



## L'INFLUENCE DE DISNEY SUR MARNE ET GONDOIRE ET VAL D'EUROPE :

COMMENT SONT  
FAÇONNÉES LES MOBILITÉS  
DU QUOTIDIEN LIÉES  
AUX LOISIRS ?

MARS 2024

Pierre ALVES-BOISROBERT  
Carla AMEKUGEE-AKOLLOR  
Nicolas CLAVEL  
Quentin GUYONNAUD  
Emma ROTUREAU

*sous la direction de  
Gonçal CERDÀ-BENEITO  
et Alexandre VACELET*

# SOMMAIRE

atelier professionnel  
forum vie mobiles

## 01 INTRODUCTION & ÉTAT DE L'ART

**P. 03**

## 02 DIAGNOSTIC TERRITORIAL

**P. 19**

## 03&04 ENQUÊTE DE TERRAIN

**P. 42**

## 05 CONCLUSION & RECOMMANDATIONS

**P. 85**

## 06 BIBLIOGRAPHIE & ANNEXES

**P. 97**

## **Remerciements**

Nous tenons à remercier nos encadrants Gonçal Cerdà-Beneito et Alexandre Vacelet pour leurs conseils et leurs accompagnements tout au long de l'année.

Nous exprimons notre gratitude envers le Forum Vies Mobiles, et particulièrement envers Juliette Bureau pour sa confiance et son soutien dans notre travail.

Enfin, cette étude n'aurait jamais pu voir le jour sans les individus ayant participé aux entretiens, qu'ils soient ici remerciés.



## Introduction

Dans un monde où la frénésie du quotidien, marquée par le travail, semble parfois régner en maître, il est intéressant de constater l'évolution des habitudes des Français vis-à-vis de leurs loisirs. C'est ainsi qu'un article<sup>1</sup> paru dans *Le Monde* attire l'attention avec un titre évocateur : « *Les Français accordent une part grandissante aux loisirs* ». En interprétant ce titre, on pourrait supposer que les loisirs ne sont plus simplement des moments de détente, mais qu'ils jouent un rôle plus significatif dans l'équilibre général de la vie des individus en France. Plusieurs études renseignent la croissance significative du temps consacré aux loisirs. A cet égard, une enquête menée l'ObSoCo (Observatoire de la société et de la consommation) et le Forum Vies Mobiles<sup>2</sup> révèle qu'un actif français dispose, en moyenne, de 4h de temps libre par jour lors des journées travaillées et 7h lors des journées chômées. En un peu plus de 20 ans, le temps de loisirs, partie intégrante du temps libre- qui se compose du temps domestique, du temps de sommeil et du temps de loisirs- aurait augmenté de 47 minutes par jour (entre 1986 et 2010) selon une étude du CREDOC<sup>3</sup>. Parallèlement, le temps domestique, associé au temps des tâches ménagères et le temps de sommeil aurait tous deux diminué, passant respectivement de 23 minutes et 12 minutes. La consécration du temps libre et de facto, du temps attribué aux loisirs montre l'importance que la population française lui accorde. Si les loisirs sont considérés comme un moment précieux et valorisé, l'organisation de ce temps suppose des déplacements et dans cette perspective l'émergence des mobilités de loisirs devient un enjeu prégnant.

Bien que certaines études aient été menées, la mobilité liée aux loisirs reste un sujet émergent et relativement peu exploré comparé aux études portant sur les déplacements domicile-travail, qui concentrent davantage l'attention en matière de mobilité. L'association de ces deux domaines, bien que prometteuse, demeure encore peu développée et nécessite donc un approfondissement. En effet, leur intégration et leur compréhension conjointe sont encore à un stade précoce, et il est crucial de

---

<sup>1</sup> (2014, juillet 14). *Les Français accordent une part grandissante aux loisirs*. Le Monde.fr.

[https://www.lemonde.fr/vous/article/2014/07/14/les-francais-accordent-une-part-grandissante-de-leur-temps-aux-loisirs\\_4457161\\_3238.html](https://www.lemonde.fr/vous/article/2014/07/14/les-francais-accordent-une-part-grandissante-de-leur-temps-aux-loisirs_4457161_3238.html)

<sup>2</sup> L'Observatoire Société & Consommation et Forum des Vies Mobiles, *Temps libre et mobilité dans le cadre des loisirs*, 2023.

<sup>3</sup> CREDOC (2014), « Les Français veulent vivre plus intensément », *Consommation et mode de vie*, n°268, La société des loisirs dans l'ombre de la valeur travail, Cahier de Recherche, n°305, <https://www.credoc.fr/publications/les-francais-veulent-vivre-plusintensément>

poursuivre les recherches pour mieux appréhender les dynamiques et les enjeux associés à la mobilité de loisirs.

Dans le cadre de l'Atelier professionnel commandité par le **Forum Vies Mobiles**, les étudiants du Master 2 Transport et Mobilité de l'École d'Urbanisme de Paris proposent d'explorer cette problématique des mobilités de loisirs quotidiennes dans les communautés d'agglomération de Val d'Europe et de Marne et Gondoire. L'intérêt de cette étude réside à la fois dans les enjeux de mobilités des loisirs mais aussi de la place qu'elle occupe dans un territoire de loisirs touristiques marqué par la présence du Parc d'attraction de Disneyland Paris. Les communautés d'agglomération de Val d'Europe et Marne et Gondoire, situées au cœur d'un territoire périurbain, héberge donc ce complexe touristique qui attire à lui seul 15 millions de visiteurs par an. En matière d'infrastructures de transport, le territoire est doté d'un réseau dense avec le prolongement du RER A jusqu'au parc d'attractions via la Gare de Marne la Vallée Chessy et l'autoroute A4 reliée depuis Paris.

Dans ce contexte, l'étude a notamment pour ambition d'évaluer l'impact des lourdes infrastructures de transport sur la mobilité liée aux loisirs quotidiens, en mettant particulièrement l'accent sur les modes de déplacement actifs. De plus, elle entend analyser dans quelle mesure le réseau de transport, les diverses centralités de Disneyland et les centres commerciaux influent sur la configuration des pôles de loisirs. Il est aussi essentiel d'examiner les différences observées dans les habitudes de loisirs en fonction de la diversité des publics d'utilisateurs, notamment dans le cadre d'une ville orientée vers les loisirs touristiques qu'offre le complexe de Disneyland Paris. Tour à tour, les questions pivots porteront sur l'influence de l'habitant.e.s dans leur mobilité quotidienne dédiée aux loisirs ? Est-ce plutôt un avantage de vivre auprès d'une telle centralité touristique alors que les transports qui y ont été développés s'orientent vers ce dernier ? Ou bien, au contraire, le complexe touristique tend à contraindre la mobilité des habitant.e.s de Marne et Gondoire et Val d'Europe ? Disneyland Paris n'est pas le seul pôle de loisirs, les centralités commerciales et les lieux de loisirs non-marchands présents sur le territoire sont à considérer. Aussi faut-il noter que seuls les loisirs réalisés en dehors du domicile, au moins une fois toutes les deux semaines, seront pris en compte. Quant aux loisirs, la notion du quotidien implique qu'ils soient réalisés au moins une fois toutes les deux semaines.

# 1. Mobilité, loisirs et temps : état de l'art

## 1.1. Le temps libre ou le temps de loisirs ? Un champ de recherche sans consensus

Le concept de « temps de loisirs » est soumis à une absence de consensus définitionnel. Comme le rappelle Dominique Méda<sup>4</sup>, certains imaginaires entourent ces temporalités et reposent sur une catégorisation du social selon lequel, d'une part il y aurait le temps du travail et d'autre part, ce qui se situe en dehors du temps de labeur ; temps qui pourrait être assimilé aux loisirs, voire à l'oisiveté. De cette conception originellement latine qui oppose *otium* et *labor* a découlé toute la pensée sociologique du rapport au temps libre. Les débats sur le dépassement de l'antagonisme entre temps libre et le travail ont débuté dès le XIX<sup>ème</sup> siècle autour de la nature non-productive des loisirs ont eu tendance à invisibiliser une multitude d'usage du temps en dehors du travail : temps parental, activités domestiques ou encore besoins physiologiques.

Par conséquent, une fois ce constat sur les imaginaires établi, à quoi fait-on référence lorsqu'on parle du temps libre? Il existe une première distinction à opérer dans la définition de ces temporalités : le temps libre n'est pas le temps de loisirs. Les auteurs<sup>5</sup> qui avancent cette idée soutiennent généralement qu'il se caractérise par sa dimension libérée des activités contraignantes telles que le travail, les impératifs domestiques, de santé ou encore les questions administratives. Ainsi, le temps libre est un investissement libéré dans des activités choisies par les individus, qu'ils peuvent investir, ou pas, de manière peu contraignante.

Cependant, il est essentiel de modérer cette conception en considérant les diverses définitions proposées en ce qui concerne le temps de loisirs, parfois relativement contradictoires dans le champ académique<sup>6</sup>. Certains.e.s auteur.ice.s estiment que le temps de loisirs relève d'une forme de contrainte en programmant son emploi du temps par des activités spécifiques, c'est-à-dire en répondant à une structure minimum, même si elles sont réalisées pour le plaisir, tandis que d'autres pensent que les loisirs relèvent d'un temps sans contrainte que l'individu se réserve pour effectuer des activités très diversifiées dans des lieux variés.

---

<sup>4</sup> Méda, D. (2003). Manquons-nous de temps ? *Revue Interventions économiques. Papers in Political Economy*, 31, Article 31. <https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.920>

<sup>5</sup> Pradel, B. (2022). « Temps, loisirs et mobilités », *Forum Vies Mobiles*, Note de recherche ; Potier, F. et Zegel Inrets, P. (2003). Exclusions et inégalités d'accès aux loisirs et aux tourisme, *Rapport sur convention*, PUCA.

<sup>6</sup> *Ibid.* ; Paquot, T. (2015). Loisir et loisirs. *Hermès, La Revue*, 71(1), 182-188. <https://doi.org/10.3917/herm.071.0182>

Quoi qu'il en soit, le temps des loisirs renvoie davantage à un terme générique répandu désignant avant toutes des activités identifiables diverses et variées comme le vélo, le cinéma ou encore le fait de sortir avec ses amis. Ce serait en cela que le temps des loisirs est différent du temps libre, dans le fait que le premier serait basé sur un niveau d'organisation minimale et structurant, si petit soit-il, tandis que le temps libre serait un temps spontané pendant lequel l'individu peut décider ou non de l'occuper par un moment dédié aux loisirs. Par ailleurs, Benjamin Pradel ajoute à cette idée que le temps de loisirs peut être associé à des formes de sociabilités entre les individus dont la fonction est de réaliser une rupture avec le quotidien. Dès lors, le loisir « [...] générerait alors des « mobilités de sociabilité » ou des « mobilités du vivre ensemble »<sup>7</sup> permettant aux individus de vivre dans une autre rythmologie que celle associée au travail pendant une période donnée.

Il faut également rappeler que les loisirs sont généralement associés à une composante marchande naissant avec la massification du salariat, l'augmentation du budget disponible des ménages, la réduction du temps de travail et les congés payés. Certains sociologues comme Karl Marx « entend le loisir comme synonyme de l'oisiveté est une nécessité pour le fonctionnement du système capitaliste-industriel, car elle permet une surconsommation résultant de l'exploitation du surtravail »<sup>8</sup>. Pour autant, cette vision se fonde dans la critique de la classe bourgeoise mais attache le loisir à de la surconsommation donc au rapport marchand. D'autres sociologues plus récents comme E. Morin et J. Baudrillard s'opposent à « réduire le loisir à une pure logique marchande, même si elle est en permanence à l'œuvre ; d'abord de nombreuses activités de loisir sont faiblement consommatoires, comme les loisirs relationnels, les loisirs culturels et éducatifs, les loisirs pratiques, etc. »<sup>9</sup>. Quant à notre étude, le rapport marchand tient son importance particulièrement dans les centralités, cependant, comme nous l'expliquons dans notre méthodologie, il n'est pas l'unique composante des temps de loisirs.

Enfin, précisons que si le temps libre ou le temps de loisirs renvoient à des réalités conceptuelles différentes, ils restent relativement proches dans la façon dont ils sont catégorisés. Dans tous les cas, elles induisent souvent des déplacements qui

---

<sup>7</sup> Pradel, B. (2022). « Temps, loisirs et mobilités », *Forum Vies Mobiles*, Note de recherche p. 6.

<sup>8</sup> Sue, R. (1991). Contribution à une sociologie historique du loisir. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 38(91), 273-299.

<sup>9</sup> *Ibid.*



peuvent se révéler très contraignants au travers du temps disponible et de la distance à parcourir, d'autant plus sur un territoire orienté vers le tourisme international.

## **1.2. Les loisirs, un axe de recherche sous-estimé dans l'étude des mobilités quotidiennes**

En sciences sociales, plusieurs auteur.e.s<sup>10</sup> ont théorisé la mobilité comme un déplacement physique dans l'espace, mais aussi comme une signification sociale ainsi que les moyens d'informations et de communications permettant ces déplacements. La mobilité est souvent associée à la motilité, c'est-à-dire la capacité de déplacement des individus en fonction de certains déterminismes sociaux. Dans notre étude, nous reprendrons les définitions de ces deux concepts en les associant aux spécificités de notre territoire d'étude : un espace dominé par des infrastructures de transports orientées vers l'automobile ou vers les polarités touristiques.

Toutefois, outre les définitions classiques de ces notions, il convient de définir ce que l'on entend par mobilité quotidienne liée aux loisirs. Si ces derniers apparaissent comme des activités peu contraignantes, la façon de s'y rendre peut l'être à plusieurs niveaux. D'abord parce que tous les loisirs ne sont pas présents sur un même territoire, ce qui peut se traduire par un temps de loisirs contraint par ce qui est possible dans un environnement proche mais qui ne convient pas nécessairement à l'individu. De plus, une offre de loisirs réduite peut induire des déplacements plus importants pour accéder à des activités bien précises. Cette idée pose question sur un territoire connu pour la présence de nombreuses activités touristiques qui dépassent le cadre des usager.e.s habitants au quotidien. Enfin, la mobilité peut être un loisir à part entière, comme dans le cas du vélo ou de la marche à pied. Ainsi, lorsque nous parlons de mobilités du quotidien dédiées aux loisirs, nous faisons référence à la capacité des individus de Marne et Gondoire et Val d'Europe à se déplacer quotidiennement pour effectuer leurs loisirs dans un territoire où l'aménagement est orienté vers le pôle Disney et ses antennes ainsi que vers Paris. Nous reparlerons plus précisément de la spécificité du territoire dans le diagnostic, mais ces pôles ont une importance centrale dans l'offre et les déplacements liés aux loisirs au quotidien.

---

<sup>10</sup> Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking Mobility* (p. 108). Avebury. <https://shs.hal.science/halshs-00439011>  
; Urry, J. (2005). *Sociologie des mobilités: Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*. (Burch, N.) Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.urry.2005.01>.

L'appropriation progressive des loisirs est non seulement symptomatique de l'intérêt sociologique qu'il ne cesse de susciter mais fait aussi écho à l'accroissement du temps de loisirs en France<sup>11</sup>. En revanche, les mobilités de loisirs ont fait l'objet d'un engouement plus marginal, l'attention des chercheurs se limitant à des allusions sans réel approfondissement, hormis dans quelques rapports de synthèse propre à un lieu à vocation initialement touristique. Cette situation a progressivement changé, depuis les travaux de Jean Viard<sup>12</sup> puis de Benjamin Pradel.

Le loisir, « *temps libéré de toute contrainte* » opérant comme un « *sas qui à la fois sépare et relie les activités* » (Pradel)<sup>13</sup> est déterminé par l'environnement et la morphologie du territoire dans lequel il existe. Dans sa thèse, Julie Chrétien<sup>14</sup>, indique que « [...] *sous certaines conditions d'offre de proximité, les pratiques de loisirs elles-mêmes pouvaient se voir réduites en temps afin de s'insérer dans le quotidien* ». Le temps de loisir est un temps secondaire, et du fait de cette particularité, elle fait l'objet d'un compromis, ce qui induit que l'emplacement des loisirs est déterminant dans le quotidien d'un habitant. Dans un contexte périurbain, le loisir doit s'inscrire dans une continuité urbaine, au risque d'être réduit voire évincé du quotidien.

C'est ce que démontre Francis Godard<sup>15</sup> en faisant un premier pont entre loisirs et mobilités : « *Les contraintes sont donc également liées à l'accès inégal des familles aux moyens de transport en commun. On a souvent mis en évidence le fait que certaines, du fait de leur localisation, sont totalement dépendantes de l'automobile* ». Aborder la question des loisirs sans prendre en compte les moyens concrets utilisés pour y parvenir, ne permet pas de bien saisir les enjeux. Les auteur.es de sciences sociales ne font pas l'économie des mobilités quand ils.elles étudient les loisirs. Ils sont sensiblement imbriqués, car la pratique du loisir en dehors du domicile engendre un déplacement, donc une succession de moyens de transport dont dispose l'individu et qu'il doit coordonner pour atteindre le lieu de loisir.

---

<sup>11</sup> Bigot, R., Daudey, E., Hoibian, S. (2013). « La société des loisirs dans l'ombre de la valeur travail », *Cahier de recherche*, Crédoc.

<sup>12</sup> Viard J. (2006) *Eloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur du travail*. Éd de l'Aube.

<sup>13</sup> Pradel, B. (2022). « Temps, loisirs et mobilités », *Forum Vies Mobiles*, Note de recherche.

<sup>14</sup> Chretien, J. (2017). *Rôle de la mobilité dans la maîtrise d'un quotidien complexe* [Thèse de doctorat, Paris Est]. <https://theses.fr/2017PESC1058>

<sup>15</sup> Godard, F. (2006). Les mobilités du « vivre libres ensemble ». Déterminants et contraintes. *Informations sociales*, 130(2), 60-71. <https://doi.org/10.3917/inso.130.0060>

### 1.3. Le cadre de vie, un effet direct sur les mobilités de loisirs

Dans sa thèse, Hélène Nessi<sup>16</sup>, fait l'hypothèse d'une interaction forte entre le cadre de vie et les mobilités de loisirs. En se détachant de l'idée que seuls les facteurs sociaux tels que la PCS, le revenu et le niveau de diplôme influencent les mobilités de loisirs, elle autorise à réfléchir sur l'interaction entre morphologie urbaine et mobilités de loisirs. Cette approche non-classiste, permet d'aller plus loin que l'analyse purement sociologique. Elle va à l'encontre du credo d'une pratique de loisir envisagée comme une « distinction » comme le théorise le sociologue Pierre Bourdieu. Ici, l'auteure dépasse ce paradigme en y introduisant une démarche sociologique par le « mode de vie » et une approche urbaine par le « contexte ».

Cela nous amène à penser que les chercheur.euse ont d'abord prêté attention à la manière dont le cadre de vie, se caractérisant principalement par la forme et le contexte urbain, influence les pratiques de loisirs. Il paraît alors nécessaire de poursuivre ces recherches par l'angle d'analyse du rôle de ces pratiques de loisirs comme révélatrices de modes de vies et de différenciation sociale.

Les mobilités des loisirs sont finalement un moyen de placer géographiquement les loisirs sur un territoire et comme étant le choix d'acteurs privés, publics et résident.e.s. L'offre de loisirs est en grande partie créé par un complexe marchand mais, certains « contournements » autrement dit des pratiques de loisirs informels comme la marche, la flânerie, l'occupation d'espace publics (escaliers, marche, places urbaines) à des fins récréatives dépendent de la configuration urbaine.

C'est ce que propose d'aborder Jérôme Monnet<sup>17</sup> qui décrit les différents types de loisirs informels qui se sont construits sur des lieux marchands qu'il nomme comme un « usage ludique de l'espace public ». On pense notamment aux centres commerciaux et aux places publiques. Il insiste sur le fait que les zones de chalandises sont devenues des occasions pour un usage « contourné » avec, par exemple, des escaliers extérieurs investis comme « skate park ».

Les travaux récents abordent également les mobilités de loisirs, en prenant le soin, cette fois-ci de mettre en exergue des problématiques qui dépassent la simple

---

<sup>16</sup> Nessi, H. (2013). Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 108(1), 128-132. <https://doi.org/10.3406/aru.2013.3213>

<sup>17</sup> Monnet, J. (2016). Marche-loisir et marche-déplacement : Une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme. *Sciences de la société*, 97. <https://doi.org/10.4000/sds.4075>

sphère des loisirs pour y faire ressortir des enjeux tels que la qualité de vie et l'impact sur l'environnement.

Sébastien Munafò<sup>18</sup> met en évidence le rôle prépondérant des environnements urbains en tant que déterminants des mobilités routinières contraintes, telles que les déplacements pour le travail ou les achats : « Le rôle des environnements urbains comme déterminants des mobilités routinières contraintes (travail, achats) a été maintes fois démontré et est désormais communément admis ». Cette affirmation, soutenue par une base solide de recherches, est désormais largement acceptée. D'une manière générale, la littérature scientifique souligne que l'habitat dans des territoires peu denses est corrélé à des déplacements longs, souvent effectués à l'aide de moyens de transport individuels motorisés. Ainsi, Munafò met en lumière l'impact significatif de la structure urbaine sur les schémas de mobilité quotidienne, soulignant les implications de la densité urbaine sur les choix de déplacement des individus.

Dans la même perspective, Stéphanie Vincent Geslin et Iragaël Joly<sup>19</sup> examinent les phénomènes de périurbanisation associés aux accès automobiles et au développement des corridors ferroviaires autour des grandes agglomérations. Leur étude fait particulièrement écho aux communautés d'agglomération de Val d'Europe et Marne et Gondoire, caractérisées par des infrastructures de transport importantes. Les auteurs mettent en évidence le potentiel de ces infrastructures à entraîner des déplacements chronophages, réduisant ainsi le temps disponible pour les individus.

De manière paradoxale, l'accessibilité apparente de ces infrastructures peut avoir des effets contre-productifs, notamment en raison de l'abondance de choix de destinations, ce qui aboutit à une diminution significative du temps réellement consacré par les périurbains à leurs lieux de destination. Cette acception souligne la complexité des interactions entre les infrastructures de transport et les habitudes de vie, met en exergue l'importance d'une planification attentive pour minimiser les impacts négatifs sur la vie quotidienne.

De manière analogue, Elke Haubner<sup>20</sup> met la focale sur les externalités négatives des déplacements liés aux loisirs. Elle écrit : « La mobilité liée aux loisirs est un segment important du trafic général et doit être prise au sérieux, car elle augmente

---

<sup>18</sup> Munafò, S. (2016). La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs. Editions Alphil Presses universitaires suisses. [https://doi.org/10.26530/OAPEN\\_624512](https://doi.org/10.26530/OAPEN_624512)

<sup>19</sup> Joly, I., & Vincent, S. (2012). Raisons et pratiques de la pendularité intensive : Le temps de trajet, entre temps subi et temps choisi. *Cahiers Scientifiques du Transport*, [en ligne].

<sup>20</sup> Haubner-Köll, E. (2003). La mobilité de loisirs - Rapport de synthèse. *Alpmedia* (traduction Brulhardt M.C.).

constamment en fonction de l'évolution de la situation sociale et économique. » En effet, dans un territoire périurbain, où certains loisirs peuvent se trouver loin du domicile -à cause du manque de mixité fonctionnelle- les mobilités engendrent des déplacements individuels, et le plus souvent motorisés. Ces déplacements en véhicules personnels motorisés sont sources de pollution atmosphérique et sonore. Même si la relative augmentation de l'offre de loisirs peut contribuer à un bien être général pour les résident.e.s, elle induit des problématiques environnementales qu'on ne peut ignorer.

Les mobilités de loisirs font alors émerger des besoins importants en termes d'accessibilité, de qualité de l'air et de cadre de vie. La sécurité des déplacements liés aux loisirs nocturnes est un volet également pris en compte dans les écrits scientifiques. Les loisirs nocturnes sont devenus un thème récurrent dans les sciences sociales francophones. Les mobilités de loisirs nocturnes impliquent les sujets de sécurité routière, d'appropriation de l'espace public et de sentiment d'insécurité<sup>21</sup>.

Si les territoires de Val d'Europe et Marne et Gondoire paraissent bénéficier d'importantes infrastructures de transports, de services et d'équipements, c'est que la présence de la polarité touristique du complexe Disneyland Paris fait l'objet d'une stratégie dévouée à son attractivité. L'indéniable rayonnement dont bénéficie Val d'Europe est le produit d'une « disneylandisation »<sup>22</sup> qui implique une programmation urbaine et un agencement territorial guidés par l'objectif d'attractivité touristique. Ce néologisme est très souvent repris pour évoquer les effets négatifs du tourisme dans les villes touristiques.

