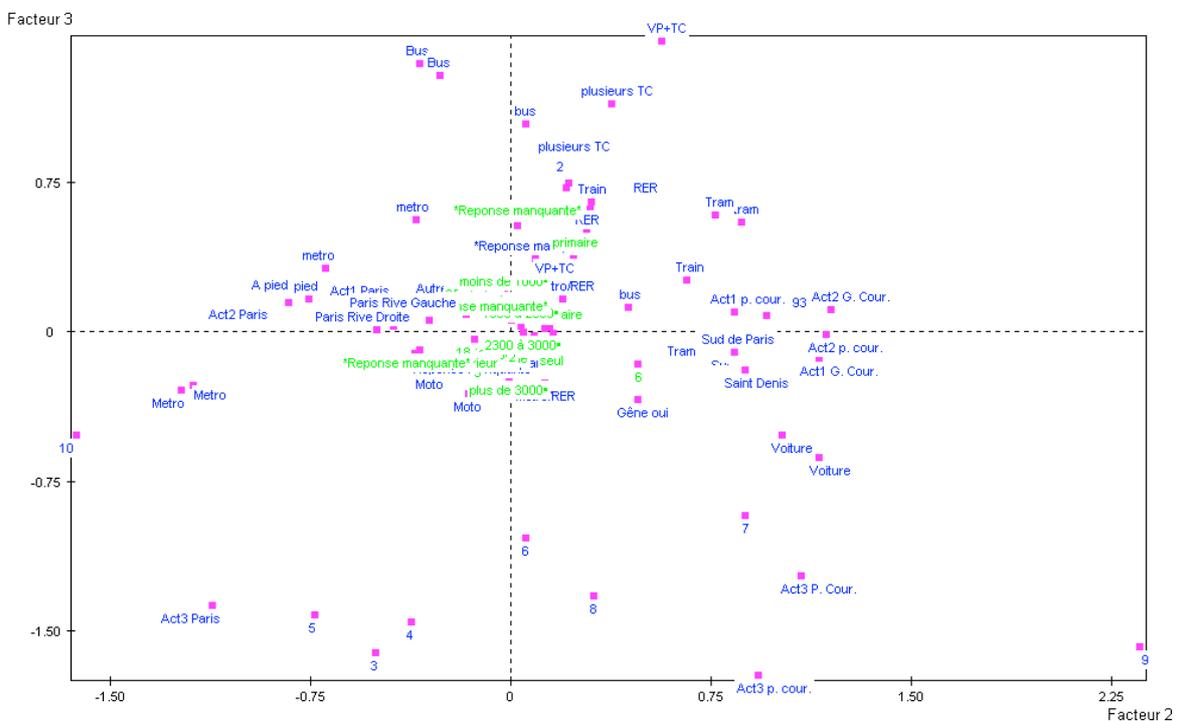
Less than 1000€1 [1000€-1300€]2 [1300€-1500€]3
[1500€-2300€]4 [2300€-3000€]5 more than 3000€6