La notion de disneylandisation renvoie directement à la marchandisation de l'espace. L'enjeu de cette étude est également de mettre en lien la présence de centralités touristiques ou de loisirs avec cette logique de marchandisation découlent bon nombre de loisirs, au sein de la communauté d'agglomération de Val d'Europe. Les centralités de loisir deviennent des espaces publics, alors qu'à l'origine, elles possèdent davantage une fonction marchande qu'une fonction ludique. C'est ce que propose de décrire Jean-Pierre Garnier<sup>23</sup> dans son article sur la privatisation des

---

<sup>21</sup> Demoli, Y. (2023). « Les valeurs environnementales au défi des pratiques de mobilité », *Forum Vies Mobiles*, Interview transcrit ; Heurgon, É. (2017). Mobilités nocturnes. (Atelier de prospective). In *La nuit en question(s)* (p. 279-294). Hermann. <https://doi.org/10.3917/herm.espin.2017.01.0279>

<sup>22</sup> Brunel, S. (2012). *La planète disneylandisée: Pour un tourisme responsable*. Éditions Sciences Humaines. <https://doi.org/10.3917/sh.brune.2012.01>

<sup>23</sup> Garnier, J.-P. (2008). Scénographies pour un simulacre : L'espace public réenchanté. *Espaces et sociétés*, 134(3), 67-81. <https://doi.org/10.3917/esp.134.0067>

espaces urbains, qui abritent à la fois des lieux de commerces et des lieux de loisirs : « De fait, l'aménagement et le fonctionnement de l'espace public en France prend de plus en plus pour modèle les shopping malls made in États-Unis où, à la différence des hypermarchés classiques, le règne de la marchandise, pour ne pas s'avouer comme tel, se pare en sus d'atours ludiques : on parle alors de fun-shopping ». Ces centres commerciaux regroupent ainsi des lieux de loisirs comme le cinéma, les salles de jeux ou encore des centres de soins et de bien-être. Sans forcément prendre en compte cette dimension marchande, ces centralités de loisirs marchands deviennent des espaces de flâneries et de rencontres.

Ainsi, le paysage urbain devient aménagé pour les touristes et par des acteurs privés au profit des collectivités territoriales. Ce phénomène s'observe dans les deux communautés d'agglomération, et son caractère inédit est qu'il s'y déroule en contraste total avec l'environnement urbain proche. A juste titre, ce manque de transition entre « macrocéphalie »<sup>24</sup> de Disneyland et communes périurbaines reconfigure alors ces mobilités, et qui plus est ces mobilités de loisirs. L'objectif de cette enquête a ainsi pour ambition d'évaluer si la présence de cette grande polarité du territoire qu'est le complexe Disney et d'autres plus petites centralités que sont les centres commerciaux ont un impact sur les mobilités de loisir du quotidien.

#### **1.4. Comment catégoriser les loisirs pour en étudier la mobilité qui est associée ?**

Bien qu'il existe « [...] une infinité de partitionnements possibles [des loisirs] et réduire la diversité des comportements en matière de culture et de loisirs à quelques types peut paraître très réducteur »<sup>25</sup>, l'aide d'une typologie semblant pertinente au moins pour former des catégories générales. Ces dernières nous permettront par la suite de se recentrer sur certains loisirs qui impliquent de la mobilité. Ainsi, tous les loisirs à domicile (jouer aux jeux vidéos, regarder un film, aller sur internet, etc.) ne sont pas pris en compte dans cette étude puisqu'ils impliquent peu de mobilité.

Dans le champ de la recherche plusieurs auteur.es ont proposé des typologies sur les loisirs. En sociologie, certaines recherches proposent des typologies croissant

---

<sup>24</sup> Le terme macrocéphalie signifie que « le développement disproportionné de la ville la plus grande – ici la polarité de Disneyland – déséquilibre la hiérarchie urbaine sur le territoire » (Géococonfluences, MCD, 2015).

<sup>25</sup> Gire, F., Pasquier, D., & Granjon, F. (2007). Culture et sociabilité. Les pratiques de loisirs des Français. *Réseaux*, 145-146(6-7), 159-215.

les caractéristiques sociales telles que le genre et le revenu avec le type de loisirs effectué<sup>26</sup>. Cela permet d'observer que les loisirs peuvent impliquer des sorties qui sont socialement différenciées et, de fait, ne renvoient pas aux mêmes types de mobilité. Pour prendre un exemple concret, Gire, Pasquier et Granjon montre que les loisirs catégoriser dans l'univers de la culture mass médiatique et occupée par des femmes de milieu relativement populaire et dont les sorties sont « ordinaires » : rencontrer ses amis, sa famille, aller au restaurant. A contrario, l'univers de la culture domestique moderniste implique des familles avec des enfants jeunes qui ont des loisirs où l'usage de l'ordinateur par exemple, est fréquent, et pouvant être caractérisé par peu de sorties.

Dès lors, même si la typologie tend à figer des activités dans des catégories, ce travail reste central pour observer des loisirs impliquant des sorties et de la mobilité. On pourrait également imaginer une typologie où s'opposeraient différents types de loisirs comme ceux d'intérieurs contre ceux d'extérieurs, ceux marchands contre les non marchands. Certaines catégories impliquent plus de déplacement que d'autres. Par exemple, le roller apparaît à la fois comme relevant de la catégorie des loisirs physiques mais aussi pratiques dans le sens où ils permettent de se déplacer.

Ainsi, comme nous le voyons à travers ces exemples provenant de différents acteurs et actrices, la typologie permet de préciser les loisirs que nous allons étudier, tout en révélant les mobilités qu'ils impliquent sur un territoire marqué par la présence de Disney. Par conséquent, pour ce terrain d'étude, nous avons fait le choix de reprendre la typologie proposé par l'ObSoCo et le Forum Vies Mobiles<sup>27</sup>, en la simplifiant pour qu'elle réponde davantage à l'étude de la mobilité. Cette typologie qui a également été mobilisée dans notre questionnaire est assez large et implique des loisirs à la fois marchands et non marchands qui impliquent un minimum de mobilité dans les intercommunalités de Marne et Gondoire et à Val d'Europe.

- Culturel (cinéma, théâtre, concert, musée, bibliothèques, conférences).
- Restauration (café, restaurants).
- Festives (bar, boîte de nuit, afterwork) et conviviales, jeux (billard, bowling, escape game, karaoké...).

---

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> L'Observatoire Société & Consommation et Forum des Vies Mobiles, *Temps libre et mobilité dans le cadre des loisirs*, 2023.

- Dans le cadre de la participation à un évènement (sportif, festival).
- Soins personnels (coiffeur, manucure, institut de beauté, massage, thalasso...).
- Promenade (déambulation, avec ou sans animal de compagnie).
- « Shopping », achats pour se faire plaisir, lèche vitrine.
- Rendre visite à la famille ou événement familial (à l'extérieur de mon domicile).
- Rendre visite à des amis ou événement amical (à l'extérieur de mon domicile).
- Pratique sportive collective/individuelle.
- Participer à un atelier, un loisir créatif, un cours pour le plaisir (couture, poterie, couture, photographie, musique, langue, théâtre) ou autres activités extra-scolaires.
- Activité associative (bénévolat, aide)/militante (manifestation, réunion) et religieux (prières, visites de lieux de culte).

Comme nous pouvons l'observer ici, cette typologie implique explicitement des loisirs pour lesquels des déplacements minimum sont nécessaires. Par conséquent, ces catégories nous permettent de relier ces loisirs avec l'offre territoriale touristique de Marne et Gondoire et Val d'Europe afin d'en évaluer les effets sur les citoyens habitants. Ainsi, dans le cadre de cette étude, et en reprenant les lectures que nous avons faites sur ce champ, la définition du temps des loisirs liées sera celle d'un temps libéré de toutes contraintes des autres temporalités (travail, domestique, administratif...) et pendant laquelle l'individu peut, s'il le souhaite, « dépenser » son temps disponible à travers des activités plus ou moins structurées. De plus, puisque nous traitons spécifiquement des mobilités, les mobilités liées aux loisirs seront définies comme la possibilité de se déplacer dans le temps et dans l'espace pour accomplir ces temps de loisirs et qui sont, par définition, contraints par l'offre de transport et le temps disponible pour réaliser ces activités.

### **Problématique**

Le périmètre d'étude dans lequel les mobilités de loisirs quotidiennes sont analysées, est symptomatique d'une coexistence entre des mobilités touristiques et des mobilités de loisirs. La continuité de ces activités touristiques est assurée par divers pôles commerciaux, englobant des parcs d'attractions jusqu'aux magasins, cinémas et autres services marchands. Ces grandes centralités de loisirs, qui a priori, ne s'apparentent pas à du loisir quotidien sont structurées par un maillage de réseau de



transport reliés à des pôles d'échanges essentiels, notamment avec la ligne RER A (Gare de Marne la Vallée-Chessy) ou avec celle du Transilien P. Si les politiques de transports semblent offrir des solutions de mobilités diversifiées, les déplacements liés aux loisirs, cette fois-ci non touristiques et davantage quotidiennes, ne semblent pas s'inscrire dans cette logique de centralités.

En ayant à l'esprit que Val d'Europe est une communauté d'agglomération dont le développement est né autour du rayonnement du parc Disneyland, les préconisations sont guidées par la croissance du potentiel touristique à l'échelle régionale et nationale, en s'appuyant notamment sur le lancement de ZAE (Zone d'activités économiques) consacrées aux activités récréatives ou de loisirs. Partie intégrante du projet Eurodisney, ce programme s'est structuré sur quatre phases, et ce, depuis 1997<sup>28</sup>. D'autres documents urbanisme viennent confirmer la volonté de la part des collectivités territoriales de faire de la CA de Val d'Europe, une bassin de loisir, mais il s'apparente davantage à du tourisme. Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, vient confirmer cette ambition de faire de Val d'Europe une communauté d'agglomération « *Innovante et structurante* »<sup>29</sup>. La volonté affirmée de se positionner comme un acteur du rayonnement francilien renvoie directement à la question des loisirs, de leurs échelles, et du public ciblé. Bien qu'attentif aux besoins des résident.e.s des communes de Val d'Europe, il est patent que le loisir se confond avec la fonction touristique.

Marne et Gondoire, située à l'ouest de Val d'Europe, possède une configuration territoriale différente, avec une densité de population plus élevée au centre. Les extrémités de son territoire (au nord et au sud) sont empreintes d'une ruralité modérée, avec une présence d'espace naturels (forêts, prairies et hydrographie de surface : rus et rivières). Ces espaces communément désignés par le terme de « franges urbaines »<sup>30</sup> sont des lieux importants de loisirs. A cet égard, l'enjeu des mobilités intervient dans la mesure où des infrastructures s'avèrent nécessaires pour garantir une accessibilité.

---

<sup>28</sup> Val d'Europe Agglomération, *Développement urbain*, 2018 <https://www.valdeuropeagglo.fr/developpement-2/>

<sup>29</sup> Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Val d'Europe. (2014). *Faire du Val d'Europe une « Ville innovante » et structurante majeure de l'Est francilien pour 2030. Approbation du projet.*

<sup>30</sup> La frange urbaine ici est ici pris au sens de Bertrand Triboulot (Triboulot B., 2012) comme terme pour définir un espace qui borde et cerne une entité spatiale. Elle agit comme zone intermédiaire entre l'urbain et le rural, une composante imposante dans cet espace périurbain marqué par de fortes centralités urbaines.

A cet égard, un premier paradoxe advient entre deux communautés d'agglomération similaires par leur périurbanité mais distinctes par l'offre de leurs loisirs. Cette distinction s'opère non seulement par la planification du territoire mais également par un offre de loisirs à des échelles opposées : nationale ou internationale d'une part, et locale ou régionale de l'autre.

Ainsi, quid de la coexistence entre ces loisirs touristiques guidées par une certaine disneylandisation et des loisirs périurbains, plus locaux ? En parallèle de cette coexistence de loisirs, les modes de transports se côtoient et peuvent parfois se concurrencer. Cette cohabitation entre plusieurs modes de déplacement vers les lieux de loisirs, pose à la fois des problématiques de fluidité, d'accès et de durabilité. Un diagnostic détaillé permettra de mettre en exergue, les enjeux d'un territoire périurbain dont la présence de loisirs peut, a priori, faire l'objet de contradictions, tant dans son offre que dans son accessibilité à celle-ci.

Cela nous amène à formuler la problématique suivante : **dans quelle mesure Disneyland et les centralités de loisir influencent les mobilités de loisirs quotidiennes dans le contexte d'un territoire périurbain ?**

Pour y répondre, cette étude interroge les manières dont coexistent les mobilités touristiques et les mobilités de loisirs. Nous chercherons aussi à savoir concrètement comment les habitant.e.s appréhendent l'expérience des transports en commun avec les touristes. Cette dernière, qui semble orientée vers les grandes centralités de loisir, correspond t-elle aux besoins des loisirs quotidiens des habitant.e.s? Quelles en sont les conséquences sur les parts modales de ces mobilités? On observe en parallèle de ces polarités de loisirs, une promotion des espaces naturels comme des espaces de loisirs par les collectivités locales. Mais qu'en est-il de leur accès en transport en commun? Comment est-ce que les résident.e.s contournent les potentielles difficultés liées à leurs mobilités? (Personnes à mobilité réduite, voiture, pass navigo...?)

Pour répondre à ces interrogations, ce rapport s'articule en quatre parties. Nous présentons tout d'abord les travaux scientifiques qui nous ont permis de fixer un cadre conceptuel et analytique des mobilités de loisir. Ensuite, un diagnostic territorial centré sur le contexte urbain, l'offre de transport, le profil sociodémographique des habitant.e.s a été réalisé afin de remettre en perspective les dynamiques clefs du territoire ; cela permettra notamment d'observer la répartition de l'offre de loisir et la

manière dont Disneyland Paris, et les autres centralités de loisirs, s’y déploient. A ce stade, nous présenterons également les caractéristiques les plus marquantes du territoire au regard de l’évolution de l’aménagement et du réseau de transport liés aux loisirs au gré des politiques publiques à l’œuvre. La troisième partie fera état des loisirs quotidiens se déployant à l’échelle locale et qui impliquent des déplacements de courte durée contraints par l’omniprésence du complexe de Disneyland Paris. Ce volet permet d’appréhender les stratégies de mobilités dans le périmètre du bassin de vie et du rapport aux loisirs de proximité. La focale sera ensuite mise sur l’expérience et la perception des habitant.e.s sur les loisirs impliquant des mobilités de plus longue distance parfois extra-territoriales vers Paris. La quatrième partie s’appuiera spécifiquement sur les résultats qualitatifs qui rendent compte du perçu des habitant.e.s sur les centralités commerciales dont Val d’Europe et le complexe du parc touristique et leurs conséquences en termes de mobilités de loisir.

### Point méthodologie : la chronologie

L’atelier de deuxième année de Master « Transport et Mobilité » de l’EUP et l’ENPC nous occupe un jour par semaine du 15 octobre 2023 au 1er mars 2024. Le mois de mars nous laissait plus de temps pour procéder à la rédaction des livrables et à la préparation de la soutenance.

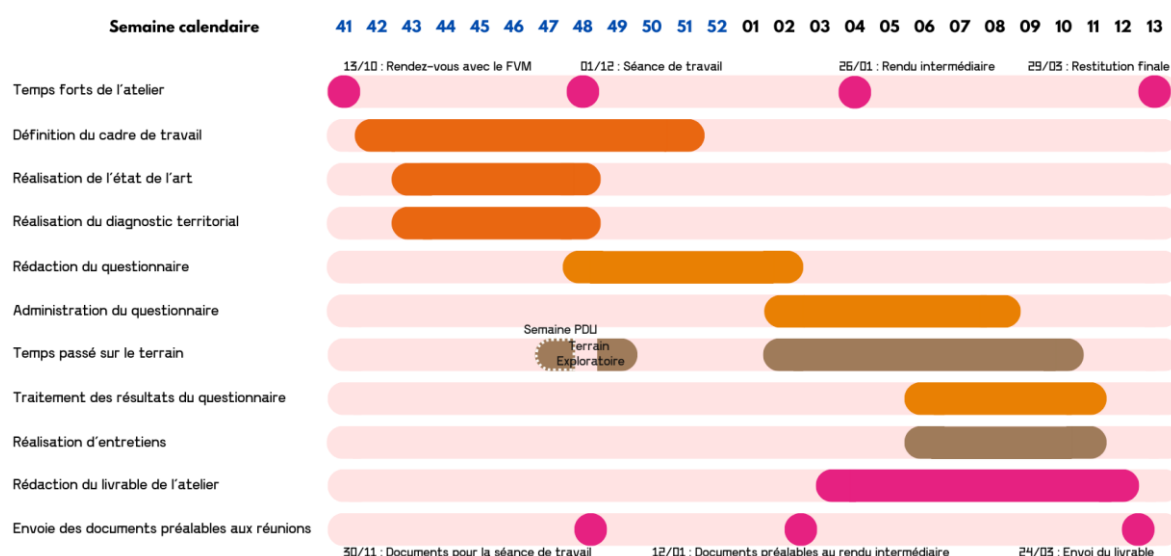


Figure 1. Une organisation de notre travail orienté en trois principales phases.

L’atelier s’est organisé autour de trois principales phases permettant d’étudier les mobilités liées aux loisirs dans le territoire d’études. D’abord, le travail consistait à

lire différentes ressources de littérature scientifique (livres, articles scientifiques, thèses) et littérature grise (documents d'urbanisme, articles de presse, rapports) afin d'établir un état de l'art et un diagnostic du territoire. Ces deux éléments sont des attendus de la commande du Forum Vies Mobiles. Ces documents ont été présentés une première fois lors de la séance de travail du 1er décembre. Cette réunion a aussi été l'occasion de proposer des pistes de problématisation du sujet.

Tout en étoffant la problématisation de notre sujet, s'en est suivi par la rédaction d'un questionnaire (*cf.* Méthodologie du questionnaire) permettant de recueillir des données quantitatives quant aux pratiques de mobilités de loisir sur le territoire des deux intercommunalités. Après la validation du questionnaire par les commanditaires de l'atelier, le questionnaire a pu être administré aux résident.e.s de la population.

Dans la même temporalité, il nous a paru nécessaire de reprendre le terrain pour poursuivre les observations et commencer à recueillir des données qualitatives (*cf.* Méthodologie d'enquête du terrain) en réalisant deux types d'entretiens différents. Dans un premier temps, nous réalisons des entretiens courts et informels avec des habitant.e.s du territoire puis dans un second temps des entretiens plus longs pour cerner des aspects plus précis liés aux mobilités pour les loisirs.

Finalement, à partir de fin février, il a été temps de clore le questionnaire et analyser les résultats ainsi que d'extraire les informations de nos différents entretiens pour alimenter les résultats de notre étude pour les incorporer au reste du livrable.

---

---

## 2. Marne-et-Gondoire et Val d'Europe : un territoire marnovallien, à l'interface entre périurbain francilien et centralité touristique de Disneyland Paris

Représenté en grande partie par un imaginaire francilien associant Disney à Marne-la-Vallée, ce diagnostic territorial présentera plusieurs éléments centraux et permettra d'y voir plus clair sur l'organisation générale des loisirs sur le territoire. Dans un premier temps, nous reviendrons sur l'identité périurbaine du territoire et la manière dont il est « disneylandisé » depuis les années 1990 au travers de la ville nouvelle. Dans un second temps, ce diagnostic montrera la cohabitation entre mobilités touristiques et mobilités de loisir, et la manière dont les activités tendent à se polariser.

### 2.1. Un espace périurbain partagé entre un territoire « disneylandisé » et des petites centralités génératrices de mobilités multiscales...

2.1.1. Un espace marqué par des dynamiques de villes nouvelles qui se veulent attractives

#### Des villes nouvelles structurantes

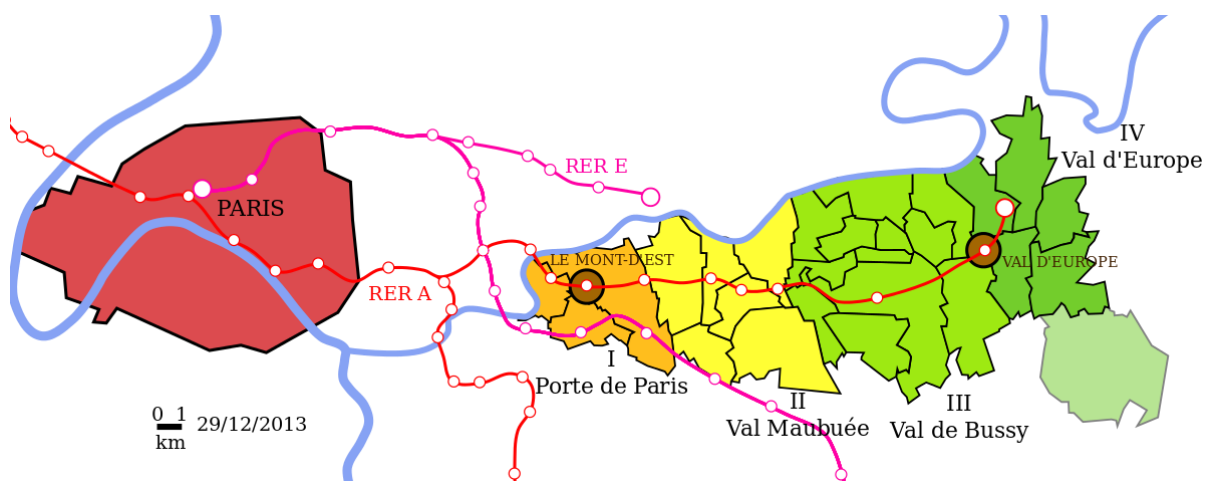


Figure 2. Carte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Source : EpaMarne-EpaFrance.

Avant les années 1960, le territoire actuellement intégré dans les communautés d'agglomération de Marne-et-Gondoire et du Val d'Europe étaient majoritairement rurales, abritant des terrains agricoles en *openfield* à haute valeur ajoutée. Seul, un grand pôle urbain se démarque à Lagny-sur-Marne (bourg historique au Moyen-Âge,

avec les foires), puis de plus petits bourgs comme Bussy-Saint-Georges, Jossigny, ou encore Magny-le-Hongre.

Dès 1961, le commissaire général au plan, Paul Delouvrier et l'Institut d'urbanisme et d'Aménagement de la Région Parisienne (IAURP, actuelle IPR) développa durant quatre ans le Schéma de Développement d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU de 1965). Il reprit l'idée de la création de 8 villes nouvelles en périphérie parisienne pour désengorger la capitale. A l'Est, le projet d'une extension continue de la capitale depuis Bry-sur-Marne vers Magny-le-Hongre est retenu, il prendra le nom de projet Marne-La-Vallée en 1969. Trois ans plus tard, un établissement public d'aménagement est créé pour la réalisation des travaux de la ville nouvelle sous le nom d'« EPAMarne » (Etablissement public d'aménagement de Marne la Vallée) . La logique choisie par EPAMarne reposait sur un découpage en 3 secteurs (Porte de Paris, Val Maubué et Val de Bussy).

En 1987, un 4<sup>e</sup> secteur (voir figure 3) est défini : le secteur IV devient un syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) avec la participation active de l'entreprise américaine Walt Disney et la création d'une nouvelle EPA, EPAFrance, pour l'aménagement du parc d'attractions. Dès 2001, le secteur Val de Bussy devient la Communauté de Communes puis d'Agglomération (en 2005) de Marne-et-Gondoire en associant d'autres communes au Nord et au Sud du secteur III originel comme Jablines (2012) et Ferrières-en-Brie (2018). De la même manière, suite à la loi NOTRE de 2015 qui supprime les SAN, celle du Val d'Europe deviendra aussi une communauté d'agglomération en fusionnant avec quelques communes autour du secteur IV.

## Un territoire stimulant son attractivité

Les deux CA construites à partir des secteurs III et IV du projet de la ville nouvelle de Marne-La-Vallée

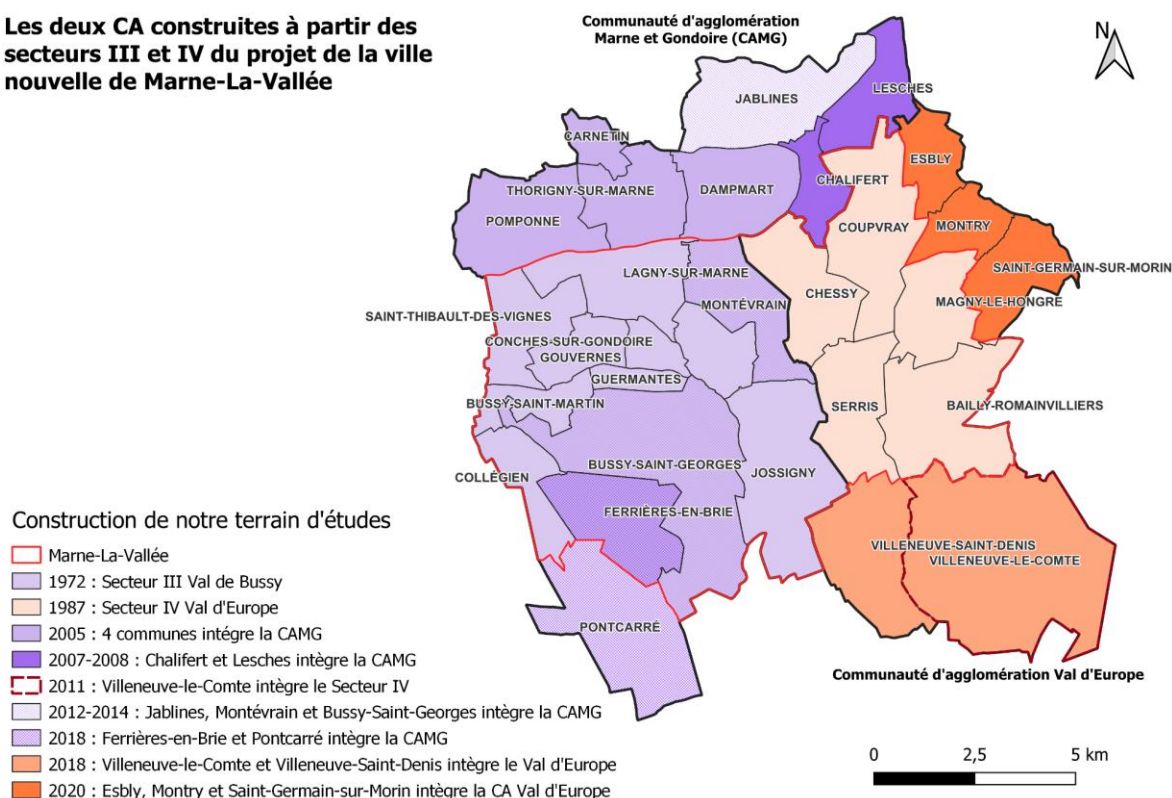


Figure 3. Insertion des deux communautés d'agglomérations de Marne-et-Gondoire et Val d'Europe au sein de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Source : réalisation du groupe.

La naissance de ce quatrième secteur marque en réalité un tournant historique. Jusqu'ici, le RER A servait au développement urbain de la ville nouvelle. Néanmoins, au tournant des années 80, l'Etat et la firme américaine commencent à discuter au sujet de l'implantation d'un parc d'attractions en Europe et notamment en France. L'opportunité d'obtenir un tel pôle économique sur le territoire pousse le Gouvernement français de l'époque à s'intéresser de près à ce sujet, en promettant notamment des investissements lourds sur les infrastructures de transports, environ 1,5 milliards de francs<sup>31</sup> ainsi que réserver plus de 2000 hectares de foncier à la firme. C'est à partir de ce moment que Disney entre dans le jeu des acteurs d'aménagements de ce territoire.

<sup>31</sup> (2022, mars 5). 30 ans de Disneyland Paris : Les coulisses d'une naissance aux forceps. Le Parisien.fr. <https://www.leparisien.fr/culture-loisirs/30-ans-de-disneyland-paris-les-coulisses-dune-naissance-aux-forceps-05-03-2022-EVYQXZP3S5AQJOVCPZUYZ2DCZU.php>

Cela prend la forme de la signature d'une convention signée en 1987 entre le président du conseil d'administration de The Walt Disney Company et les pouvoirs publics qui sera développée dans la partie suivante.

La volonté de rendre attractif ce territoire est aussi visible à travers les documents d'urbanisme actuels. En effet, des documents d'urbanisme viennent confirmer la volonté de la part des collectivités territoriales de faire de la CA de Val d'Europe, un bassin de loisir, mais qui s'apparente parfois davantage à du tourisme. Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, vient confirmer cette ambition de faire de Val d'Europe une communauté d'agglomération « *Innovante et structurante* »<sup>32</sup>. Le PLUI, actuellement en révision, martèle d'un territoire qui aurait pour vocation d'être un pôle structurant qui assurerait une attractivité économique et touristique. La volonté affirmée de se positionner comme un acteur du rayonnement francilien renvoie directement à la question des loisirs, de leurs échelles, et du public ciblé. Bien qu'attentif aux besoins des habitant.e.s des communes de Val d'Europe, il est visible que le loisir se confond avec la fonction touristique.

Malgré cette poursuite du développement touristique, il s'avère qu'il existe une volonté de maintenir un « *équilibre entre fonctions économiques, touristiques et urbaines* » comme il est mentionné dans le premier axe du PADD. Quelque peu en décalage, la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire propose d'autres stratégies quant à la valorisation de son territoire en matière de loisirs. Marne et Gondoire, située à l'ouest de Val d'Europe, possède une configuration territoriale différente, avec une densité de population plus élevée au centre. Les extrémités de son territoire (au nord et au sud) sont empreintes d'une ruralité modérée, avec une présence d'espace naturels (forêts, prairies et hydrographie de surface : rus et rivières). Ces espaces communément désignés par le terme de « franges urbaines » sont des lieux importants de loisirs. Ils font l'objet d'une attention particulière dans l'aménagement de lieux de loisirs. Les axes suggérés du PADD de Marne et Gondoire poursuit cette aspiration au rayonnement, dans un angle tout autre, celui de la valorisation des franges paysagères et le maintien d'une « *ceinture verte régionale* ». L'objectif est donc similaire, mais les moyens diffèrent, avec un développement des loisirs s'organisant à une échelle plus locale et une réaffirmation du lien ville et nature.

---

<sup>32</sup> Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Val d'Europe. (2014). *Faire du Val d'Europe une « Ville innovante » et structurante majeure de l'Est francilien pour 2030. Approbation du projet.*



A cet égard, l'enjeu des mobilités intervient dans la mesure où des infrastructures s'avèrent nécessaires pour garantir une accessibilité.

En somme, ce territoire est marqué par des dynamiques de villes nouvelles qui visent à rendre attractif ces communes. Les collectivités locales cherchent à promouvoir l'attractivité et le rayonnement de leur territoire, comme le montrent les documents d'urbanisme, tout en cherchant à garder un équilibre avec les flux touristiques liés à Disney. Le rôle du parc Disney dans cette dynamique d'attractivité et d'aménagement du territoire est primordiale et sera examiné dans la partie suivante.

### *2.1.2. Disneyland, un acteur de l'aménagement*

Au milieu de la décennie 1980, la firme américaine de Walt Disney cherche à exporter son modèle de parc d'attractions en Europe. La France, et plus particulièrement le site de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, présentait des atouts clés pour atteindre ce but. L'entreprise y a implanté deux parcs avec une entrée payant : le parc Disneyland, et Disney Studio. Il y a aussi Disney Village qui est un espace commerçant au centre du parc, accessible gratuitement.

Le secteur 4, celui de l'intercommunalité de Val d'Europe fut choisi, grâce à sa faible distance à la métropole parisienne (35 km et 40 minutes en RER), la disponibilité de 2 230 hectares foncier local, et des prêts à taux préférentiels. La signature de la convention de mars 1987 entre la société Walt Disney Company, la région Île-de-France, et le département de Seine-et-Marne, permet aux pouvoirs publics de gérer l'amplification démographique de la région parisienne en contribuant au développement d'un nouveau pôle économique et social. Le texte mentionne que les hectares réservés à l'entreprise seront répartis en quartier des attractions (i.e. les parcs à thème), quartier du Centre (Disney Village, hôtels Disney), quartier des Bois (camping, village nature), quartier Est (Golf Disney) (Fig.4). Les autres hectares seront dédiés à la construction d'immobilier, et d'autres hôtels.

Il est d'ailleurs souligné que les relations élu.e.s - Disney ont pu être conflictuels<sup>33</sup>, avec le sentiment qu'ils ne pouvaient plus agir sur leur propre territoire. Ils ont récemment obtenu d'être plus impliqués dans l'aménagement du territoire avec

---

<sup>33</sup> (2022, mars 7). *Comment Disneyland Paris a transformé Val d'Europe en 30 ans*. Actu.fr. [https://actu.fr/societe/comment-disneyland-paris-a-transforme-val-d-europe-en-30-ans\\_49235303.html](https://actu.fr/societe/comment-disneyland-paris-a-transforme-val-d-europe-en-30-ans_49235303.html)

la signature d'un avenant à la convention. De plus, bien que reléguées à un rôle secondaire, les collectivités locales sont impliquées dans la convention sous forme de partenariat avec l'entreprise pour participer à l'aménagement du territoire. Elles ont aussi massivement investi dans le développement urbain afin de rendre attractives leurs communes. Cela a participé à l'expansion urbaine importante et au boom démographique du secteur.

En outre, l'acteur privé souhaitait bénéficier d'une importante plus value foncière générée par la présence du parc en l'associant à un renouvellement du cadre de vie. Ces objectifs se rejoignent alors dans l'élaboration du partenariat entre l'entreprise privée et les acteurs publics afin de partager les risques financiers liés à cette opération. La première s'est chargée du financement, de la commercialisation des parcs à thèmes qui ont vu le jour, alors que les pouvoirs publics ont eu pour tâche de réaliser l'ensemble des infrastructures de transports et les aménagements périphériques au parc. Les réalisations du pôle ferroviaire de Marne-la-Vallée Chessy dans le cadre du prolongement de la ligne du RER A, la réalisation de tronçons à grande vitesse (ligne LGV) en sont les travaux les plus symboliques. Par la même la création de la sortie 14 de l'autoroute A4, a permis au site francilien de devancer ses concurrentes espagnoles, Alicante et Barcelone.

Loin d'être terminé<sup>34</sup>, il reste encore à minima « 15 ans pour achever le développement du Val d'Europe », ce tissu urbain est le seul au sein des villes nouvelles franciliennes à être encore en construction. Ces territoires sont ainsi confrontés à une évolution urbaine à 3 vitesses dans le contexte particulier d'expansion continu de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée : un coeur urbain historique développé le long de la Marne, des villages ruraux qui ont peu évolué et des communes en pleine mutation sous l'impulsion de la création de grands pôles de loisirs que sont Disneyland en 1992 et le centre commercial de Val d'Europe en 2000.

---

<sup>34</sup> (2017, décembre 27). *Démographie : La population du Val d'Europe explose*. Le Parisien.fr. <https://www.leparisien.fr/seine-et-marne-77/montevrain-77144/demographie-la-population-du-val-d-europe-explose-27-12-2017-7473540.php>

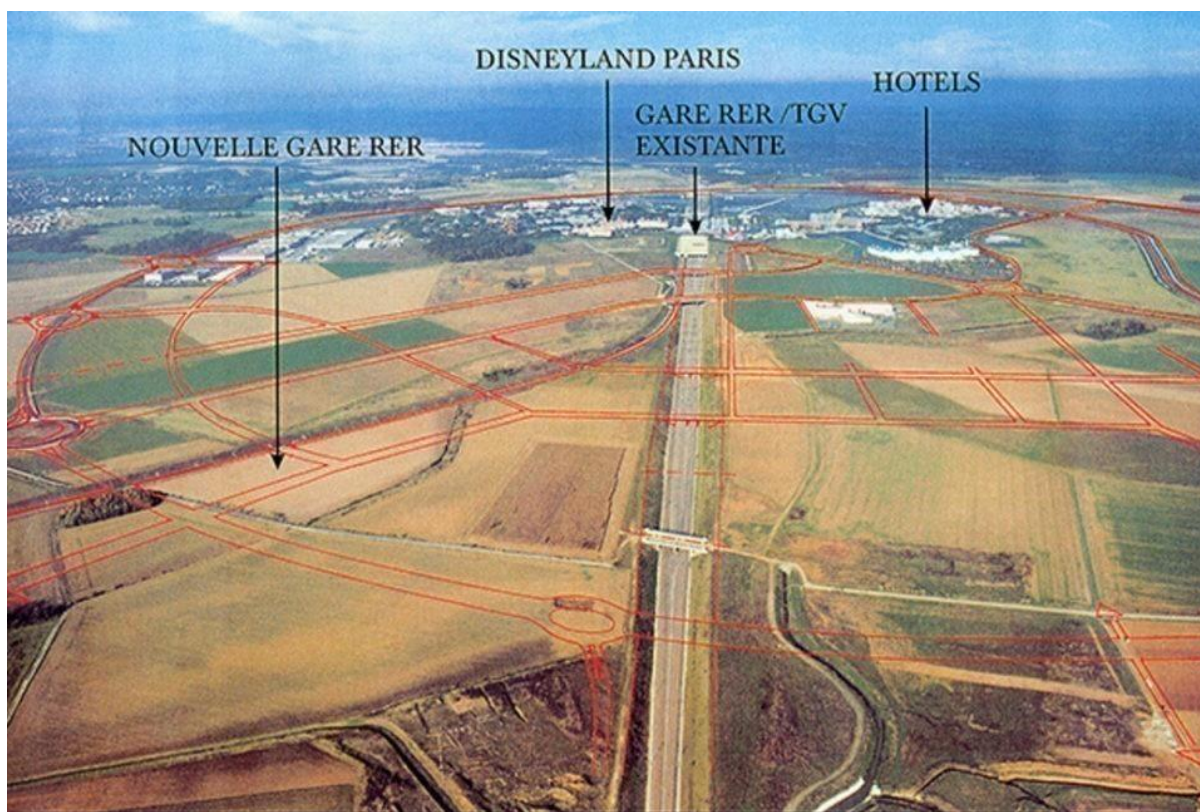


Figure 4. Foncier disponible avant l'aménagement de Disneyland Paris. Source : Comment Disneyland Paris a transformé Val d'Europe en 30 ans. La Marne, 2022.

De 1992 à 2002, le parc a agité comme un dynamiseur d'emplois pour la communauté d'agglomération et l'ensemble de la région francilienne : 12 000 emplois directs et 11 000 emplois indirects principalement dans les prestataires qui assurent l'approvisionnement pour le développement du parc. Par ailleurs, les dépenses des 12 millions de visiteurs annuels, soit un record européen, en dehors du parc génèrent elles aussi 18 000 emplois indirects en région parisienne. Dès 1996, le parc fut l'entreprise française la plus créatrice d'emplois sur les 20 dernières années, et est aujourd'hui l'entreprise française la plus créatrice d'emplois française en Île-de-France. Au sein de la ville nouvelle de Marne la Vallée, le nombre d'emplois a augmenté de 11,6 %.

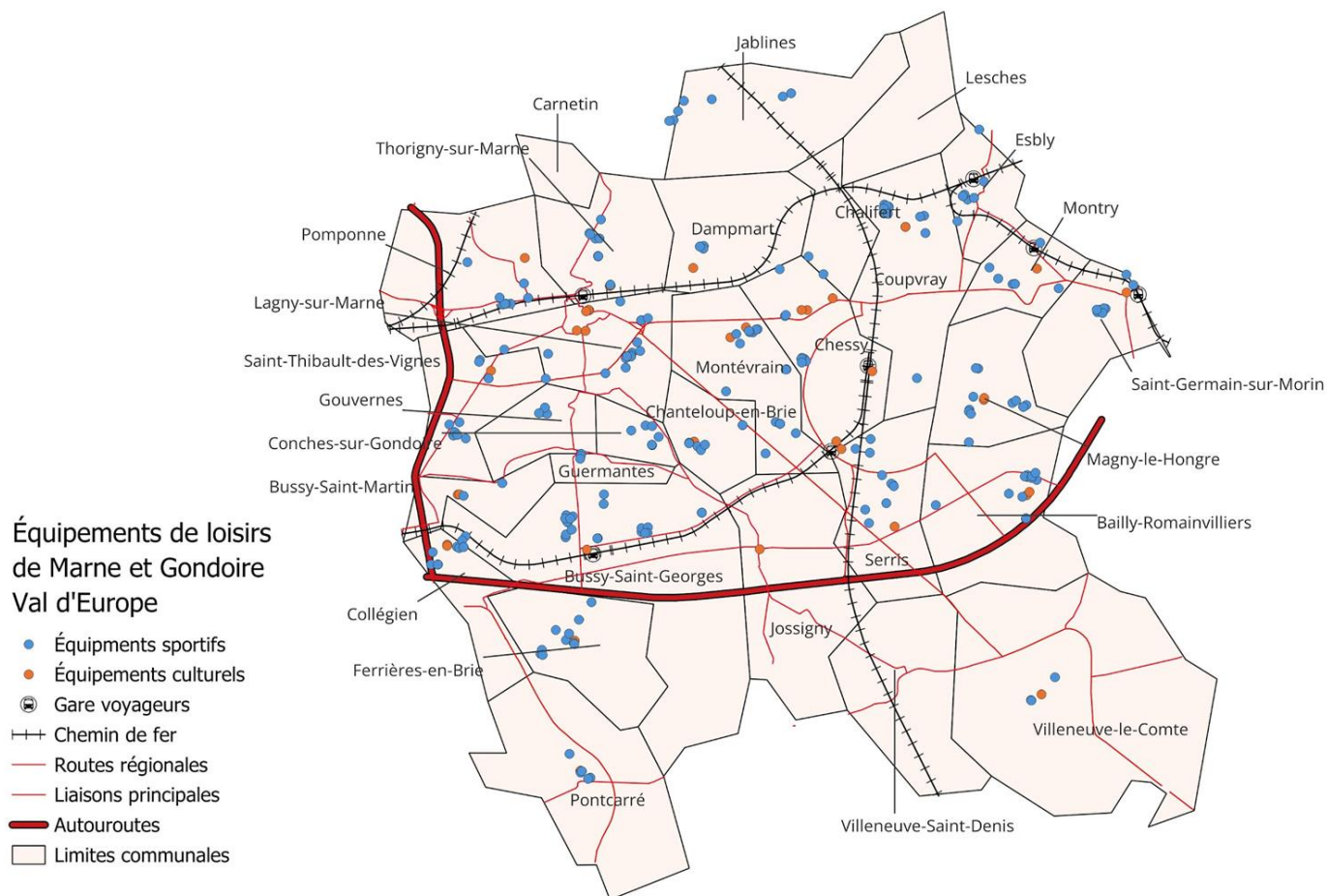
Le secteur de Val d'Europe a bénéficié des externalités positives qui ont été engendrées par le succès de Disney. 35 ans après la construction du premier parc à thème, ce territoire est devenu un pôle majeur du dynamisme économique francilien, et ce alors que la moitié seulement des 2 230 hectares a été aménagée. Après Disneyland Paris en 1992, ont suivi le centre commercial international Val d'Europe et les espaces de boutique outlet à ciel ouvert la « Vallée Village » en 2000. La galerie marchande a bénéficié d'un statut de zone touristique internationale à l'instar du parc

d'attraction, qui permet le travail dominical. C'est ainsi qu'il est devenu le 12ème centre commercial français en termes de surface et d'unités commerciales sur place, ainsi que le 3ème en termes de fréquentation. La Vallée Village, est un site qui accueille une centaine d'enseignes de luxe sous forme de cabanons, pour permettre aux grandes marques de se délocaliser hors Paris intra muros.

En résumé, le complexe Disney est directement impliqué dans l'aménagement du territoire, non seulement par la création d'un véritable pôle de loisir et de divertissement ne se limitant pas à un parc, mais aussi par le développement immobilier et économique. Et surtout, il exerce une influence significative sur les pouvoirs publics pour la construction d'infrastructures de transport desservant son centre, ce qui a un impact majeur sur les mobilités à l'échelle de la communauté d'agglomération, mais aussi régionale, nationale et internationale.

Pour observer, partiellement, l'effet du complexe, observons géographiquement les équipements liés aux loisirs sur le territoire (voir figure 5). Comme nous le montre cette carte, les équipements de loisirs sont globalement situés au centre du territoire de Marne et Gondoire et Val d'Europe. Par conséquent, comme nous avons montré l'influence historique du complexe Disney sur ce territoire, cette carte montre également comment les infrastructures de transport desservent certains équipements mieux que d'autres. De plus, cette carte montre aussi comment de nombreux équipements de loisirs du territoire sont relativement éloignés des gares du RER et du Transilien.

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



Pour se rendre sur de nombreux sites, la nécessité d'un autre mode s'impose et est le résultat d'un aménagement du territoire par le complexe Disney, sur des infrastructures qui desservent avant tout les points économiques stratégiques dans lesquelles le géant américains est implanté (Val d'Europe et Chessy notamment). Bien sûr, cette carte ne suffit pas à montrer l'effet du complexe Disney sur les mobilités liées aux loisirs. Toutefois, en la superposant à l'histoire du territoire, nous observons tout de même un effet dans l'aménagement du territoire qui influence les mobilités liées aux loisirs des habitant.e.s. D'ailleurs, la distribution de ces équipements dans cet espace permet d'approfondir cette idée.

Si, globalement une très grande majorité d'individus est proche d'un équipement sportif sur le territoire (voir tableau 1) et, dans une moindre mesure, d'équipements culturels (voir tableau 2), le résultat semble changer selon le territoire et le rapprochement des centralités du complexe Disney.

Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement sportif	Non	Oui	Total
	2361	152798	155159
En (%)	1,52	98,48	100

*Tableau 1. Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement sportif. Source : Filosofi 2017, INSEE ; réalisation du groupe.*

Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement culturel	Non	Oui	Total
	29028,5	126130,5	155159
En (%)	18,71	81,29	100

*Tableau 2. Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement culturel. Source : Filosofi 2017, INSEE ; réalisation du groupe.*

Comme le montre le premier tableau, les équipements sportifs ont tendance à être bien disséminés sur le territoire puisque 98,48% des individus vivant en Marne et

Gondaire et à Val d'Europe sont à moins de 1km. Selon la même logique, 81,29% des individus sont à moins de 1km d'équipements culturels, ce qui montre déjà une offre moins importante dans ce domaine des loisirs. Évidemment, la base permanente de l'INSEE confond plusieurs types de loisirs quotidiens dont certains sont généralement socialement marqués (golf, équitation). Par contre, cela montre déjà que la population et les équipements se concentrent au centre de ce territoire et qu'un acteur aussi influent que Disney a largement un effet sur ces mobilités.

Pour approfondir cet argumentaire, nous avons calculé le nombre d'individus à moins de 1km d'équipements sportifs et culturels dans les deux CA. Dans le tableau 3, nous voyons qu'une grande proportion d'individus, 70,96%, se trouve proche de ces équipements en Marne et Gondaire.

Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement sportif à Marne et Gondaire	Non	Oui	Total
	45060	110099	155159
En %	29,04	70,96	100

Tableau 3. Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement sportif en Marne et Gondaire.

Source : Filosofi 2017, INSEE ; réalisation du groupe.

Un résultat assez différent lorsqu'on observe celui de Val d'Europe. Dans le tableau 4, nous voyons une nette différence, puisque ce sont seulement 35,87% d'individus qui sont à moins de 1km d'équipement sportifs.

Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement sportif en VE	Non	Oui	Total
	99507	55652	155159
En %	64,13	35,87	100,00

Tableau 4. Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement sportif à Val d'Europe.

Source : Filosofi 2017, INSEE ; réalisation du groupe.

Certes, Marne et Gondoire et deux fois plus peuplés que Val d'Europe, mais cette différence démographique n'explique pas tout, car cela montre aussi un éloignement des équipements de loisirs par rapport aux lieux de vie des habitant.e.s, qui est aussi dû partiellement au complexe Disney. En effet, par la taille du parc d'attractions mais aussi par la capacité de gestion des projets immobiliers sur le territoire, le complexe Disney développe des loisirs précis qui, par leur absence, tendent à éloigner les habitant.e.s de certains équipements urbains. Par conséquent, puisque les individus de Val d'Europe sont plus éloignés de certains équipements, leur mobilité de loisirs s'en trouve influencée.