Male 1 Female 2

Thanks a lot and have a great time in Paris

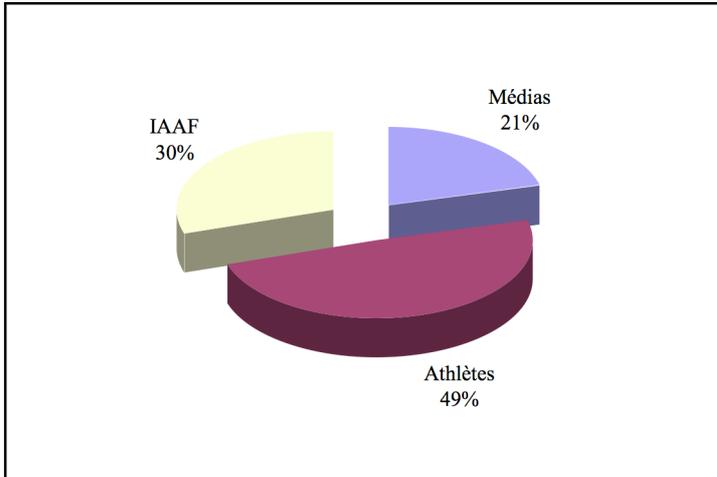


AFMC mobilité des spectateurs en ile-de-France pendant les CMA

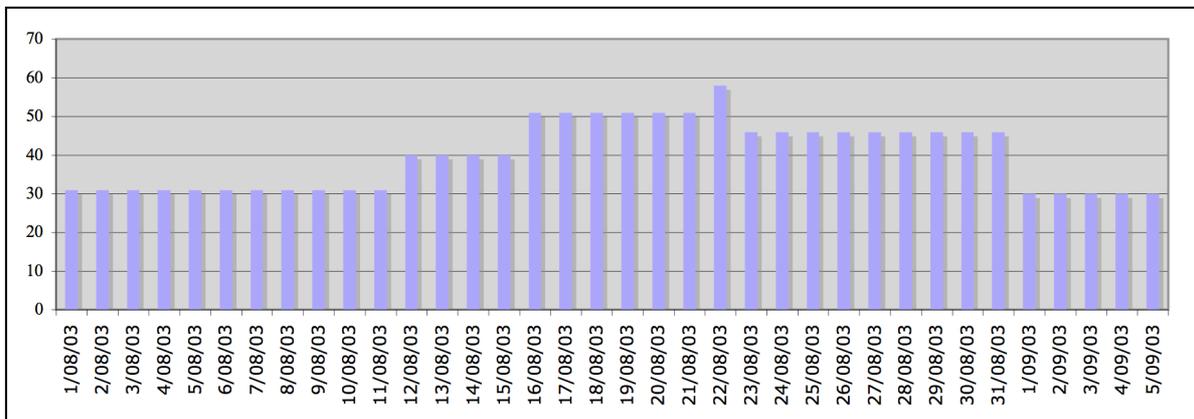
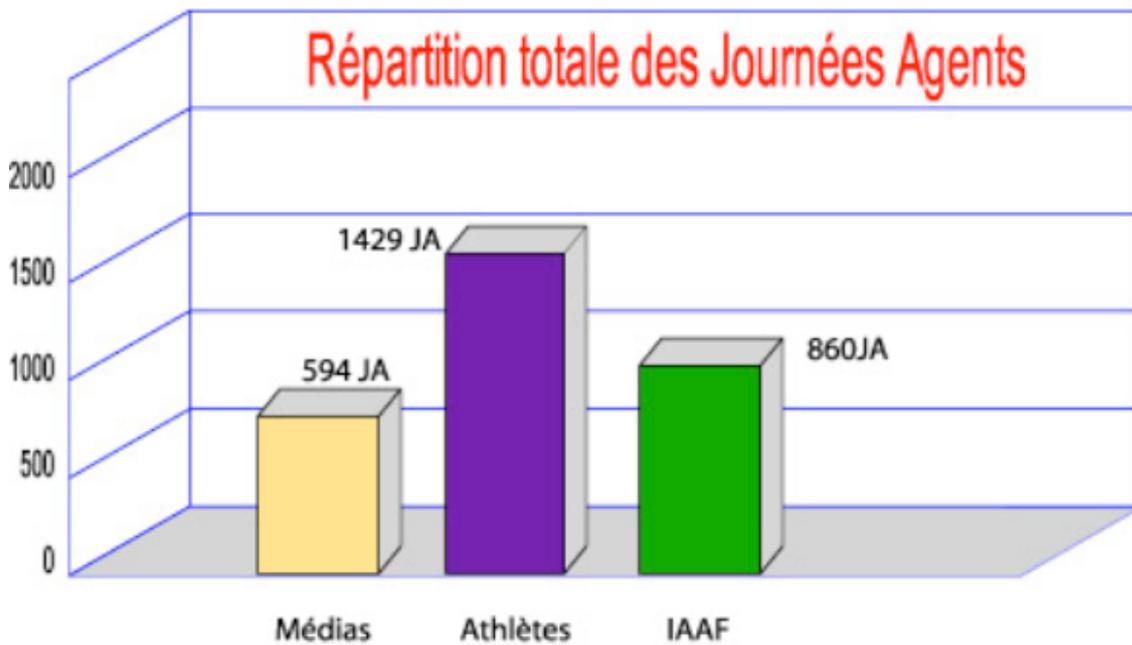