On retrouve une logique relativement similaire pour les équipements culturels (voir tableau 5 et 6), même si nous observons globalement une infériorité numérique de ce type d'équipements sur ce territoire. Ce diagnostic est par ailleurs une prémisse à un résultat qui sera plus détaillé dans les prochaines parties, et qui montre que les loisirs de type culturel ont tendance à être réalisés plus loin et impliquent certaines mobilités.

Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement culturel à Marne et Gondoire	Non	Oui	Total
	73710,5	81448,5	155159
En %	47,51	52,49	100

Tableau 5. Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement culturel en Marne et Gondoire.

Source : Filosofi 2017, INSEE ; réalisation du groupe.

Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement culturel en VE	Non	Oui	Total
	107736	47423	155159
En %	69,44	30,56	100

Tableau 6. Nombre d'individus à moins de 1km d'un équipement culturel à Val d'Europe.

Source : Filosofi 2017, INSEE ; réalisation du groupe..



En montrant la répartition spatiale de certains équipements sportifs et culturels associés aux loisirs quotidiens, ainsi que leur accessibilité, nous avons dessiné un portrait géographique de ce territoire qui est affecté par le complexe Disney. En se situant au centre du territoire et en étant marqué par des infrastructures de transports dont la vocation est aussi de relier le parc à Paris ; les déplacements des individus semblent largement influencé par le complexe tout en étant dépendant de certains modes de déplacements que nous allons maintenant détailler à travers une analyse socio-démographique du territoire.

### *2.2.3. Des dynamiques socio-démographiques caractérisées par une attractivité auprès des jeunes familles*

Le territoire est attractif, en effet, la population de Val d'Europe a augmenté de 10 % par an pour la période 1999-2006, et de 5 % entre 2006 et 2010 (SAN du Val d'Europe, janvier 2014). Ces chiffres sont assez exceptionnels, sachant que sur la même temporalité, l'ensemble de la population du département de la Seine-et-Marne, ne croît que de 1 % en moyenne, puis de 4,92 % entre 2010 et 2015 selon les données de l'INSEE en 2017. Si l'on prend en compte la période 2006-2014, la ville de Montévrain obtient une croissance de 87 % de sa population, soit la commune française avec le plus fort taux de croissance au cours de cette période avec 65 000 habitant.e.s supplémentaires. Dans le top 10, elle est suivie par d'autres communes du territoire d'étude : Magny-le-Hongre en place, Serris 5ème, Bussy-Saint-Georges 8ème et Bailly-Romainvilliers 9ème.

Ce territoire d'étude se distingue aussi par une surreprésentation des familles avec enfant(s), tant par rapport à la région qu'à l'ensemble de la France. Cette tendance est encore plus importante pour l'agglomération de Val d'Europe qui dépasse la moyenne départementale avec presque 38% de famille, contre 33% à l'échelle départementale, 28% à l'échelle régionale, et 25% à l'échelle nationale. Cette surreprésentation des familles dans notre territoire, et plus spécifiquement au sein de l'intercommunalité de Val d'Europe, soulève des interrogations. Par exemple, peut-être que l'EPCI de Val d'Europe possède beaucoup d'équipements favorables à l'installation de familles avec enfant(s) ou un prix du foncier plus abordable. Le graphique présentant la part de la population par tranche d'âge montre une part plus importante des personnes de moins de 44 ans par rapport à la moyenne nationale.

Cela peut s'expliquer par la part importante des familles avec enfants. De plus, la part des personnes de plus de 75 ans est inférieure de 5 points à la moyenne nationale.

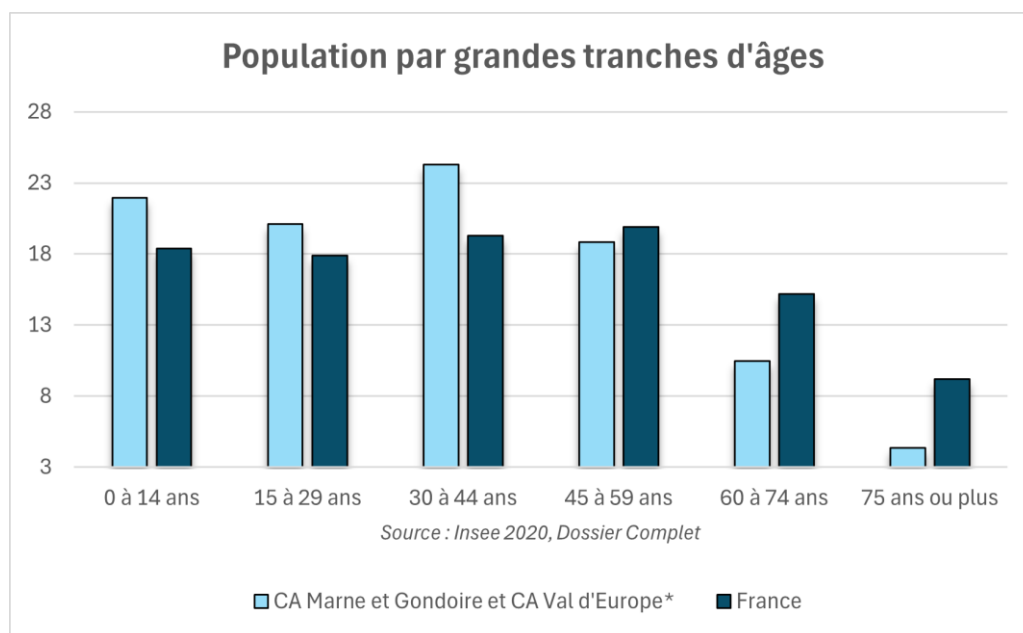


Figure 6. Un territoire avec une population assez. Source : "Dossier Complet" (Insee, 2020). Réalisation du groupe.

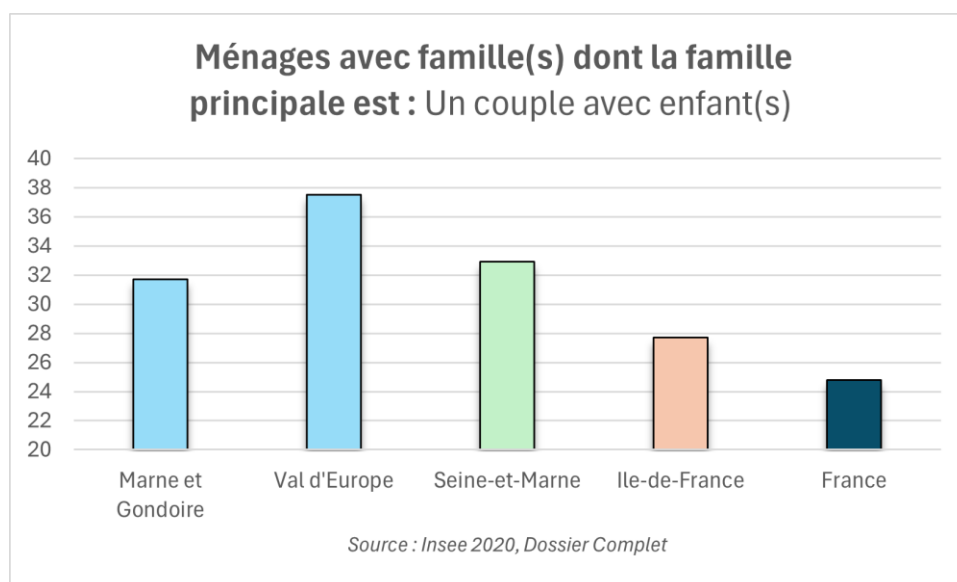


Figure 7. Un territoire jeune privilégié par les familles avec enfants. Source : "Dossier Complet" (Insee 2020), Réalisation du groupe.

Nous avons montré dans les parties précédentes que le territoire était attractif bien à des égards, pour son dynamisme économique, son pôle de loisir, sa desserte lourde et sa proximité avec Paris, tout en promettant un cadre de vie périurbain. Cela est visible dans sa démographie très dynamique, particulièrement auprès des jeunes familles, comparé à d'autres territoires périurbains de la région. Le territoire est aussi pôle d'attractivité touristique majeur, engendrant l'arrivée de flux massifs venant du territoire national et international.

## **2.2 – ...qui conduit à une coexistence contrainte entre mobilités touristiques et mobilités de loisirs**

Le territoire bénéficie d'une desserte importante du fait de ces infrastructures de transport en commun « lourdes », telles que le RER A et le Transilien P. La ligne du RER A relie Paris, Val d'Europe, et Disney Village et Disneyland, offrant ainsi un accès à ces trois centres en un maximum de 37 minutes de trajet (Paris ↔ Marne La Vallée Chessy). De plus, le Transilien P permet de rejoindre Paris depuis Lagny-Thorigny sur Marne en 25 minutes. Ces liaisons assurent une desserte efficace des principaux pôles du territoire. Toutefois, pour les résident.e.s qui n'habitent pas directement à proximité de ces gares, l'accès peut devenir plus complexe. En effet, l'accessibilité par le réseau de bus est limitée, avec des niveaux de service inégaux selon les lignes.

### *2.2.1. Des centralités de loisirs qui constituent des polarités de réseaux de transport*

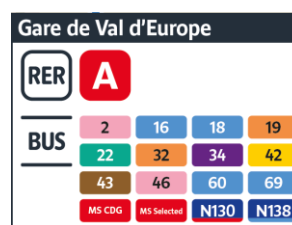
Ce territoire se démarque par une infrastructure de transport importante reliant les différents pôles entre eux. Comme le RER A reliant Paris à DisneyLand, avec la desserte de deux stations entre elles : Bussy-Saint-Georges, Serris. Pour compléter l'offre ferroviaire, le secteur propose la présence de la ligne P du transilien, ouverte en 2004, longue de 252 kilomètres, fréquentée en moyenne par 105 000 voyageurs au quotidien, et qui dessert 45 communes, dont celles de Lagny-sur-Marne, Esbly, Montry, Couilly-Pont-aux-Dames. Ainsi qu'une gare desservant le territoire national mais aussi international avec l'eurostar. Enfin, même si le secteur ne comporte pas d'aéroports commerciaux, la proximité de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, distant de 27 kilomètres de la ville de Serris, permet notamment aux 20 000 visiteurs

par jour de Disneyland Paris, dont de nombreux touristes, de s'insérer aux sein des centralités touristiques des deux CA.

Cependant, cette offre de transport reliant les pôles ne permet pas forcément de répondre aux besoins des résident.e.s dans leurs déplacements quotidiens, particulièrement de loisir. Afin de rendre compte de l'offre de transport à une échelle plus fine, une étude de cas de la station de bus Val d'Europe a été effectuée. Le centre commercial de Val d'Europe proposant une série de loisirs marchands, est à la fois un espace pratiqué par les habitant.e.s et les touristes, ainsi il semble être intéressant de l'étudier. De plus, il est intéressant de s'attarder sur l'offre de bus, car elle s'adresse plus aux résident.e.s du territoire, et permet de rendre compte de la desserte hors des pôles principaux.

### ETUDE DE CAS : L'arrêt de bus Gare Val d'Europe.

Avec ses 10 lignes de bus et sa station du RER A, cet arrêt semble bien servir les besoins de déplacement des touristes et des résident.e.s dans les quartiers environnants. Cependant, une analyse des horaires montre que la situation est plus nuancée.



Ligne de bus	Horair e début	Horaire fin	Fréquen ce min	Samedi	Dimanche
<b>2</b>	6h	20h	28-60	Identique à la semaine	<i>Pas de service</i>
<b>16 EX</b>	<i>Pas de service</i>	<i>Pas de service</i>	<i>Pas de service</i>	Samedi : 8h-> 18h, toutes les 3h	<i>Pas de service</i>
<b>18</b>	5h	18h 30	30 – 90	Identique à la semaine	<i>Pas de service</i>
<b>19</b>	9h	16h	15- 20 min	Identique à la semaine	<i>Pas de service</i>
<b>22</b>	6h	23h 10	12- 30 min	Identique à la semaine	Fréquence réduite
<b>34</b>	5h	2h30	15 min	Identique à la semaine	Fréquence réduite

Ligne de bus	Horair e début	Horaire fin	Fréquen ce min	Samedi	Dimanche
42	5h	00h	15 min	Identique à la semaine	Fréquence réduite
32	5h50	20h20	17 – 68	Identique à la semaine	Fréquence réduite
46	5h50	20h15	20-45	Identique à la semaine	<i>Pas de service</i>
69	5h	22h20	8-31	Identique à la semaine	Fréquence réduite
60	5h20	18h40	30-90	Identique à la semaine	Fréquence réduite
Selecte d	10h	16h		Identique à la semaine	Identique à la semaine

Tableau 7. Analyse des horaires de bus de Val d'Europe.

Source : Ile de France Mobilité ; réalisation du groupe.

Tout d'abord, l'amplitude horaire des services de bus ne semble pas adaptée à la pratique des loisirs, avec seulement 4 des 10 lignes de bus proposant des services qui se terminent après 21 heures. En revanche, 7 des 10 lignes commencent leurs services avant 6 heures du matin, ce qui suggère qu'ils sont davantage alignés sur les horaires de travail. Cette situation peut sembler surprenante compte tenu de l'emplacement de l'arrêt, situé à Val d'Europe, une zone centrée sur les loisirs avec un centre commercial, un parc, une piscine, etc. De plus, la fréquence des bus est très inégale non seulement entre les différentes lignes, mais également au sein d'une même ligne, ce qui diminue la fiabilité du service pour les habitant.e.s. Enfin, 4 des 11 lignes de bus n'opèrent pas le dimanche, et toutes les lignes proposent un service réduit ce jour-là, malgré le fait que le centre commercial soit ouvert et que le dimanche soit généralement une journée privilégiée pour les loisirs. Il est également intéressant de noter que la seule ligne présentant une fréquence et des horaires identiques entre la semaine et le week-end est la ligne « Selected », desservant les hôtels et l'aéroport, ce qui la destine principalement aux touristes. Cela peut aussi refléter des impératifs de

rentabilité touchant les transports en commun qui poussent les acteurs, comme lors de notre entretien l'entreprise Busor<sup>35</sup>, à mettre en place des lignes uniquement à fort potentiel de fréquentation.

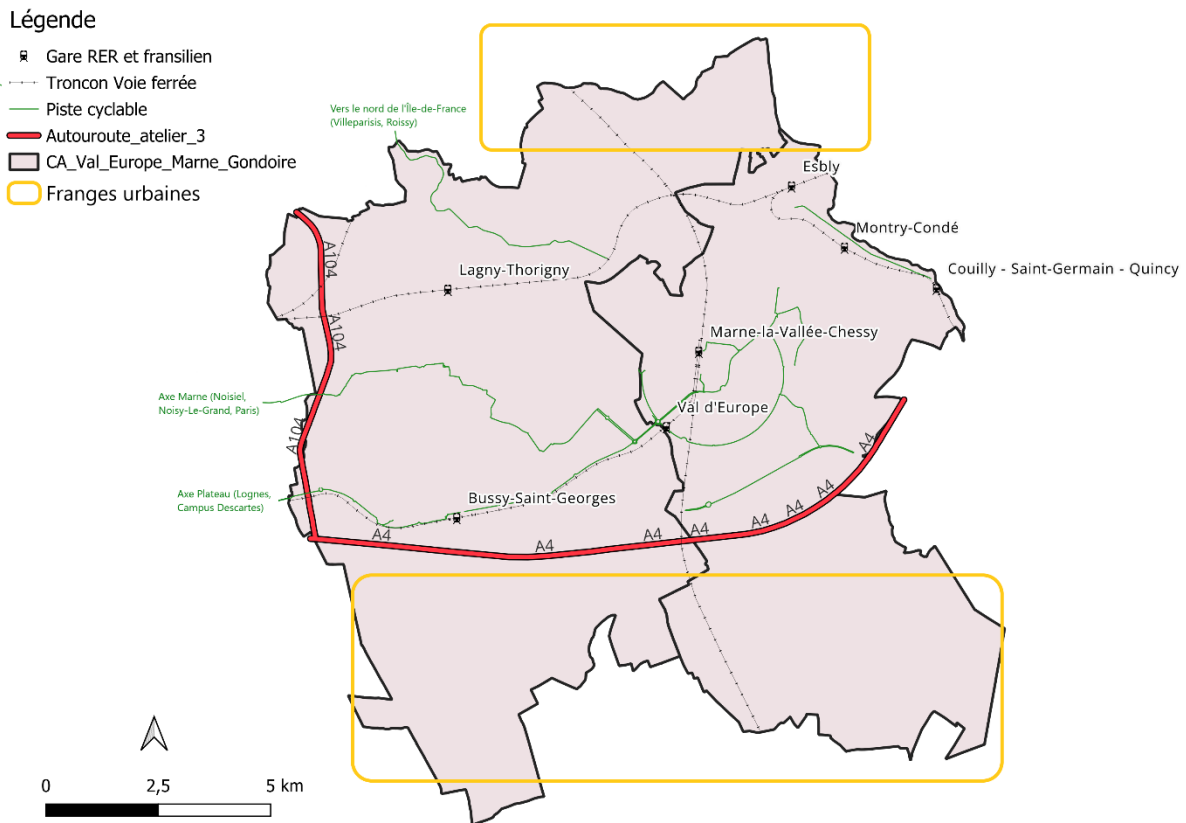


Figure 8. Carte des lignes de bus au départ de Val d'Europe avec une amplitude horaire pouvant correspondre à des pratiques de loisirs. Source : donnée de fréquence et amplitude : Moovit. Ligne de bus : Data.Gouv ; réalisation du groupe.

La figure 8 montre que les bus ayant une amplitude horaire plus importante au départ de Val d'Europe, desservent seulement une petite partie du territoire. De plus, ils maintiennent une forte orientation vers les gares de RER et transilien, ce qui montre aussi l'importance de ces pôles dans le réseau de bus du territoire.

En résumé, l'analyse de cet arrêt montre les tensions entre des transports en commun de masse desservant des pôles de loisirs, et les besoins des habitant.e.s pour se rendre à leur propres loisirs. Cette amplitude, ainsi que les fréquences insuffisantes, rendent peut compétitif l'offre de bus présente à cet arrêt de bus comparé à l'utilisation

<sup>35</sup> Entretien au centre opérationnel bus de Busor, 22 novembre 2023

de la voiture personnelle, particulièrement dans la pratique des loisirs. Cela pourrait expliquer la part modale importante de l'utilisation de la voiture.

En effet, la proportion de ménages possédant au moins un véhicule (figure 7) est nettement supérieure à la moyenne régionale d'Île-de-France (environ 85% pour les communautés d'agglomération Marne et Gondoire, ainsi que Val d'Europe, contre 65% pour l'ensemble de l'Île-de-France). Ce constat n'est guère surprenant étant donné l'inclusion du cas particulier de Paris dans la moyenne régionale. Toutefois, bien que ces communautés d'agglomération ne se distinguent pas particulièrement du département de Seine-et-Marne en termes de possession de véhicules, leur taux reste supérieur à la moyenne nationale (environ 81%).

Le graphique illustrant la part modale (à gauche, la part des déplacements en voiture, et à droite, la part des transports en commun) révèle que l'utilisation des transports en commun pour les trajets professionnels est légèrement plus élevée dans les deux communautés d'agglomération par rapport au département de la Seine-et-Marne, et nettement supérieure à la moyenne nationale. Cependant, l'utilisation des transports en commun pour les déplacements professionnels demeure inférieure à la moyenne régionale. Cette observation semble paradoxale en comparaison avec le résultat précédent. En effet, bien que les habitant.e.s des communautés d'agglomération Marne et Gondoire ainsi que Val d'Europe possèdent un taux de motorisation supérieur à la moyenne nationale, ils en font un usage moindre pour leurs déplacements professionnels. Cette disparité ne peut être attribuée à un effet de revenu, puisque le revenu médian du territoire est inférieur à la moyenne nationale (26700€ pour la CA Marne-et-Gondoire et 27800€ pour la CA Val d'Europe, contre 31000€ à l'échelle de la France).

On peut émettre l'hypothèse que cela est lié aux motifs de déplacement, les habitant.e.s du territoire utilisent peut-être la voiture pour d'autres déplacements que ceux du Domicile-Travail, notamment les mobilités de loisirs. Il s'agit donc d'un territoire fortement véhiculé, malgré sa proximité avec la capitale et la présence du RER A. Cette dynamique sera analysée plus en détail dans la suite du diagnostic.

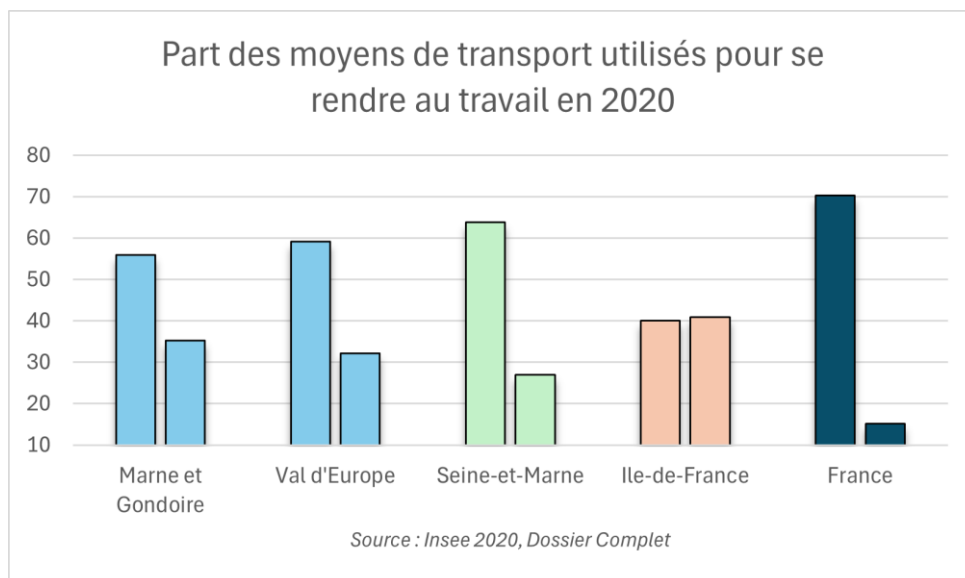
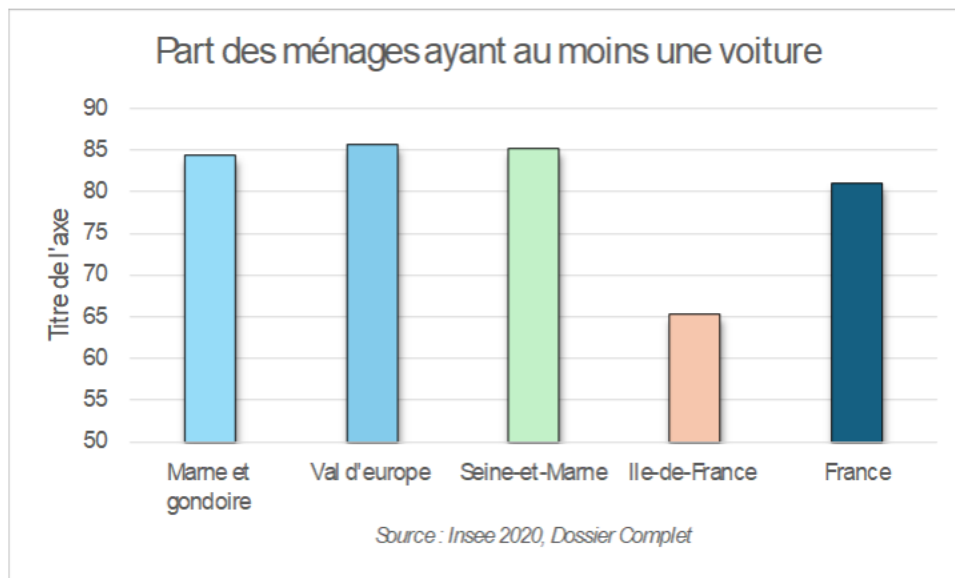


Figure 9. Des ménages très équipés en voitures et qui utilisent beaucoup ce mode de transport pour les mobilités liées à l'emploi. Source : Réalisation du groupe, données : « Dossier Complet (Insee, 2020) »

N.B. pour le second graphique la colonne de gauche correspond aux automobiles et celle de droite aux transports en commun

On remarque donc une tension entre des réseaux de transports ferroviaires lourds desservant les pôles principaux du territoire, mais aussi un réseau de desserte local qui semble pourtant en inadéquation avec les pratiques de loisirs des habitant.e.s. Cela peut expliquer la part importante de l'utilisation de la voiture sur un territoire pourtant desservi par le RER A et Transilien P.



### 2.2.2. Menant à une moindre accessibilité des franges urbaines qui deviennent des espaces de loisirs en marge

Les communautés d'agglomération de Marne et Gondoire et de Val d'Europe sont caractérisées par un développement urbain extensif, ainsi que par des disparités spatiales marquées. Une polarisation au centre de la CA témoigne de l'intensité du phénomène d'urbanisation, renforcé par le maillage autoroutier favorisant un développement le long des axes de transport. La carte de l'occupation des sols met en évidence cette polarisation du tissu urbain au centre. Les centralités urbaines, en rouge (Fig.8) sont entourées de vastes zones agricoles en périphérie, en vert (Fig.8). On observe également un léger phénomène de mitage urbain à l'extrême sud (Ferrières-en-Brie) et à l'extrême nord (Pomponne).

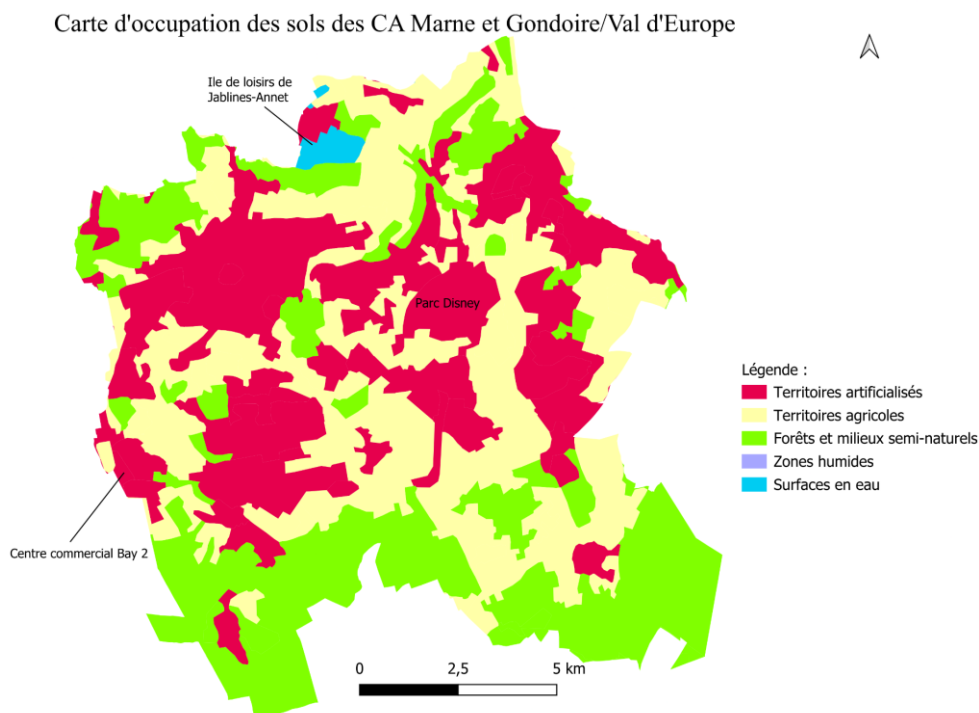


Figure 10. Carte de l'usage des sols, une forte urbanité au centre du territoire d'étude

Cette disparité entre les espaces urbanisés, les espaces agricoles et « naturels » se reflète également dans les dessertes en transports en commun. On constate en effet une concentration du réseau de transport public au centre du territoire. La mise en parallèle avec le manque de pistes cyclables (voir figure 11) dans les zones éloignées du centre de la CA amène à s'interroger sur la possibilité pour les habitant.e.s de se rendre dans ces espaces sans voiture.

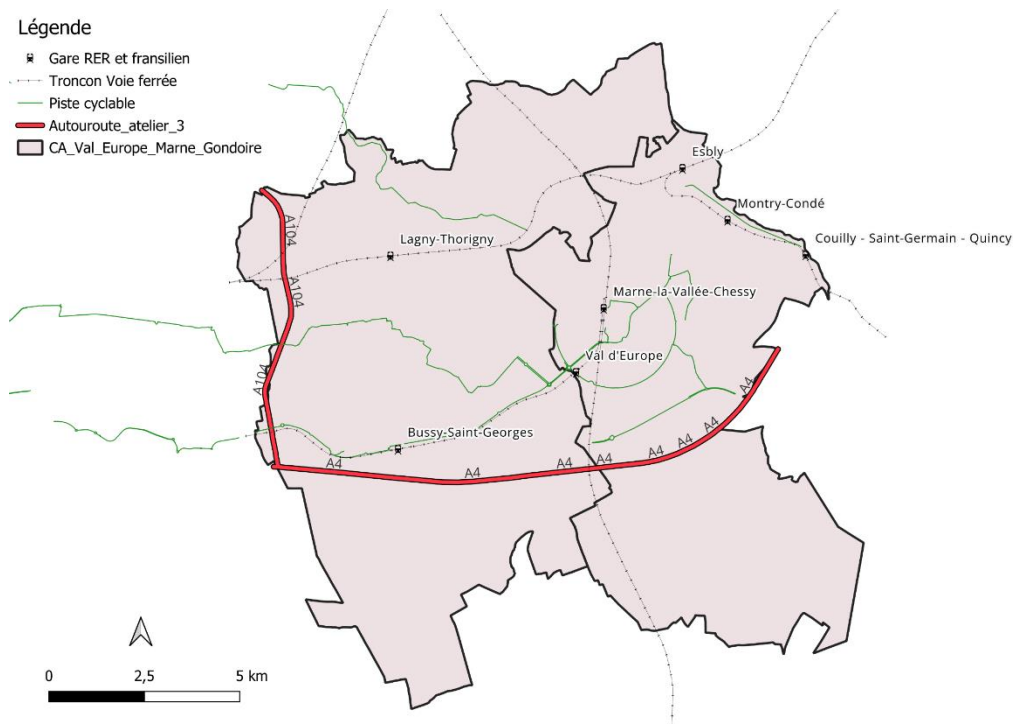


Figure 11. Carte montrant des « franges urbaines » éloignées des réseaux de transports. Source : Réalisation du groupe.

Le territoire est polarisé autour de centralité de loisirs, et plus généralement autour des zones urbaines présentes au centre du territoire comme le montre la carte d'utilisation des sols, en laissant les espaces naturels en marge des réseaux de transport et piste cyclable. Bien que cela ne soit pas surprenant en soi, cela soulève des questions quant à la mise en valeur de ces espaces par les municipalités dans les documents d'urbanisme et dans les journaux principaux. En effet, ces espaces sont présentés comme attractifs pour les habitant.e.s qui en font des secteurs de loisirs à part entière. Pourtant, ces lieux semblent être moins bien desservis par rapport aux autres centralités de loisirs.

Ces polarités sont reliées par des infrastructures de transport (routières et ferroviaires) lourdes engendrant des coupures urbaines compliquant la pratique des modes doux. L'autoroute A4 (Fig.9) coupe le territoire d'est en ouest, devenant une frontière à franchir pour les modes actifs. Cela est visible à travers les pistes cyclables qui se trouvent exclusivement au nord de cette autoroute (Fig. 9). Cela peut être matérialisé à travers cet échangeur (Fig. 10), qui est ressorti lors des entretiens comme problématique à franchir.

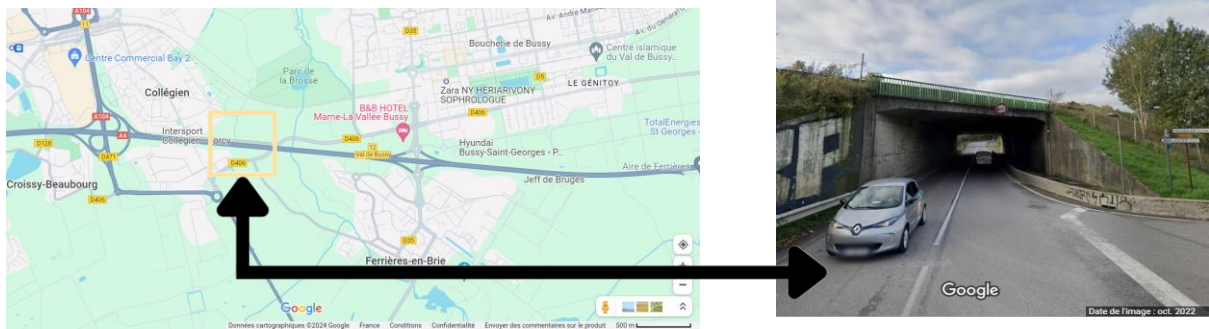


Figure 12 : Exemple d'aménagement cyclable en Marne et Gondoire. Source : Google maps et Google streetview. Capture d'écran du groupe.

L'autoroute divise en deux le territoire avec un espace de franchissement aménagé au-dessous. Cet aménagement est le seul sur les trois kilomètres séparant les deux échangeurs, et ne semble pas très engageant pour les cyclistes. Tout d'abord, parce qu'il est précédé d'une descente et suivi d'une montée importante, et aussi parce que l'espace protégé n'est pas large, obligeant les cyclistes à réduire fortement la vitesse.

Ce problème de franchissement ne semble pas avoir été dépassé par le plan de RER V car les pistes cyclables prévues sont parallèles à cette autoroute.

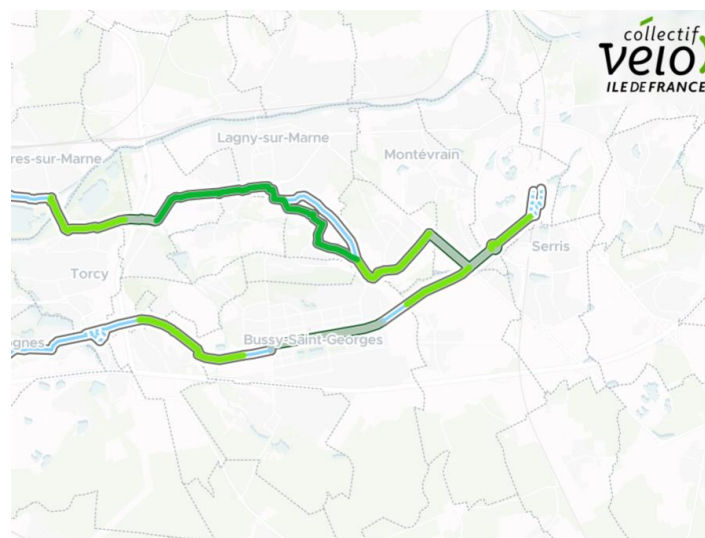


Figure 13. Tracé du Réseau Express Vélo en Ile de France. Les parties vertes sont celles réalisées, celles qui sont en bleu sont à l'étude. Source : Collectif vélo Ile de France.

Les espaces dédiés aux mobilités actives suivent le même tracé que les infrastructures lourdes car les franchir est compliqué et nécessite des aménagements spécifiques. Une des conséquences est une part modale des vélos faible, car les espaces sécurisés et agréables pour le pratiquer sont peu présents sur le territoire. De plus, les franges urbaines (espaces verts) se trouvant en périphérie du territoire, c'est-à-dire

hors des frontières routières et ferroviaires, sont difficilement accessibles en mobilité douce depuis le centre, alors même qu'elles sont des espaces privilégiés pour les mobilités de loisirs. Comme le montre la mise en avant des mobilités douces dans les documents d'urbanisme, presses locales, et informations présentées à l'office du tourisme. Cependant, leur accessibilité reste contrainte sur ce territoire, cette tension sera évoquée plus en détail dans la suite de l'étude.

En résumé, l'offre de loisirs du territoire est polarisée avec quelques centralités, notamment Disney, qui sont intégrées aux réseaux de transports routiers et ferroviaires. Contrairement à d'autres offres de loisirs, comme les espaces naturels, qui sont éloignés des réseaux de transport, et même séparés par des frontières difficilement franchissables pour les modes doux.

Disney joue donc un rôle important dans l'aménagement du territoire, ayant des conséquences sur les transports et mobilités, ainsi que sur l'aménagement. Du fait de ses caractéristiques, ce territoire périurbain est attractif comme le montre la population composée massivement de jeunes familles. Mais cette polarisation a aussi des conséquences sur les transports qui sont orientés vers les polarités, délaissant certaines parties du territoire et poussant les ménages à se motoriser. De plus, malgré la mise en avant des espaces verts, ils sont difficilement accessibles en mobilités actives, semblant renforcer encore l'utilisation de la voiture pour les déplacements de loisirs. Les mobilités de loisirs et les pratiques de loisirs sont conditionnés par ces enjeux, qui seront maintenant étudiés.

### **3. Des loisirs de proximité et un fort usage de la voiture pour les déplacements de courte durée**

Rappelons-le, les mobilités de loisirs s'intègrent dans un temps secondaire du quotidien. La variante spatiale est donc essentielle et la proximité devient un paramètre primordial pour accéder au loisir. L'accessibilité aux loisirs est un deuxième facteur déterminant qui motive ou décourage le déroulement de ces activités. De même, le perçu de cette proximité dépend tant de la localisation des lieux de loisirs que des modalités d'accès à ces loisirs. L'accent mis sur cette notion fait ressortir cette perception clivante d'une proximité qui repose sur l'espace vécu. Comment les habitant.e.s envisagent de se déplacer pour le motif des loisirs ? Quelles sont les activités qui demandent un effort moindre pour le temps de déplacement ? Il apparaît

presque dérisoire d'évoquer la proximité, dans ce territoire peu dense et marqué par la périurbanité. S'ils choisissent des loisirs plus proches, ce n'est pas seulement lié à leur emplacement spatial, certains loisirs ne s'inscrivent pas dans le local, mais sont intégrés dans une centralité qui permet un déplacement rapide. Cette perception relativiste qui découle de la proximité est intéressante, car elle permet de comprendre les stratégies de mobilités (Est- on proche parce que l'on se déplace en voiture ? Parce que l'on habite à côté de la station de métro ? Parce que les loisirs se situent à proximité du lieu de vie/de travail ? ). La vie en proximité est souvent du ressort des villes denses mais la présence de plusieurs centralités, notamment de loisirs crée une densification des loisirs marchands et même des loisirs plus informels.

### **3.1. Une pratique des loisirs fréquente s'inscrivant dans un environnement immédiat et connu**

#### *3.1.1. Malgré une offre de loisirs orientée vers de grandes centralités, les activités sportives et la promenade comme loisirs pratiqués fréquemment et localement*

L'analyse du contexte urbain en relation avec les loisirs conduit à une réflexion sur la distance entre les lieux de loisirs et les lieux de domicile et de travail des habitant.e.s. Le périmètre dans lequel se situe le loisir reste un facteur déterminant pour les mobilités de loisirs, surtout pour ceux qui s'effectuent régulièrement. Les loisirs sont constitutifs d'un espace-temps qui doit être le plus rationnel possible, c'est-à-dire que l'habitant, lorsqu'il se déplace pour se rendre dans son lieu de loisir, ne mobilise pas plus de trente minutes. Ainsi les pratiques de loisirs s'inscrivent dans cette logique de proximité et temps court sont souvent des loisirs de « quartiers ».

Parmi eux, les pratiques sportives collectives ou individuelles ressortent de manière assez flagrante dans les résultats récoltés. Si bien les associations sportives que les clubs ou les lieux en extérieur présentant des équipements figurent dans cette catégorie de loisir. En plus de cette catégorie, les loisirs associés à la promenade sont également des activités pratiquées dans une proximité avec le domicile/lieu de travail assez régulièrement. En effet, 7% des répondants déclarent effectuer des activités sportives plusieurs fois par semaine (y compris le week-end) et 4% le renseignent pour les promenades. Ces deux chiffres, pourtant bas, sont assez significatifs et contrastent avec d'autres types de loisirs qu'on aurait pu imaginer plus fréquents tels que le « soin personnel ».

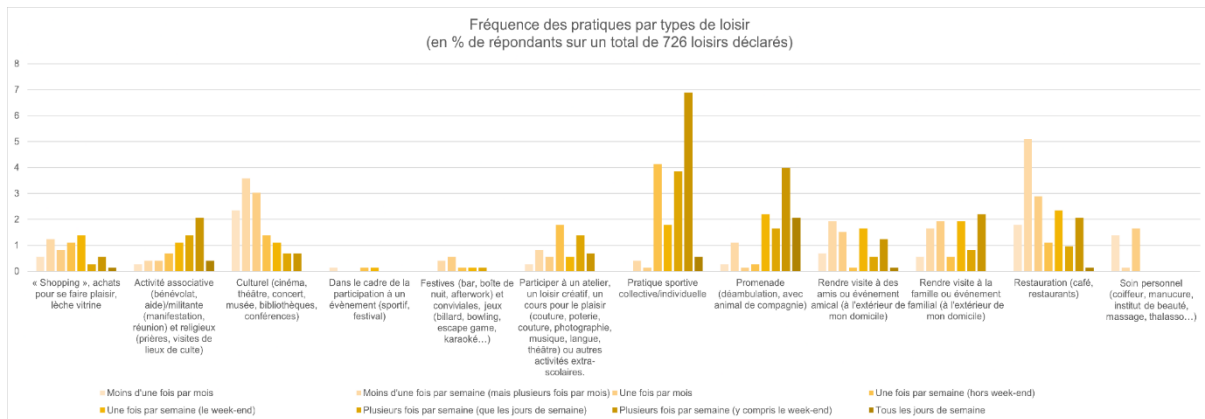


Figure 14. Fréquence des pratiques par types de loisir. Source : questionnaire, réalisation du groupe.

## Point méthodologie : le questionnaire

Ce questionnaire vise à évaluer l'influence du contexte d'un territoire périurbain doté par de lourdes infrastructures de transport (RER, Transilien et Autoroute A4) ainsi que du complexe Disney, principal moteur économique, foncier et touristique, sur les pratiques des habitant.e.s. Ainsi, plus précisément, il permet d'obtenir des réponses à cinq principales interrogations établies avant la création du questionnaire. Celles-ci sont détaillées dans le tableau ci-dessous (Figure 14).

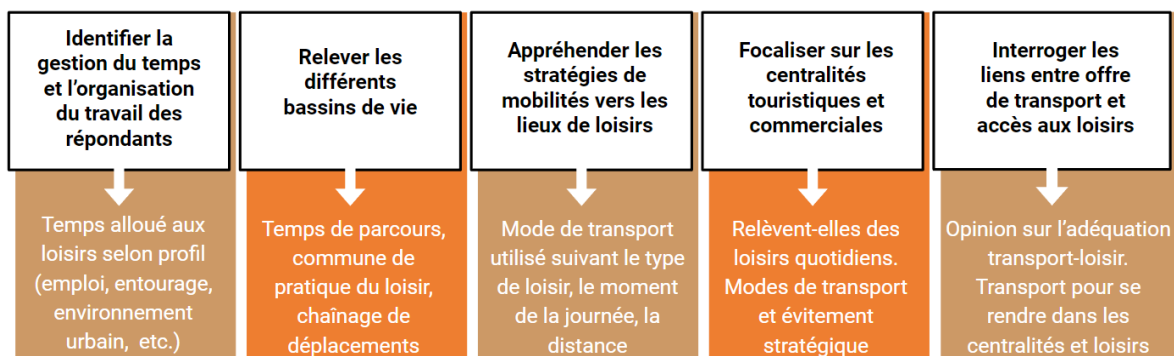


Figure 15. Cinq interrogations au sujet des mobilités pour les loisirs des habitant.e.s.

Une fois ces 5 interrogations posées, nous avons procédé à l'écriture du questionnaire. Une première question permet de garder uniquement comme répondant les personnes habitant dans l'une des 30 communes de notre territoire. Le questionnaire se divise ensuite en cinq parties distinctes telles que détaillées ci-dessous (Figure 16).

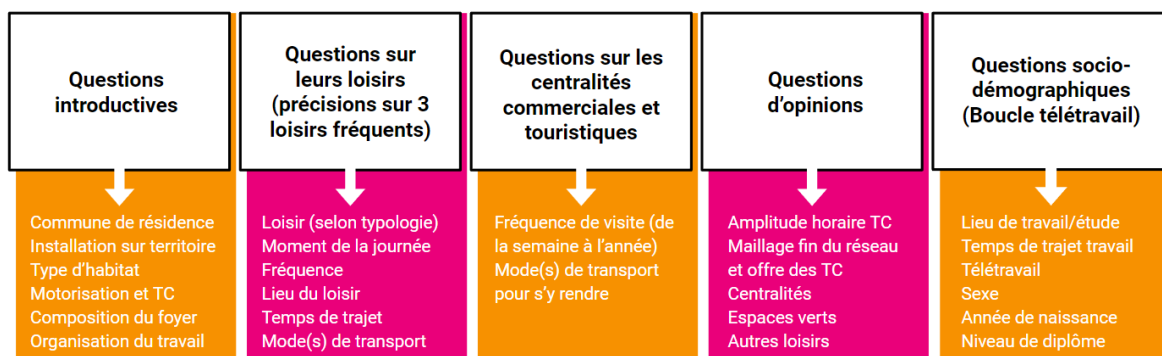
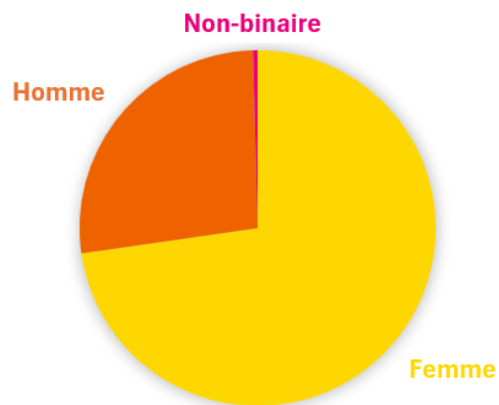


Figure 16. Cinq parties pour bien appréhender les pratiques de mobilités pour les loisirs.

Pour administrer le questionnaire, nous avons fait le choix de l'envoyer d'abord aux personnes directement concernées par la pratique des loisirs sur le territoire, nous l'avons donc envoyé par mail à plus de 700 associations des deux intercommunalités. Seulement, cela a pour limite que certaines de ces associations notamment celles aux limites de notre territoire attirent certainement des personnes n'habitant pas sur le territoire. Alors pour poursuivre la diffusion du questionnaire en visant un public plus large ne pratiquant pas forcément de loisirs en club, nous avons misé sur les pages et groupes attribués aux villes sur les réseaux et sociaux. Au total, 263 réponses ont été collectées dont 242 effectives (c'est-à-dire, des personnes résidant sur l'une ou l'autre des deux intercommunalités).

Cependant, notre questionnaire possède plusieurs limites. D'abord, il n'est pas représentatif de la population locale, nous avons une surreprésentation des femmes parmi les répondant.e.s au questionnaire. Aussi, les répondant.e.s sont surdiplômé.e.s par rapport à la population totale du territoire. (Figure 16). Pour autant, notre échantillon a pour intérêt de représenter des habitant.e.s de toutes les communes du territoire y compris en fonction des communes les plus peuplées comme Lagny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges. Aussi, nous avons voulu réaliser un questionnaire qui reprenait la forme d'une enquête type EMC<sup>2</sup> en demandant les loisirs des personnes sur 14 jours pour être le plus précis possible. Seulement, étant donné la longueur du questionnaire, nous avons dû nous résoudre à 3 loisirs principaux des habitant.e.s, afin de creuser ces 3 loisirs principaux.