AFCM mobilité des Franciliens non spectateurs en Ile de France

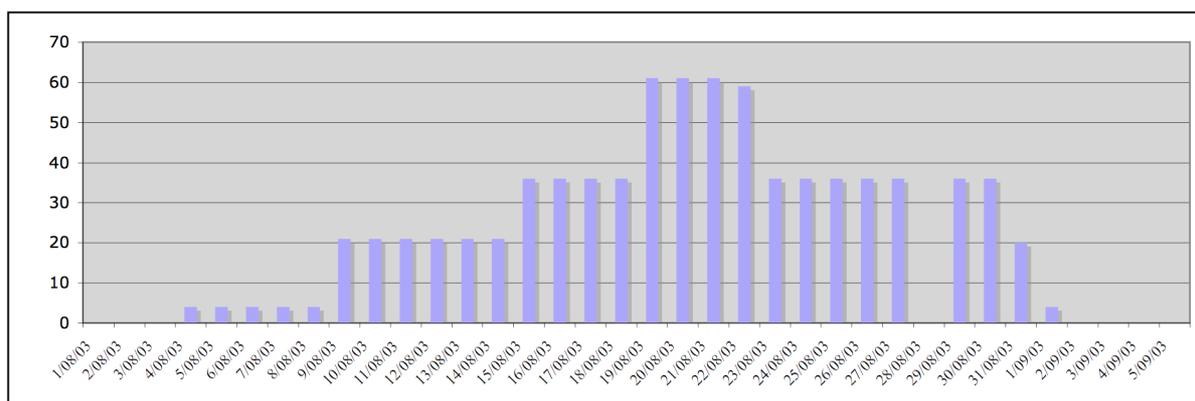
ORGANISATION RATP



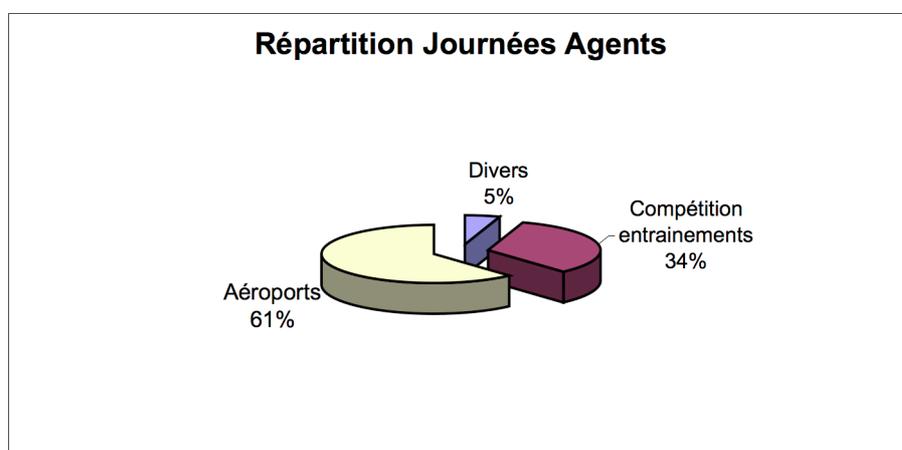
Répartition des jours Agents selon les personnes à déplacer



déplacements des athlètes (en ordonnées jours agents)



déplacements des médias (en ordonnées jours agents)



journées agents pour les déplacements aéroports

	Athlètes	Médias	IAAF
1-aoû	20		
2-aoû	20		
3-aoû	20		
4-aoû	20		4
5-aoû	20		4
6-aoû	20		4
7-aoû	20		4
8-aoû	20		4
9-aoû	20		21
10-aoû	20		21
11-aoû	20		21
12-aoû	20	4	21
13-aoû	30	4	21
14-aoû	30	4	21
15-aoû	30	4	37
16-aoû	30	24	37
17-aoû	30	24	37
18-aoû	30	24	37
19-aoû	30	24	37
20-aoû	30	24	37

21-aoû	30	24	37
22-aoû	20	24	37
23-aoû	20	24	21
24-aoû	20	4	21
25-aoû	20	4	21
26-aoû	20	4	21
27-aoû	20	4	21
28-aoû	20	4	21
29-aoû	20	4	21
30-aoû	20	4	21
31-aoû	20	4	4
1-sep	30	24	4
2-sep	30	24	4
3-sep	30		
4-sep	30		
5-sep	30		
total JA	860	288	622

jours agents pour les compétitions et entraînements

	Athlètes	Médias	IAAF
1-aoû	11		
2-aoû	11		
3-aoû	11		
4-aoû	11		
5-aoû	11		
6-aoû	11		
7-aoû	11		
8-aoû	11		
9-aoû	11		
10-aoû	11		
11-aoû	11		
12-aoû	11		
13-aoû	11		
14-aoû	11		
15-aoû	11		
16-aoû	21	16	
17-aoû	21	16	
18-aoû	21	16	
19-aoû	21	16	
20-aoû	21	16	
21-aoû	21	16	
22-aoû	21		
23-aoû	27	20	16
24-aoû	27	20	16
25-aoû	24	20	16
26-aoû	27	20	16
27-aoû	27	20	16
28-aoû	24	20	16
29-aoû	24	20	16
30-aoû	24	20	16
31-aoû	27	20	16
1-sep			

2-sep			
3-sep			
4-sep			
5-sep			
total JA	543	276	144

somme	963
--------------	------------

	C. ouverture	congres	conf. presse
Athlètes	16		
Médias	20		10
IAAF	22	72	
	58	72	10

somme	140
--------------	------------

total global	2873
---------------------	-------------

BIBLIOGRAPHIE

- G. Cazes, F. Potier (1996), Le tourisme urbain, que-sais-je?, puf, 128p
- P. Bovy, C. Liaudat, F. Potier (2003), les grandes manifestations, planification, gestion des mobilités et impacts - strasse und verkehr, 12/2003 suisse , pp 30-33
- P. Bovy, f. Potier, c. Liaudat (2003), les grandes manifestations, planification, gestion des mobilités et impacts, ed. L'aube, 205p
- F. Potier (2000), Visitor and mobility in tourism destinations : a cross analysis of stratégies, projects and practices, the tourist review, AIEST, suisse 2/2000 pp5-25
- F. Potier (2003) - transports et manifestations exceptionnelles in 122ième table ronde, CEMT, OCDE, 2003 (anglais et français)