## RÉPARTITION DU GENRE DE L'ÉCHANTILLON



## RÉPARTITION DU GENRE DANS LA POPULATION

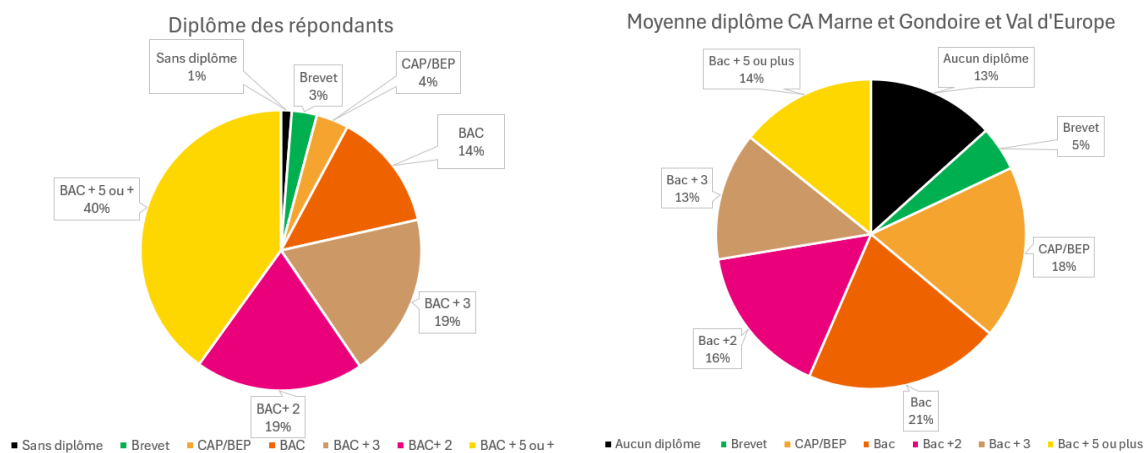
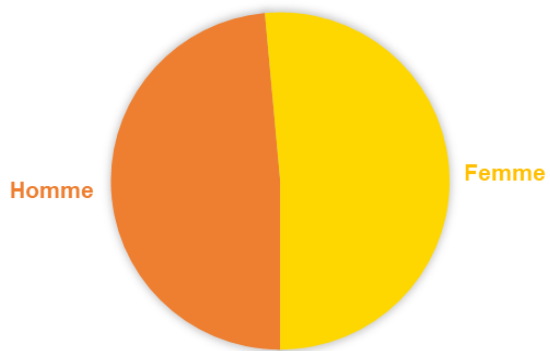


Figure 17. Un échantillon de répondant.e.s surdiplômé.e.s et avec bien plus de femmes que dans la population du territoire. Source : questionnaire, réalisation du groupe.

En outre, même si quantitativement, les activités sportives sont les loisirs les plus fréquemment effectués par le plus grand nombre de répondants, il n'en demeure pas moins que les activités de promenade se pratiquent davantage tous les jours ( 2% des répondants déclarent se promener/déambuler tous les jours). Cette surreprésentation (relative) de ces deux types de loisirs indiquent, dans un premier temps, une régularité dont découlerait sûrement une mobilité fréquente mais restreinte spatialement. La figure suivante ajoute un paramètre primordial dans la compréhension, avec le facteur « temps de trajet », ce qui autorise à confirmer l'hypothèse d'une mobilité restreinte pour les loisirs les plus fréquents.



A mesure que la fréquence de l'activité diminue, sa distance s'allonge. La figure 13 démontre, une nouvelle fois, que les activités sportives et les promenades demeurent des loisirs réguliers mais aussi proches du lieu de domicile/travail des habitant.e.s. Ces derniers, sont les loisirs s'effectuant en majeure partie à moins de quinze minutes. Les habitant.e.s des CA de Marne et Gondoire et Val d'Europe semblent privilégier des lieux de proximité. Cette proximité doit sans doute être questionnée au prisme de la mobilité, puisqu'il est question de temps de trajet. Cette proximité exprimée en temps peut aussi bien signifier que le mode de déplacement permet cette réduction de la distance tout en encourageant cette régularité. Ce résultat permet de faire émerger deux interprétations :

→ 1ère interprétation : Le temps de distance peu élevé traduit une courte distance. Les répondants habitent à côté du lieu de promenade ou d'activité sportive.

→ 2e interprétation : Le temps de distance peu élevé traduit une distance moyenne mais l'utilisation de l'automobile permet de réduire le temps de parcours.

Les deux interprétations ne sont pas exclusives et peuvent, au contraire, se combiner, le lieu de loisir peut être compris dans le périmètre voisin de l'habitant.e, et celui/celle peut choisir de s'y rendre en voiture. Quoi qu'il en soit, pour se rendre dans des loisirs appartenant à la catégorie « activité sportive », la majorité des répondants ayant choisi ce type de loisir s'y rend en voiture. Sur 18 répondants ayant choisi l'activité sportive comme loisirs (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> loisirs), 10 d'entre eux se rendent sur le lieu de ce type de loisir en voiture. A contrario, la promenade mobilise davantage la part modale de la marche avec 11 répondants sur 12 ayant choisi la promenade comme loisir. Ainsi, la régularité de la mobilité de ces loisirs s'explique non seulement par la proximité mais également par le mode de transport. L'aisance avec laquelle les habitant.e.s se rendent sur le lieu de loisir, quand bien même la proximité existante, se traduit par une utilisation de la voiture. Un autre élément essentiel qui donne des indices sur la pratique des loisirs de proximité est l'absence d'utilisation des transports en commun, notamment le bus qui n'apparaît dans aucun des deux graphiques. Sur la base des commentaires relevés en entretiens spontanés, force est de constater, que les transports en commun sont absents. Cependant, ce qui permet tout de même de contrebalancer cette assertion est la part modale de la marche qui reste assez présente.

Concernant les activités sportives la marche constitue une part modale pour 8 répondants sur 18, soit deux répondants en moins par rapport à l'automobile. Les deux activités qui tiennent leur attractivité par la proximité profitent également à ce mode actif. Dans le contexte de la promenade, la marche devient une mobilité récréative et prolonge l'activité de loisir. Dans le même temps, la pratique de la marche exprime une proximité encore plus étroite par rapport à la voiture qui signifie que le temps de trajet se réduit seulement grâce à la vitesse.

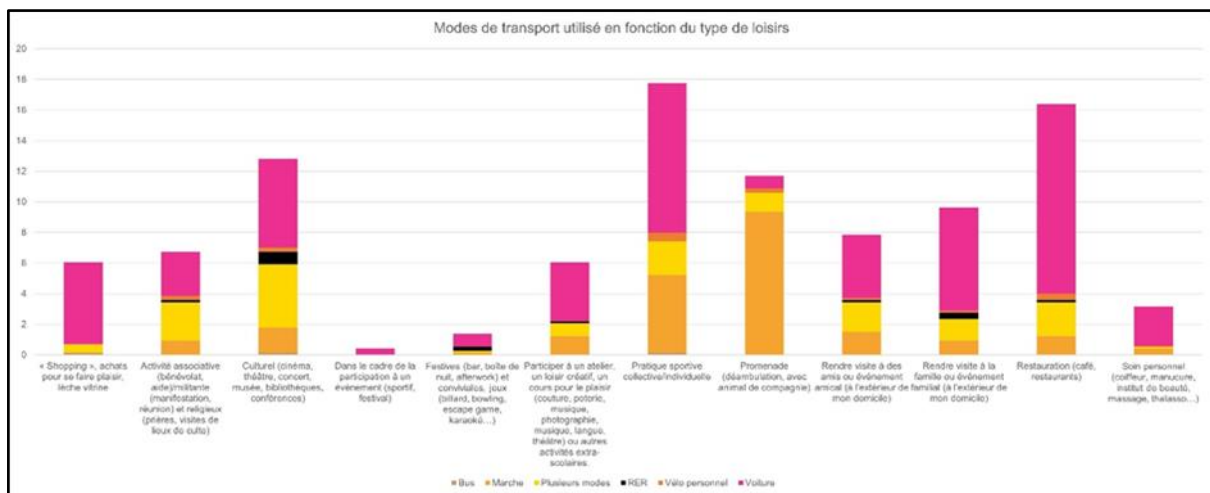


Figure 18. Fréquence des pratiques par types de loisirs. Source : questionnaire, réalisation du groupe.

Ici, la marche est davantage pensée comme une mobilité, certes, mais une fois liée à l'activité de promenade, elle devient récréative. Quant à l'usage de l'automobile, son mode de déplacement est fonctionnel et permet, même pour les distances les plus courtes, d'être plus rapide et plus flexible. De plus, son utilisation est plébiscitée (dans le cas de notre étude) en raison de la configuration des infrastructures.

Aussi, la prédominance de la voiture pour se rendre dans des loisirs proches, s'avère davantage symptomatique d'une mobilité caractérisée par le chaînage. Plus concrètement, elle s'insère dans une stratégie de multiplication d'activités réalisées tout au long de la journée. Parmi ces activités, l'activité du loisir s'y insère de manière à rentrer dans cette logique d'optimisation du temps. C'est ce pourquoi la voiture peut être mobilisée même dans les situations où le loisir se situe à proximité du domicile. Lors d'un entretien semi-directif conduit dans la commune de Montévrain, un répondant nous indique que l'utilisation de la voiture pour se rendre dans sa salle de musculation lui permet, après le temps de travail, de rentrer à son domicile et de repartir pour « économiser du temps » : « Ouais plutôt en voiture[...] parce que généralement c'est le temps de rentrer et de poser les affaires, de repartir ». La

possession d'une voiture permet à la fois de rationaliser le temps quotidien et de consacrer du temps aux loisirs.

Un résumé d'observation soutient la deuxième interprétation sans invalider la première. Lors d'un terrain, au Parc des Frênes situé à Montévrain, un.e des membres de l'atelier confie:

« Je poursuis ensuite dans le Parc des frênes, qui est majoritairement fréquenté par des familles. Il y a beaucoup d'enfants (jeux pour enfants, gazon) et de sportifs (joggeur, espace workout). Un club de marche nordique termine sa session et se rend au parking. Je les suis. Les membres portent un pull aux couleurs du club et ont des bâtons de marches. Lors de leur arrivée au parking, ils se saluent mutuellement et partent individuellement avec leurs voitures. Seuls deux membres partent à pied en direction d'un quartier pavillonnaire de la ville. Je reste sur le parking. Plusieurs familles partent et arrivent en voiture. Les adultes seuls viennent, eux aussi, en voiture. Le stationnement vélo (7 arceaux) et celui des trottinettes électriques (10 places pour les trottinettes Tiers) est pratiquement vide, à l'exception d'un tiers. Le parking dispose d'un espace important pour les voitures (environ 40 places, dont une est dédiée aux personnes à mobilité réduite). [...] Quelques kilomètres plus loin, à Lagny-sur-Marne, la Fédération tient un stand sur les bords de la Marne. Il y a une tonnelle pliante blanche sous laquelle une table est disposée avec certains prospectus et un fanion de la fédération. Plusieurs membres, habillés en randonneur, renseignent des promeneurs. Le stand est déployé sur le parking à proximité de la base nautique de Lagny-sur-Marne. Je me rends compte que les membres sont en train de ranger le stand. En une vingtaine de minutes, les membres de la fédération rangent le matériel dans leur voiture et repartent tous, de manière individuelle, dans leur voiture (extrait de journal de terrain du groupe, 2024) ».

### **Point méthodologique : des entretiens et des observations de terrain**

Nous avons eu l'occasion d'aller sur le terrain dans le cadre d'un cours sur les lieux de transport pour étudier la gare TGV de Chessy, la gare routière adjacente et le centre opérationnel bus du transporteur local. Nous sommes aussi allé.e.s à plusieurs reprises sur les principales centralités en guise de terrain exploratoire : Collégien avec Bay 1 & 2, Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges et Serris.

Pour affiner nos autres résultats et approfondir certaines données manquantes à notre questionnaire, nous avons décidé de faire des entretiens. Nous cherchions à échanger directement avec les habitant.e.s, au sujet de leurs pratiques et usages des modes de transports, ce qui nous a permis de saisir une perspective profonde et holistique de notre sujet d'étude.

Nous avons décidé de nous rendre dans les principales centralités du territoire pour rencontrer le plus de monde dans les espaces publics pour pouvoir les interroger. Nous nous sommes donc rendus à l'entrée et la sortie de Val d'Europe et à Clos-du-Chêne. Nous avons cherché à capter tous les moments de la journée, en y allant le matin, soit en après-midi/début de soirée principalement le vendredi. En plus de cela, nous sommes allé.e.s une fois dans les franges urbaines le week-end pour interroger d'autres usager.e.s de ces espaces.

Le terrain exploratoire implique une immersion active dans le territoire étudié, ce qui nous a permis d'éclaircir le sujet de la commande et définir par la suite des entretiens et un protocole méthodologique plus clair. Nous nous sommes rendu.e.s dans différentes communes, quartiers et lieux significatifs pour observer les activités quotidiennes, les interactions sociales, les espaces publics, et d'autres aspects pertinents sur l'offre et l'organisation des transports publics sur le territoire (à Serris-Chessy-Montévrain, Bussy-Saint-Georges et Lagny-sur-Marne). Pendant cette phase, des photographies ont été prises pour nourrir nos observations et fournir un contexte visuel pour l'analyse ultérieure.

Les entretiens informels dans la rue sont des interactions spontanées avec les habitant.e.s du territoire. Nous engageons des conversations à travers une grille de question préparée au préalable. Pour ces entretiens nous avons fait en sorte qu'ils se déroulent dans des endroits fréquentés tels que les abords de centre commerciaux. Certains entretiens ont été réalisés dans les franges périurbaines. L'objectif est de capturer des informations riches et authentiques sur la vie quotidienne et les préoccupations des habitant.e.s.

En complément des entretiens informels, des entretiens semi-directifs d'une durée plus importante sont menés avec des habitant.e.s sélectionnés pour approfondir certains aspects ou thèmes identifiés lors du terrain exploratoire. Ces entretiens sont semi-structurés (Annexe B).

Une fois les données recueillies, l'analyse qualitative a été effectuée pour identifier les schémas, les tendances et les données significatives. Nous avons résumé les entretiens que nous avons trouvés pertinents en annexes B.

---

Cette observation illustre tout de même un contraste entre une activité censée limiter la sédentarité et une pratique de mobilité (l'automobile) qui en est le symbole. Cet aspect, bien que trivial, autorise aussi à appréhender cette dichotomie entre cadre de vie et mode de vie. En effet, le cadre de vie, visiblement propice à des loisirs en plein air et proche de la nature, laisserait à penser que les habitant.e.s privilégient les modes actifs pour se rendre sur ces lieux de détente. Or, le taux de motorisation est élevé, 95% des répondants se disent motorisés. Le mode de vie périurbain s'oppose à un cadre de vie qui semble offrir des conditions propices pour des mobilités actives.

Des loisirs pratiqués à l'échelle du bassin de vie, voire du voisinage n'est pas systématiquement synonyme de déplacements non-motorisés. Ces loisirs proches et fréquents témoignent d'une offre de loisirs importante mais les mobilités qui leur semblent associées indiquent un certain fonctionnalisme de l'aménagement pour lequel la voiture remplit les exigences. Que les loisirs s'insèrent dans le périmètre du quartier (distance courte) ou dans les centralités (distance relativement plus longue), -comme par exemple pour le cas d'Edouard interrogé sur le parking du Clos du Chêne- la voiture est un moyen de déplacement qui s'inscrit dans un mode de vie. Il demeure une sorte de « résistance » au cadre de vie caractérisé par des infrastructures de transport favorables aux déplacements en transport en commun, avec un réseau maillé mais dont la desserte peine à irriguer de façon homogène le territoire des deux CA. Plus encore, ce manque de desserte homogène ne parvient pas à être pallié par un développement de modes actifs comme les aménagements cyclables présents à proximité des centralités. La photographie ci-dessous illustrent des infrastructures, quelquefois en contradiction avec les espaces qu'elles entourent.



Figure 19. Bay 2. Source : réalisation du groupe.

### 3.1.2. Tension entre loisirs de proximité et autres loisirs pratiqués ailleurs dans l'espace métropolitain.

Plusieurs travaux de recherche soulignent la place centrale de l'automobile dans le contexte périurbain et les effets induits sur l'accessibilité à certains types de loisirs<sup>36</sup>. Pour les étudiants du territoire de Marne-la-Vallée, la voiture semble plus compétitive lorsqu'il faut se déplacer pour ses loisirs, même s'ils ont tendance à être cantonnés autour de l'espace de vie.

Si nous corroborons ces résultats, sont-ils pour autant valables sur un territoire marqué par la présence de la première destination touristique d'Europe ? Nous avons déjà répondu partiellement à cette question en montrant, dans la sous-partie

---

<sup>36</sup> Blanchard, S. (2014). Mobilités et pratiques de loisirs des étudiants débutants. Le cas de l'Université de Créteil: *Espaces et sociétés*, n° 159(4), 127-146. <https://doi.org/10.3917/esp.159.0127> ; Choplin, A., & Delage, M. (2011). Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : Des proximités et dépendances à négocier. *Cybergeo: European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.23840>

précédente, que Disney avait peu d'effet sur les loisirs fréquents et de proximité, notamment la balade et les activités sportives. En revanche, en dehors de ces loisirs qui se détachent du complexe Disney, d'autres types de loisirs, avec une fréquence quasiment similaire mais une distance supérieure, sont pratiqués par les enquêtées. Or, cette dynamique semble émaner de l'identité périurbaine du territoire mais aussi par l'offre de loisirs et des mobilités qui y sont associées et qui sont orientés vers le pôle Disney.

L'identité locale du territoire est construite autour de l'usage systématique de la voiture pour se rendre à de nombreux loisirs. Ce résultat n'est pas entièrement nouveau, il confirme ce que certaines recherches avaient déjà montré sur le territoire de Marne-la-Vallée. Toutefois, il se détache partiellement des résultats de Choplin et Delage à travers la figure suivante :

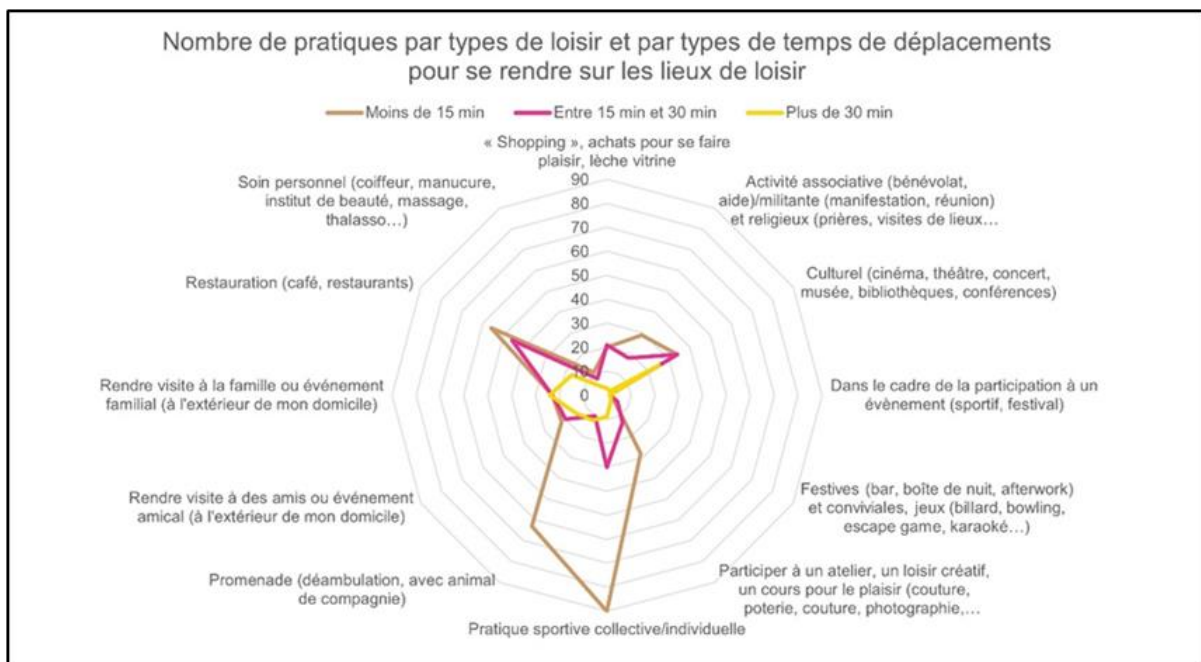


Figure 20. Radar du nombre de pratiques par type de loisirs et par temps de déplacements pour se rendre sur les lieux de loisir. Source : questionnaire, réalisation du groupe.

Les déplacements en moins de 15 minutes sont souvent des loisirs sportifs et des promenades, ils corroborent la démonstration de la sous-partie précédente. Les temps de déplacement compris entre 15 et 30 minutes sont représentés par les loisirs de type restauration, shopping ou encore événement sportif. Bien que la fréquence y soit moins importante, le temps de déplacement augmente pour accéder à ces loisirs. Cela traduit déjà une répartition plus polarisée de certains loisirs du quotidien suivant l'offre locale que l'on peut interpréter par le poids de Disney sur ces types de loisirs,

notamment les loisirs festifs. Cette idée peut être interprétée au travers de certains entretiens que nous avons mené, comme l'affirme Alice :

« Mais même à Pizza Hop. Vous avez raison quand même. Parce que Place de Toscane tous les restos, le week-end tu peux pas réserver. Ouais je pense que c'est... bah ils savent qu'il y a du monde et... donc en fait ben soit on se dit on se motive il y a quelqu'un à dix-huit heures trente et encore tu peux pas prendre la table, s'il n'y a pas tout le monde donc en fait ouais, ça bouge les plans quand même. On va vers Magny parfois ou Montévrain, c'est galère pour se garer enfin... On va pas dire que ça nous gâche la vie. Enfin moi perso voilà. Mais c'est vrai que... on prend la voiture, on boit moins... Voilà. » (Alice, 30 ans, Psychologue libérale, réside à Serris).

Celle-ci, vit à proximité du centre commercial de Val d'Europe et de la Place de Toscane. Cette place, inaugurée en 2006 sert de lien entre le nord-est du centre commercial et la partie résidentielle de la ville où de nombreux hôtels accueillent chaque année de nombreux touristes. On y trouve de nombreux restaurants divers et variés dont l'offre n'est, d'après Alice, pas du tout orientée vers les citoyen.ne.s habitants mais vers le tourisme. Par conséquent, à cause de l'affluence, Alice et ses amis ont pour habitude d'utiliser la voiture/l'automobile pour aller plus loin, dans des espaces moins fréquentés et moins chers et à utiliser l'automobile pour aller dans des espaces moins fréquentés mais aussi moins chers :

« Au niveau des bars, je sais qu'ici c'est un peu cher par rapport à la qualité, donc je vais aller un peu plus sur d'autres villes. Donc du coup je sors plus en moto ou en voiture. » (Mathieu, 30 ans, commercial, réside à Serris).

De même, Mathieu, le coût des loisirs, rapporté au jugement qu'attribue Mathieu sur la qualité, le pousse à se déplacer plus loin, à l'aide d'un véhicule motorisé, pour aller vers ses loisirs. Ces extraits montrent que même si les habitant.e.s sont familiers de l'afflux de touristes à l'année, dans la pratique, la question des loisirs notamment festifs est marquée par des choix d'espaces parfois différents de l'offre de proximité. Cela pourrait donc compléter l'analyse de la figure 15 qui montre une



augmentation des distances pour certains types de loisirs directement à cause de ce que génère Disney en termes d'offre de loisirs mais aussi par les flux qu'il suscite. Ainsi, l'aménagement du territoire, par le complexe Disney, influence en partie la mobilité des locaux qui ont tendance à se déplacer un peu plus pour effectuer leurs loisirs.

Ce résultat peut d'ailleurs être prolongé avec la suite de la figure 15. En jaune, nous avons représenté les trajets de plus de 30 minutes. Ce qu'il en ressort c'est que les individus de ce territoire ont tendance à se déplacer davantage pour effectuer certains loisirs comme, là encore, la restauration ou les loisirs créatifs ainsi que les visites familiales. Néanmoins, un des résultats se démarque, par rapport aux autres fréquences, ceux liés aux déplacements vers les loisirs culturels. Ce résultat s'explique à la fois par le rôle de Paris et de ses équipements culturels mais également parce que la communauté d'agglomération de Val d'Europe ne priorise pas nécessairement le développement des loisirs culturels contrairement à Marne et Gondoire.

« Il faut savoir que Val d'Europe, contrairement à Marne et Gondoire, se détache plus de la culture pour développer le tourisme. Par exemple, plusieurs conservatoires de Val d'Europe sont gérés par Marne et Gondoire. Tout simplement parce que ça ne les intéresse pas. Ce que veut Val d'Europe, c'est une attractivité économique pour les entreprises. » (Kylian, 26 ans, travaille à Val d'Europe, réside à Collégien).

A l'instar des conservatoires du territoire, notamment ceux de musique, les deux intercommunalités semblent adopter des stratégies différentes que Kylian nous a longuement expliqué, lui qui a travaillé pour les deux. Les stratégies sont, selon lui, orientées vers des publics différents. Cela pourrait expliquer en partie cette augmentation de la distance pour se rendre à des loisirs culturels parce que ces derniers seraient moins valorisés sur le territoire ou tout simplement moins accessibles :

« Ouais, on va pas aller aux endroits où il y a du monde. Même le ciné et tout parce qu'après c'est bloqué le parking. Mais bon franchement c'est pas invivable mais c'est vrai que on pense à ça. [...] Mais en fait moi ça m'énerve, c'est pas que... en plus si ça fait cher. Et je trouve que c'est pas juste parce qu'on est tous bloqués, on n'a pas de chance, on est en haut, ça n'avance pas, on en a pour 2

heures à sortir du parking. Donc ouais ça, ça compte aussi. [...] Ça m'énerve... se dire 20 minutes bloqué dans un parking franchement. Je préfère aller à Bay 2. » (Alice, 30 ans, Psychologue libérale, réside à Serris).

Il faut noter qu'il s'avère nécessaire de ne pas limiter ce raisonnement à toutes les sorties de type culturel, mais seulement pour les loisirs de proximité. Cependant, certains résultats contredisent cet aspect, à l'instar d'Alice qui est prête à se rendre jusqu'à Bay 2, c'est à dire environ 30 minutes de pour se rendre au cinéma. Cela traduit un décalage entre l'offre présente localement qui est destinée à tout type de public mais qui, dans la pratique, génère de conflits d'usages entraînant parfois un report induisant des mobilités différentes. Cela ne veut évidemment pas dire qu'Alice, Mathieu et Kylian se déplacent toujours plus loin pour faire leurs loisirs, mais bien que l'offre locale de loisirs, directement influencée par Disney, agit sur les comportements de déplacements des locaux sur certains loisirs. D'ailleurs, nous pouvons vérifier ce poids du complexe Disney vis-à-vis de l'exploitation des réseaux de transport en commun sur le territoire. Lors d'une visite chez un opérateur des lignes de bus du territoire, les responsables décrivaient un jeu d'acteurs dans lequel Disney à une importance énorme par les flux qu'ils génèrent contrairement à d'autres sites qui sont peu desservies en transport en commun :

« Il faut qu'il y ait du monde dans les bus. Si le flux n'est pas énorme, il est difficile de développer le système de transport, car on obtient les délégations de service public en fonction du nombre de validation à bord » (Responsable service client Busor).

Cet extrait d'un responsable de Busor, entreprise d'exploitation des lignes de bus d'une partie du territoire, était mis en relation avec certaines polarités de loisirs spécifiques à la Seine-et-Marne comme les Jablines, dont la ligne est ouverte uniquement l'été ou Parrot World (en dehors des deux EPCI) mais qui n'est pas desservie. Le marché le plus important reste sans surprise le complexe Disney avec le Magical Shuttle et toutes les lignes de Bus desservent les entités du complexe.

Ainsi, la question de la fréquence des loisirs et du temps des déplacements sont révélateurs de l'incidence claire du complexe Disneyland sur les pratiques des habitant.e.s au sein du territoire, à travers la fréquence et le temps de déplacement

pour se rendre sur les lieux de loisirs. En effet, si l'offre locale semble convenir pour certains loisirs de proximité (sports, balades et quelques restaurants), la pratique montre une autre réalité dans laquelle les habitant.e.s ont tendance à être très mobiles pour « éviter » une population touristique très localisée à certains endroits. Par conséquent, sur ce territoire périurbain dont la part modale automobile est très élevée, le complexe de Disney renforce les déplacements sur le territoire, même s'ils restent dans une zone relativement proche. Pour autant, une interrogation demeure, comment expliquer cet usage massif de l'automobile, alors même que le territoire possède un réseau de transport public très maillé, dans un territoire où les loisirs sont nombreux et relativement bien reliés par ces modes ?

### **3.2. Une hégémonie automobile malgré un réseau de transport public maillé**

Dans l'histoire de l'intégration de Disney sur le territoire européen, le prolongement du RER A jusqu'au parc est souvent mis en avant comme un fait central dans le développement de ce grand projet économique. De fait, ce territoire qui est souvent présenté comme « [...] doté d'une exceptionnelle accessibilité » sous-entend que grâce au complexe, le territoire de Val d'Europe tend à être bien desservi. Ce qu'y est moins mis en évidence, sont les profils des personnes qui accèdent à Val d'Europe et Marne et Gondoire, et comment ? Dans la pratique, l'accessibilité de Val d'Europe et des territoires alentours est « excellente » parce qu'elle donne une place « exceptionnelle » à l'automobile. Évidemment, on ne peut oublier le RER A et son prolongement prévu dans la Convention de 1987, condition sine qua non de la réalisation du premier parc, reliant également les grands pôles de loisirs comme Bay 1 et 2 ainsi que Val d'Europe. Mais la place de la voiture semble telle qu'elle tend à invisibiliser l'offre, elle aussi, « exceptionnelle » de transport en commun sur un territoire de type périurbain.

Par conséquent, dans quel ordre doit être comprise l'hégémonie automobile dans les deux intercommunalités pour se rendre sur son lieu de loisir ? Est-ce parce que le territoire est avant tout périurbain, c'est-à-dire propice à l'étalement urbain, à la dépendance automobile et la consommation excessive de ressources, que les individus se déplacent avant tout en voiture dans Marne et Gondoire et Val d'Europe ? Ou bien, Disney amplifie-t-il ce caractère périurbain en ayant une influence non négligeable sur les mobilités du quotidien et donc sur celles liées aux loisirs ? Si le

caractère périurbain est sans aucun doute une donnée centrale dans la compréhension des mobilités quotidiennes des habitant.e.s du territoire, le complexe Disney a un effet sur elles qui est très large et diversifié, tout en étant parfois peu visible.

### 3.2.1. « *Je ne prends pas les transports puisque j'ai une voiture* »

Sur notre territoire, l'automobile est omniprésente. Quel que soit le loisir pratiqué, la voiture s'impose systématiquement comme le moyen de transport le plus utilisé, à l'exception de la promenade.

La voiture est largement utilisée pour les loisirs comme ceux de la restauration, le sport ou encore pour rendre visite à des amis. Ce résultat peut s'expliquer par le fait que les lieux de loisirs sont répandus sur le territoire et qu'il est plus simple de s'y rendre en voiture, voire à pied. On observe toutefois des différences pour la promenade, qui comme il a été vu dans la partie précédente, est fréquente et son temps de déplacement est de moins 15 minutes du lieu d'où partent les individus. Dans la plupart des cas, ce sont des loisirs impliquant une activité physique. Autre particularité, les sorties culturelles sont marquées par une intermodalité plus importante, souvent parce qu'elles impliquent un déplacement sur Paris ou dans les grandes centralités de loisirs des deux communautés d'agglomération. Ce résultat s'explique aussi par le fait que les individus ont tendance à plus se déplacer avec le RER A ou le transilien P pour aller à Paris ou dans des polarités de loisirs, en venant préalablement en voiture au parking de la gare. Enfin, il faut également noter la quasi absence de l'autobus pour se rendre à ses loisirs.

Cette figure complète ainsi la partie précédente en montrant que les individus se rendent à leurs loisirs majoritairement à pied ou en voiture quel que soit le temps passé pour s'y rendre et la fréquence. Plus qu'un mode de transport, l'automobile est utilisée et vécue comme une forme d'évidence par les habitant.e.s des deux EPCI et cela met souvent en défaut les difficultés d'accès au transport public. Le titre de cette sous-partie exprime cette idée d'évidence, que l'on retrouve de manière complète dans le commentaire suivant :

« Je ne prends pas les transports en commun puisque j'ai ma voiture ! Mais si un jour j'étais dans l'obligation de prendre le bus : comment faire ? Je n'ai pas de carte de transports ni de ticket de bus et le chauffeur de bus ne prend pas le

règlement du trajet ? Il faut aller à la gare de Lagny pour acheter les titres de transports !!! » (Julie, 76 ans, Dampmart, niveau bac).

Dans la logique qui est exposé ici, les transports publics sont hiérarchisés comme un mode inférieur à l'automobile, notamment parce que se déplacer selon ce mode demande une connaissance sur la manière d'utiliser les transports publics mais aussi sur l'incohérence avancée par cet individu entre le fait de prendre les transports en commun et l'impossibilité d'acheter des tickets directement.

Néanmoins, si cette idée est importante, on ne voit pas directement le lien entre ce commentaire et l'effet de Disney sur l'aménagement de Marne et Gondoire et Val d'Europe. Cet entretien montre d'avantage comment l'automobile a tendance à reléguer les transports publics au second rang parce qu'ils sont considérés comme moins flexibles dans les déplacements du quotidien, y compris pour les loisirs. De plus, cette idée ne tient pas totalement puisque le réseau de transport en commun sur ce territoire est, justement, très maillé par la présence du complexe et diffère d'autres espaces périurbains.

L'influence du complexe Disney sur l'usage de l'automobile par les citoyen.ne.s habitants est moins visible mais existe bel et bien dans la répartition de l'offre de transports du territoire. Il est d'abord omniprésent à travers une offre de stationnement très importante sur tout le territoire. Le parking du Val d'Europe, signé lors de la Convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France entre l'État français et The Walt Disney Company en 1987, prévoyait déjà la création de ce pôle offrant aujourd'hui 7000 places de parking gratuitement et accessible gratuitement par l'A4, cette dernière n'étant payante qu'après la sortie 14 en direction de Disney depuis Paris et Marne et Gondoire. Par conséquent, à l'image de l'importante infrastructure routière du territoire, la place accordée à la voiture est très importante.

Néanmoins, il ne s'agit pas de rester sur un historique du territoire mais aussi d'observer ce que disent directement les différents individus et acteurs présents sur le territoire. Lors d'une rencontre avec un opérateur de transports du territoire — Busor — une longue explication a permis de montrer comment le complexe polarise les transports publics et peut participer à la réduction de leurs usages dans les mobilités de loisirs du quotidien.

« On est en retard sur certains axes. Il y a beaucoup de voiries sous-dimensionnées par rapport aux constructions qui se développent. C'est l'exemple... la ZAC des Trois Ormes, à Coupvray où les bâtiments sont déjà sortis de terre mais où l'offre de transport sera inadaptée à la taille du projet final. » (Responsable Service Client, Busor, Montévrain).

Ce court extrait de la discussion s'inscrit plus largement dans un discours sur Disney et sur leur capacité à développer rapidement les projets immobiliers et commerciaux, parfois aux détriments des transports publics. Par ailleurs, un des enquêtés ayant travaillé pour Marne et Gondoire et actuellement pour Val d'Europe expliquait que :

« En fait, si tu veux, Disney ils font des projets où tu as des quartiers complets avec tout à proximité, restaurants, supermarchés... mais ça implique de se déplacer majoritairement en voiture parce qu'il n'y a pas tout le temps des bus à proximité. Par contre, à Val d'Europe en particulier, les pistes cyclables sont plutôt bien développées » (Kylian, 26 ans, travaille à Val d'Europe, réside à Collégien).

Ces deux extraits symbolisent bien l'influence du complexe Disney sur le territoire, et reprennent ce qui a été analysé dans la sous-partie précédente avec l'exemple des lignes non exploitées parce que la fréquentation est très faible. Par les projets qu'il développe, le complexe Disney tend à agir sur les mobilités du quotidien, y compris celles du loisir, parce qu'il met en place des projets suivant une rationalité économique où la voiture a et, dans une moindre mesure, les transports publics ont une place centrale. La A4 pour amener « les parisiens » au parc, le Magical Shuttle et le RER A pour les nombreux touristes internationaux. Or, pour les habitant.e.s de Marne et Gondoire et Val d'Europe, cette logique économique peut être mise en concurrence avec le développement prévu par les deux EPCI, notamment Val d'Europe, dans l'aménagement du territoire y compris pour les mobilités liées aux loisirs.

L'exemple de la ZAC des Trois Ormes est, par ailleurs, symptomatique de ce développement local. Après la discussion avec Busor, nous avons fait une observation

en prenant le bus avec l'opérateur pour voir cette zone et observer la distinction entre le projet immobilier et l'offre de transport public. Aujourd'hui, alors même que certains bâtiments sont déjà construits et habités, l'arrêt de bus est à 1km de la zone et aucun aménagement pour modes actifs n'est prévu pour s'y rendre. Seule une départementale permet de s'y rendre. Bien sûr, le projet prévoit peut-être, dans les années à venir, un aménagement différent. Mais cela témoigne déjà d'un contraste dans les visions d'aménagement du territoire.

Par conséquent, ces extraits et ces exemples montrent comment Disney suit une logique qui influence les mobilités quotidiennes liées aux loisirs pour les habitant.e.s. En ayant la puissance économique, le poids politique du complexe permet de développer des projets que les opérateurs de transport suivent parfois au détriment des habitant.e.s et, surtout, des alternatives pour les déplacements du quotidien liés aux loisirs.

Cette idée est d'ailleurs approfondie par le rapport qu'entretiennent les deux communautés d'agglomération et Disneyland Paris, et qui semble parfois favoriser le tourisme international plutôt que les loisirs du quotidien des citoyen.ne.s. L'exemple illustrant cette idée est repris par Alice, qui a une passion pour les chiens et balade souvent le sien. Or, dans sa ville de résidence, Alice est membre d'une association qui met en lumière l'absence d'espaces canins à proximité de son lieu de vie.

« [...] enfin on aimerait beaucoup, dans le quartier, un parc pour chien parce qu'il y en a pas, il y en a à Magny, il y en a Montévrain, il y a la place, ils ont agrandi le parc [celui dans lequel nous nous trouvons], hein, ils ont le budget, il y a vraiment la place, mais il y a pas de parcours chien. » (Alice, 30 ans, Psychologue libérale, réside à Serris).

L'association dans laquelle se trouve Alice, Croquette 77, estime que la mairie favorise des aménagements en faveur du tourisme puisque le site se trouve à proximité du centre commercial de Val d'Europe et de la zone où de nombreux hôtels reçoivent les touristes. Dans l'observation que nous avons réalisée sur les lieux, nous avons remarqué que de nombreuses personnes baladent leur chien, ce qui était aussi le cas de Mathieu, dans cet espace où les aménagements se résument à des cheminements piétons, des arbres et quelques bancs. Or, l'absence de cet espace, qui s'ajoute à une

fréquentation importante pendant l'été, pousse souvent Alice à se rendre plus loin pour déplacer son chien tranquillement et dans des espaces adaptés.

« Mais par exemple, en été, oui, je sors moins là [dans ce parc]. Je vais prendre le chien, je vais prendre la voiture, je vais aller au lac de Magny-le-Hongre, dans les bois de Bussy, parce qu'y a trop de monde en fait ici, tout le monde est posé là, dans le parc, la, par exemple [elle désigne de la main les endroits où il y a du monde l'été]. Ben je me focalise sur mon chien et je me balade pas trop ici en été, trop de monde » (*Ibid.*)

Comme le montre cet extrait, Alice prend sa voiture pour aller se balader plus loin parce qu'il y a trop de monde sur le parc auquel elle se rend à pied une partie de l'année afin de balader son chien et de se promener. Son discours aurait évidemment pu se ranger dans la sous-partie précédente, car Alice se rend aussi à pied pour balader son chien en dehors de la période estivale même s'il n'y a aucun espace canin. Néanmoins, son engagement dans Croquette 77 illustre une forme de tension « politique » entre les pratiques et les désirs des habitant.e.s face aux politiques publiques locales telles qu'elles se déploient. Or, avec le poids économique et politique de Disney, certain.es habitant.e.s comme Alice observent parfois des décalages entre ce dont ils auraient besoin et ce qui y est développé.

Même si cet exemple reste relatif à ce que déclare un groupe d'individus du territoire, l'influence du complexe tend à renforcer le rôle de la voiture sur le territoire car les autres modes ne s'imposent presque jamais comme une alternative pour les loisirs. Que ce soit l'argument du chien, de la complexité ressentie pour prendre les transports en commun ou, tout simplement, pour se faciliter la vie voir parce qu'il n'y a pas assez de pistes cyclables, l'automobile reste la référence de l'autonomie. Le complexe Disney, par son développement, tant à attirer une fréquentation importante sur une partie précise du territoire, ce qui dévie ou limite l'usage de certains modes tout en renforçant celui de l'automobile.

Par ailleurs, il faut garder à l'esprit le caractère onéreux de l'automobile. Cet objet, malgré sa démocratisation depuis les années 1950 et le prix du pétrole historiquement faible en monnaie courante, reste toutefois inaccessible pour certains ménages. Par conséquent, si le complexe Disney revendique une accessibilité «



exceptionnelle » à son territoire, cela devrait se traduire également pour les ménages à revenu modeste qui n'auraient pas de voiture ou en auraient un usage limité. Or, certains résultats montrent que, sans voiture, il devient bien plus compliqué de se déplacer sur ce territoire.

« Habitante de collégien, sans permis de conduire et ne pouvant effectuer des kilomètres à pied pour raison de santé, ni à vélo et encore moins en trottinette c'est vraiment la galère pour se déplacer ici. On se sent triste, abandonné, déprimé plus d'une fois à force de galérer avec les transports. Il faut parfois consacrer plusieurs heures pour se rendre et revenir d'un rendez-vous médical dans les villes voisines car en pleine journée il n'y a quasiment pas de bus. si on veut aller au cinéma à B1 on perd son temps dans le hall du cinéma car les horaires de bus sont trop espacés (plus les fois où ils ne passent pas hélas, même en pleine journée...) on peut régulièrement attendre une demie heure, voir 3/4 d'heure pour avoir un bus à la gare de Torcy ou sur Collégien. Il y a quelques années on a vu arriver d'un bon œil la ligne de bus 46 qui allait améliorer l'offre de mobilité qu'apporterait la ligne 13. Et bien quelle bonne surprise les horaires des bus sont quasiment identiques sur les 2 lignes ce qui fait que les bus roulent à vide et on attend toujours aussi longtemps pour avoir un moyen de transport en milieu de journée. C'est désolant. Sans voiture, on galère. Le soir, si on sort il faut forcément prévoir un retour en voiture et même lorsqu'on travaille un peu tard car les bus arrêtent leur service très tôt. De plus les transports en commun sont onéreux, quand on voit qu'on paie un ticket torcy paris 5€ alors qu'on peut emprunter un bus de clermont ferrand à Mende pour 2€ seulement financé par la région on se dit qu'il y a vraiment de l'abus ici pour les petits budgets... Les loisirs pour bon nombre d'entre nous qui avons des revenus modestes va de plus en plus vers les balades en nature qui sont gratuites et accessibles sans moyen de transports mais on aspirait un peu à autre chose pour moins déprimer et se sentir revivre » (Sylvie, 56 ans, Collégien, niveau Bac).

Ce témoignage qui ne porte pas directement sur Disney- montre que sans voiture, il devient difficile de se déplacer pour se rendre dans certains loisirs surtout si l'on habite loin du RER A. La commune de Collégien, qui est pourtant proche de Torcy, nous avons fait l'expérience nous même, un soir de la semaine, après un entretien,

pour rentrer en bus. Nous avons fini par rentrer à pied, tant l'attente à seulement 19h40 était longue (37 minutes très exactement). De plus, le commentaire de Sylvie montre que les transports en commun sont peu flexibles, parce que leurs horaires sont trop espacés. Le temps de loisir devient ainsi un temps « mort » dans lequel les individus attendent de pouvoir rentrer chez eux. C'est la raison pour laquelle Sylvie préfère se rendre dans les espaces naturels, pour leur gratuité mais aussi leur accessibilité, même si cette dernière n'est pas automatiquement garantie.

D'une certaine manière, ce commentaire montre ce qu'il y a autour de Disney, c'est à dire un territoire périurbain qui s'est modifié très rapidement depuis la fin des années 1980, proche de Paris, mais dans lequel les déplacements en transport en commun ont finalement peu adaptés à des pratiques sortant des déplacements pendulaires fixes à la journée. L'influence du complexe Disney se traduit aussi par un développement à plusieurs vitesses en fonction du territoire. Toutefois, comme nous l'avons vu avec Busor, les bus ont besoin d'être remplis pour être économiquement rentables. Une réalité économique dans laquelle les transports publics sont déployés sur le modèle de la concurrence du marché. Or, pour que Busor gagne face à Keolis ou la RATP, encore faut-il que, sur la base de son modèle économique, il ait suffisamment de validation à bord, base même de la réponse à l'appel d'offre pour obtenir une délégation de service public. Par conséquent, à l'image de ce que nous racontaient les salariés de Busor, un marché développé sur un complexe aussi grand que Disney semble une meilleure stratégie dans le monde des opérateurs de transport pour développer leur offre et gagner les marchés. Ainsi, à travers ce jeu économique, Disney s'impose comme un pôle central qui influe tout le réseau de transport par le potentiel qu'il représente. Si Sylvie vivait à Serris, ce problème aurait été différent dans une certaine mesure.

La voiture demeure une norme de mobilité dans ce territoire et son usage est amplifié par la présence du complexe du parc Disneyland. Toutefois, si nous avons été particulièrement critiques sur l'usage des transports publics dans les deux intercommunalités, nous allons voir qu'ils ne sont pas pour autant absents des pratiques de mobilités liées aux loisirs mais qu'ils sont orientés vers des activités précises.

### *3.2.2. Des transports en commun peu utilisés à l'échelle du bassin de vie, mais une ressource essentielle pour les trajets longs.*

Il convient tout d'abord de noter que par « bassin de vie », il est entendu la définition de l'INSEE, à savoir « *le plus petit territoire sur lequel les habitant.e.s ont accès à la fois aux équipements de la vie courante et à l'emploi* ». Considérer les modes de transports comme des ressources revient à mesurer les mobilités de loisirs au prisme de l'accessibilité. Ce paramètre nous amène à développer des profils type plus ou moins attachés à des modes de transports. Aussi, le rapport avec le territoire est exploré via la perception de l'emprise du complexe de Disney et les loisirs associés.

Tous les noms mentionnés ici ont été changés afin d'anonymiser les interrogés.

Afin de croiser nos résultats quantitatifs et qualitatifs nous avons choisi de construire un modèle d'interprétation basé sur les « idéaux types ». L'enquête s'attache de près à l'analyse des pratiques et des usages, il est donc nécessaire d'appréhender des comportements au niveau de l'habitant-usager de Val d'Europe et Marne et Gondoire. Le fait est qu'il s'avère toujours impossible de rendre compte des habitant.e.s dans leur individualité. Néanmoins, le choix de l'analyse sert à saisir ces particularités pour rendre compte de certains phénomènes qui sont des éléments de réponse à la problématique. Cet outil méthodologique est un moyen pour faire émerger tant le perçu des habitant.e.s en tant que périurbain effectuant des loisirs que le vécu projeté dans les entretiens retenus.

Pour ce faire, il a été établi une typologie des expériences vécues sur la base de quatre critères

- Le statut social (CSP)
- Le lieu de résidence
- Le mode de transport associé
- L'aspiration

#### **Le.la Start-up.eur.euse captif des centralités :**

Jeune entrepreneur dynamique, fortement ancré à son territoire, mais refusant d'utiliser sa voiture pour des raisons pratiques et économiques. Il valorise sa proximité avec les infrastructures de transport en commun et recherche des lieux comme Val d'Europe, pour leur potentiel professionnel et leur accessibilité. Souvent captif des grands pôles commerciaux, et des centralités, il.elle les perçoit comme des lieux «

branchés » et promoteurs d'un certain niveau social associé au dynamisme. De profil métropolitain » le/la starteupeur.euse projette les commodités de la ville dont il est originaire à ces centralités. Cette projection du mode de vie implique un détachement de l'usage de la voiture. Les mobilités de loisirs sont à ce titre toujours effectuées en transport en commun.

Antoine, 31 ans, startuppeur en temps partiel, s'enthousiasme de jouir de ces centralités qui rappelle les bénéfices d'une ville du 1/4 d'heure où tout se trouve à proximité : « tout est dans un rayon à deux stations de chez moi ». Il est intéressant de noter qu'il mesure les distances en « station ». Le rapport au transport en commun revêt un caractère positif. Grâce aux centralités, il retrouve les loisirs qu'il affectionne, en effet, il se rend souvent à Disney Village, dans un restaurant-bar assez prisé et reconnu pour être un repère de festivités. « Karaoké », « ambiance à thème », ces loisirs festifs sont accessibles et séduisants. L'attractivité est d'ailleurs renforcée par son accès aisé. Il emprunte le RER A et s'y rend en moins de 15 minutes. L'atout principal réside aussi dans la proximité de son lieu de travail qui se situe à Val d'Europe, un emploi qu'il occupe à temps partiel. A la fin de la journée, il peut se rendre directement au bar pour profiter de sa fin de journée. Il confie également que ces espaces sont investis pour des « afterworks ». À cet égard, la proximité fait l'objet d'un prolongement entre temps de travail et temps de loisirs.

L'attrait ressenti pour les centralités proches du lieu de domicile et de surcroît de l'activité professionnelle est une aubaine. Par ailleurs, la concentration d'une offre de loisirs et de services contribue à pratiquer des loisirs de manière fréquente, quotidienne, sans ressentir une contrainte d'accès. C'est avant tout l'imaginaire de la ville attractive et regorgeant d'activités récréatives qui donne une vision méliorative des centralités.

### **L'automobiliste convaincu.e :**

Adulte actif, généralement situé dans la tranche d'âge des 35-50 ans, possède une voiture et la considère comme indispensable à son mode de vie. Convaincu de l'efficacité et de la commodité de la voiture individuelle, il/elle préfère les déplacements sur autoroute et considère les transports en commun comme une alternative moins pratique et moins fiable.

Les profils d'habitant.e.s pour qui le travail conditionne le temps alloué aux loisirs, sont très souvent des fervents automobilistes. Les travailleurs.euses en horaires décalés sont dépendant.e.s de leur automobile.

Edouard, 46 ans, récemment installé à Magny-le-Hongre, et rencontré sur l'aire de parking du Clos du Chêne, est sceptique de la ponctualité des horaires et réticent face à la difficulté d'accéder à des bus. Il lui arrive de se déplacer à pied mais seulement pour les services se situant immédiatement proche de son lieu de vie. Se déplacer en voiture lui permet justement de faire des loisirs tout en combinant son temps de travail. Selon lui, les infrastructures routières sont favorables à l'utilisation de la voiture, mais le devient de moins en moins avec l'urbanisation galopante. La voiture est une évidence, et le problème réside dans l'incohérence de ces infrastructures avec la construction de résidences : « Et c'est vrai que l'infrastructure des routes commence à être un petit peu compliquée par moment. » Il poursuit : « ils font des efforts, il y a des travaux donc on supporte des fois les travaux quand on passe à Serris. Actuellement par exemple, ou même au niveau de la rocade autour, il y a des travaux. Mais est-ce que c'est suffisant ? »

Le confort que procure les centralités de loisirs, tels que les parkings et les places de stationnement peu chers (La Vallée Village) sont des commodités qui encouragent son usage de la voiture.

### **Les locaux attachés au territoire et aux centralités qualifiés d'opportunité:**

Ce type d'individu est profondément enraciné dans sa communauté locale et fortement attaché à son territoire. Né.e dans la région, il/elle a des liens familiaux et sociaux solides qui le retiennent. Son attachement à son lieu de vie peut être si fort qu'il choisit de ne pas posséder de voiture, privilégiant les déplacements à pied ou en transports en commun dans son quartier. Ses loisirs sont souvent centrés autour des activités locales et des traditions communautaires, renforçant ainsi son sentiment d'appartenance à sa région d'origine.

Les entretiens menés ont aussi permis de déceler des profils d'individus identifiant le complexe Disney comme une opportunité d'offre de loisirs proche et permettant de se mettre à distance de la centralité parisienne. Certain.es interrogé.e.s voient en Disneyland et son complexe un centre attractif capable de concurrencer Paris. Ainsi par exemple, un des interrogés, confie qu'il « s'estime être chanceux

d'habiter dans un territoire avec autant de loisirs à proximité, tout est dans « un rayon de deux stations de chez lui ». Selon lui, nul besoin de consommer de loisirs à Paris, quand tous les services de la capitale se retrouvent concentrés en un lieu. A demi-mot, il sous-entend que pratiquer des loisirs à Val d'Europe ou à Disney Village, lieu où il se rend souvent pour « boire un verre » et se « détendre » lui fait oublier les tracas de Paris et l'affluence qui lui est propre. Un autre profil de répondant, sexagénaire, fait également l'éloge du complexe Disneyland, qu'il côtoie depuis bientôt quinze ans. Les aménagements qui ont accompagné les services marchands de Disneyland (Hôtels, parcs) ont façonné le paysage urbain, notamment avec une mise en valeur de l'espace parcs, assises, mobiliers urbains. Il nous confie que se promener à proximité des allées d'hôtel fait partie de ses loisirs favoris : « Disneyland Village, c'est notre secteur [...] On aime bien aussi marcher là-bas, le long des hôtels » Ce sentiment d'appartenance se lit aussi à travers des déclarations tels que « c'est mon secteur ici » ; « on est bien loti ».

Le complexe du parc Disneyland devient un lieu de loisirs pour les habitant.e.s même si ces dernier.ères n'y accèdent pas directement. Le développement urbain que le complexe a engendré au fur et à mesure de son renouvellement façonne le paysage urbain en lui donnant un caractère attractif et récréatif qui se retrouve dans les impressions des interrogé.e.s. Il semble que ces loisirs sont perçus comme appartenant à un environnement familier et quotidien qui contribue à une certaine mise en valeur.

### **Des riverains.aines hostiles aux centralités :**

Ces habitant.e.s se sont installé.e.s dans la région pour jouir du calme relatif loin du tumulte parisien. Pour autant, ils.elles se désolent des externalités négatives qu'engendre l'attractivité de Disneyland. Ils.elles préfèrent se déplacer plus loin, parfois même à Paris intramuros pour éviter les affluences. Dès lors, des stratégies d'évitement sont mises en œuvre pour contourner ces contraintes. Pour ce faire, le transport en commun et plus particulièrement le Mass Transit (Transilien P ou RER A) sont des modes privilégiés. Cependant, lorsque ces loisirs se déroulent le soir, le problème du retour se pose. La voiture intervient pour pallier cette difficulté. Une habitante de Serris, très hostile aux touristes, préfère à ce titre effectuer ses loisirs dans la centralité de la commune de Collégien (Centre commercial Bay 2). Il.Elle lui arrive également de sortir de la communauté d'agglomération pour se rendre à Paris. La présence de touristes conduit certain.es habitant.e.s à s'excentrer. Pour s'extirper de

ce tumulte, d'autres habitant.e.s font le choix de rester près de leur lieu de vie. En revanche, ce sont les espaces verts qui font œuvre d'exutoire. Des communes comme Esbly sont captifs des loisirs du « weekend ». A distance de l'urbanité mais présent dans l'environnement immédiat, ces espaces verts sont des interstices dans lesquels se glissent les habitant.e.s soucieux.euse.s de pratiquer des loisirs non marchands. Le long du canal de Chalifert, Alison, une interrogée interpellée, nous informe qu'elle se balade très régulièrement le long du canal pour sortir son chien. Elle profite de son cadre de vie qui offre des loisirs non marchands et à proximité. Tout au long de l'entretien, elle confie néanmoins, de manière implicite, qu'elle emprunte peu les transports en commun à cause de la fréquentation trop importante. Les transports en commun sont réservés à des déplacements pendulaires et non pour les mobilités de loisirs.

Ainsi, les centralités et les loisirs qu'ils offrent sont perçus comme des éléments perturbateurs plus qu'une opportunité. Ils sont vécus comme des entraves au calme et au cadre de vie recherché par les habitant.e.s venu.e.s s'installer.

### **La jeune génération : l'indépendance par l'automobile**

Cette jeune génération a été façonnée par une adolescence marquée par une dépendance aux transports en commun. Ayant grandi dans un environnement où les services de transport en commun étaient souvent en retard, peu fiables et nécessitent des efforts supplémentaires tels que la marche, cette génération a développé une aversion pour ces modes de déplacement. Pour eux, l'âge de la majorité était symbolique de l'obtention du permis de conduire, un rite de passage vers la liberté et l'indépendance. Posséder et se déplacer en voiture, rime avec une transition vers l'âge adulte.

Une fois au volant de leur propre voiture, cette génération a ressenti un fort sentiment de liberté. Ces jeunes pré-adultes sont en mesure de se déplacer selon leurs propres horaires et itinéraires, sans être soumis aux contraintes des horaires de transport en commun. La voiture est devenue un symbole d'indépendance, leur permettant d'explorer de nouveaux endroits, de visiter des amis et de la famille, et de prendre le contrôle total de leurs déplacements.

Pour cette génération, la voiture représente bien plus qu'un simple moyen de transport. C'était un symbole de réussite, de statut social et d'autonomie. Malgré les préoccupations croissantes concernant l'impact environnemental de la voiture et les

problèmes de congestion urbaine, beaucoup de membres de cette génération restent profondément attachés à leur véhicule, le considérant comme un élément essentiel de leur mode de vie et de leur identité. Pour Alice, une interrogée, âgée d'une vingtaine d'années, le passage du permis de conduire a été concomitant avec l'obtention du baccalauréat. Elle considère que ces deux éléments sont indissociables. Elle nous confie que sa priorité était d'obtenir son permis le plus vite possible avant le début des études supérieures : « moi je l'ai passé au début de la terminale, donc avant le bac avant tout ça ». L'injonction à la voiture s'est imposée à elle et a constitué une charge mentale qu'il fallait éliminer avant ce passage à l'âge adulte. L'expérience vécue pendant ses années scolaires se caractérise par une dépendance aux transports en commun ou au véhicule des parents.

Les transports en commun sont quasiment synonyme « d'immobilité » et restreignent la capacité des jeunes à profiter des loisirs. Ce sont des limiteurs d'accès plus que des facilitateurs.

#### **4. Une mobilité de loisir à l'épreuve des centralités commerciales et touristiques**

Paris demeure un pôle attractif, particulièrement pour des loisirs culturels et récréatifs, malgré une offre de transport en commun parfois insuffisante pour répondre aux besoins de ces pratiques, ce qui oblige les habitant.e.s à adopter des stratégies de contournement.

##### **4.1. Paris, pôle générateur de flux liés aux loisirs culturels et festifs, malgré des difficultés d'accès**

Le pôle parisien exerce une influence significative sur les mobilités de loisir, particulièrement du point de vue des loisirs culturels et festifs. La centralité de loisir de Disneyland et Disney village ne semble pas rivaliser avec l'offre culturelle parisienne, sauf pour la pratique du cinéma qui paraît être satisfaite, notamment avec ceux de Disney Village, Bay 1 et Lagny-sur-Marne. Concernant les loisirs festifs, les résultats sont plus nuancés, ils sont à la fois pratiqués dans les centralités commerçantes, particulièrement à Val d'Europe, mais aussi à Paris.

Les loisirs culturels et festifs sont ceux qui nécessitent le plus de temps de trajet (hormis rendre visite à des proches, mais cela ne dépend pas du territoire). En effet, le temps moyen de trajet pour les loisirs culturels et festifs sont respectivement 29 min



et 27 min. Cela signifie que les habitant.e.s doivent s'éloigner de leur bassin de vie pour aller chercher ce type de loisirs, et que Paris attire une partie des flux de mobilité de loisirs culturels (figure 21).



Figure 21. Des temps de trajets pour accéder à certains types de loisirs comme les activités de visite ou culturelles et festives. Réalisation du groupe.

Les entretiens montrent que l'attractivité de la capitale est importante pour certains types de loisirs. Premièrement, l'attractivité culturelle de Paris incite les habitant.e.s du territoire à se déplacer à la capitale pour profiter de son attrait. Par exemple, lors de l'entretien avec la directrice de l'office du tourisme de Marne et Gondoire, elle explique se rendre à Paris pour « faire des visites, musées, patrimoine » pendant les weekends.

Concernant les loisirs festifs, elle s'y rend aussi en voiture, et encore plus particulièrement lors des sorties nocturnes car les transports en commun ne correspondent pas à ses besoins. Pour donner un autre exemple, Alison (28 ans, habitante de Esbly) se rend régulièrement à Paris pour sortir avec des amis. Pour s'y rendre, elle utilise soit la ligne P, soit le RER A, qu'elle choisit comme alternative au transilien P lorsque celui-ci est en panne. Cependant, elle doit utiliser la voiture pour rejoindre la gare de RER A, car les horaires de bus ne correspondent pas à ses pratiques. Même si cela la contraint à ne pas boire d'alcool, elle préfère quand même se rendre à Paris pour ce type de loisirs.

Édouard, habitant de Magny-le-Hongre explique lui aussi se rendre à Paris pour « aller boire un coup », mais il l'envisage comme une alternative à des loisirs festifs pratiqués sur le territoire. Cet extrait nous le montre: « Après boire un coup ça peut être aussi bien sur Paris ou ça peut être effectivement dans le coin, que ce soit

Disney village ou Val d'Europe. ». Aller à Paris nécessite une anticipation du mode de transport en fonction de l'horaire. « Si c'est juste boire un verre l'après-midi, faire une sortie en journée, j'irai en RER. Si je sais que je vais rentrer tard, je vais prendre ma voiture. »

Bien que se rendre à Paris est contraignant du point de vue du temps de trajet, de la consommation d'alcool en cas de l'utilisation de la voiture, il reste un espace pratiqué pour les loisirs festifs. Son attractivité est telle, comparé au territoire, que les habitant.e.s préfèrent s'y rendre même si les mobilités sont contraignantes.

Les loisirs pratiqués à Paris se différencient des loisirs pratiqués sur le territoire. Les mobilités de loisirs associées sont caractérisées par des temps et distances plus importantes, des multimodalités (RER et voiture) pouvant être contraignante dans la pratique du loisir. Le fait que les habitant.e.s choisissent ces mobilités contraignantes peut témoigner d'un manque de l'offre culturelle et festive sur le territoire, qui poussent les habitant.e.s à aller à Paris. D'un autre côté, il semble difficile de concurrencer l'abondance de l'offre culturelle et festive parisienne, très attractive pour une partie des habitant.e.s. Ce résultat montre aussi que le pôle de loisir de Disneyland ne peut pas centraliser tous les flux de mobilité de loisir, du fait de l'offre culturelle qui restera toujours plus importante dans la capitale. Ceci est à mettre en parallèle avec les entretiens montrant des mobilités de loisirs vers/depuis la capitale effectuées en partie en voiture (une partie ou la totalité du déplacement) du fait des amplitudes horaires qui ne sont pas en accord avec les loisirs. Il ne faut donc pas ignorer l'importance de la centralité de la capitale dans les mobilités de loisirs, au profit des grands nœuds de transport que sont les principaux centres urbains comme Bussy-Saint-Georges ou le complexe Disney.

#### **4.2. Des centres commerciaux relais d'espaces publics face à une dilution des centres villes dans le tissu urbain**

Si Paris demeure un pôle attractif, d'autres centralités de loisirs cohabitent au sein du territoire étudié. Les flux de mobilité de loisirs sont également fortement dirigés vers les centralités commerçantes, telles que Clos du Chêne, Val d'Europe – Vallée Village, Bay 1, ... Les loisirs pratiqués ne limitent pas au marchand mais sont aussi la promenade et la « déambulation », et les retrouvailles entre proches.

#### 4.2.1. Flânerie et zone de rencontres : usages non-marchands des centres commerciaux

Les centralités commerçantes, telles que le centre commercial de Val d'Europe, Clos du Chêne, Vallée Village, constituent des lieux fréquentés par les habitant.e.s du territoire d'études pour leurs loisirs. Les observations de terrain, ont permis de pointer une infrastructure urbaine propice aux flâneries. Les centres commerciaux Val d'Europe, Clos du Chêne et Disney Vallée se caractérisent par une desserte importante, les deux étant à proximité d'une gare du RER A. La gare Val d'Europe - Serris étant à une quinzaine de minutes à pied de Vallée Village et moins de dix minutes du centre commercial Val d'Europe. Cette desserte permet aux habitant.e.s, comme aux touristes, de se rendre facilement en transport en commun à ces centralités.

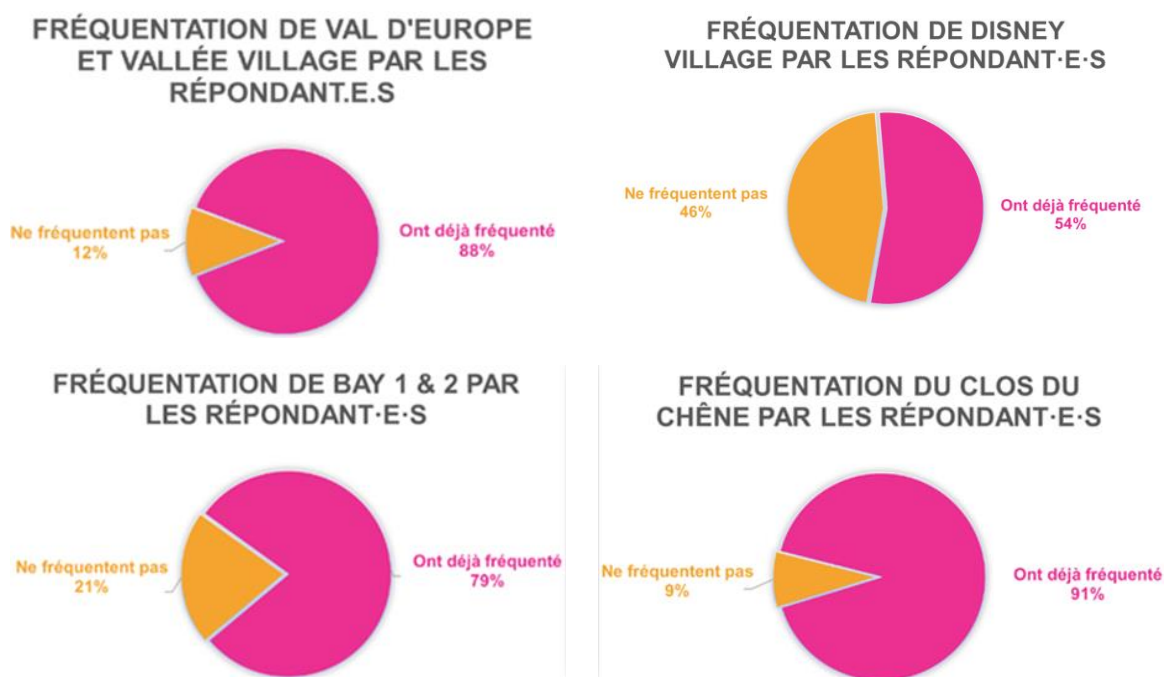


Figure 22. Fréquentation des différentes centralités commerciales du territoire par les répondants du questionnaire. Source : questionnaire, réalisation du groupe.

Val d'Europe et la Vallée Village sont beaucoup plus fréquentés que le parc Disneyland, avec respectivement 12% contre 59% des répondants ne fréquentant pas ces lieux. Clos du Chêne est le centre commercial le plus fréquenté des répondants avec 91% des répondants qui l'ont déjà fréquenté. Ces espaces ne sont pas fréquentés uniquement pour faire des achats par les enquêtés, mais sont pratiqués comme des espaces de loisirs.

Tout d'abord, lors des observations de terrain, il a été remarqué que le mobilier urbain semble être favorable à la pratique des loisirs, à « traîner » aux alentours du centre commercial et en font un espace privilégié pour se retrouver avec des proches.

Un groupe de lycéennes interrogées à l'entrée de Val d'Europe explique s'y rendre plusieurs fois par semaine, particulièrement le mercredi et le week-end, pour « traîner entre copines », cela s'accompagne rarement de consommation car elles indiquent que les prix sont trop élevés. Hugo (19 ans, habitant de Thorigny), un jeune étudiant en alternance, qui attend une amie devant l'entrée de Val d'Europe, raconte venir à Val d'Europe plusieurs fois par semaine pour y « voir des amis et faire les magasins ». Il fréquente aussi Bay 1 et Bay 2 mais moins souvent. Pour Elsa (19 ans, habitante de Villeneuve le Comte) et Mathilde (24 ans, habitante de Villeneuve le Comte), Val d'Europe est le lieu privilégié des flâneries qu'elles comparent même à une maison : « Val d'Europe, c'est la maison en fait ». Le sentiment d'attachement est particulièrement fort, car leur fréquentation est régulière : « On y a passé toute notre vie, littéralement ». Jusqu'à maintenant, le lien s'est perpétué et Elsa et Mathilde s'y rendent assez régulièrement : « même encore maintenant, je pense que sans rire, j'y vais au moins une fois par semaine ». La centralité de Val d'Europe est décrite comme un véritable hub social, pour les répondantes, il s'agit à la fois d'un lieu de loisirs marchands : « Soit on va manger [...] soit on fait les magasins » mais aussi un lieu de rencontre et de socialisation intense. Mathilde s'y rend aussi, car elle déclare aimer venir pour y rencontrer ses anciens collègues : « Du coup parfois aller voir les anciens collègues, voir les gens rigoler, tout ça ».

En fin de compte, Val d'Europe est décrit comme une zone où tout s'y trouve et tout le monde se retrouve. La concentration de services est telle qu'il n'a pas besoin d'aller autre part pour y effectuer ses loisirs selon Elsa et Mathilde : « Voilà, dès qu'on a une chose à faire, on va à Val d'Europe » ; « vraiment on peut tout trouver là-bas [...] dès qu'il y a quelque chose à faire on y va ».

L'aspect séduisant et pratique du centre commercial de Val d'Europe est surtout garanti par son haut degré d'accessibilité, le rappelle Elsa : « Et vu que c'est à côté, même si on n'a pas de voiture, on a le bus quand même qui nous emmène directement. 20 minutes [...] donc oui c'est le plus pratique ». La présence des infrastructures de transport desservant directement Val d'Europe sans correspondance encourage donc les répondantes à se rendre dans cette centralité.

Ces espaces sont mis en avant en tant qu'espace propice pour « déambuler », comme le montre le site internet de l'office du tourisme de Marne et Gondoire : « Avec 160 boutiques, des espaces détente, des points rencontre, des lieux d'animation et de nombreux restaurants : c'est tout le goût du confort qui vous attend » à Val d'Europe (Figure 23).



*Figure 23. La Vallée Village conçue comme un village dans lequel on peut se promener, et espace de flâneries devant le centre commerciale Val d'Europe. Source : Paris Capital 2023 ; Google streetview 2024.*

Cette pratique ne se cantonne pas aux jeunes, Michel (74 ans habitant de Chessy) retraité, se promène aussi régulièrement avec sa femme, sa petite fille ou tout seul. Il aime aussi beaucoup se promener à la Vallée Village. En effet, les zones pavillonnaires commerciales de la Vallée Village sont aussi favorables à la promenade. D'une autre manière, autour des parcs Disneyland se trouve une zone commerciale ouverte et gratuite : « Disney Village, On aime bien aussi marcher là-bas, le long des hôtels, en couple ou entre amis. [...] Disney Village, on prend le bus pour y aller. Il est à côté de la maison, en plus. [...] les transports sont formidables. ». Cela se remarque à travers l'univers urbain chaleureux et convivial qui invite le citoyen.ne habitant à déambuler. Les avenues larges et piétonnes de Disney Village offrent un certain confort pour la pratique de la balade. Michel montre un attachement fort à son territoire « Alors là, il faudrait vraiment être difficile ici pour vouloir améliorer, parce qu'il y a tout ce qu'il faut ici. Il y a les transports, il y a les loisirs, tout, tout. »

Ces centres commerciaux apparaissent alors comme des espaces privilégiés pour se promener, retrouver des amis, et ne se limitent pas à des espaces commerçants. Les concentrations de service, ainsi qu'une bonne insertion au sein des réseaux de transport, en font des lieux de vie occupant une place importante dans les pratiques de loisirs.

#### *4.2.2. Des centralités commerçantes comme lieux de cohabitation entre touristes et habitant.e.s, qui poussent parfois les habitant.e.s à adapter leurs pratiques*

Lors des observations de terrain, nous avons pu constater parmi les promeneurs la présence de touristes : bagages, langues parlées, vêtements. Ils sont aussi repérables avec le port d'accessoires Disney et la prise en photos de leur environnement. La cohabitation des touristes avec les habitant.e.s du territoire a été questionnée lors des entretiens. Toutes les personnes interrogées sur ces centralités évoquent la présence des touristes dans ces espaces, mais la gêne ressentie à leur égard est parfois perçue de manière positive ou d'autre fois négative.

Pour Michel, « la présence des touristes n'est pas du tout un problème, au contraire », Hugo est du même avis, les touristes ne le gênent pas pour aller se promener et faire les magasins à Val d'Europe.

Cependant, le problème des fortes affluences a été exposé à plusieurs reprises. Par exemple, Antoine, trentenaire, travaillant dans un commerce de la Vallée Village commente en précisant que les touristes ne le gênent pas car il est habitué. Mais il précise ensuite que le week-end « c'est bondé », qu'il faut éviter ces moments-là car « tout le monde est énervé ». Il dit que les touristes le sont eux aussi, et « que l'ambiance n'est pas super ». Il donne même des conseils aux touristes pour qu'ils évitent de se rendre dans ces centralités pendant les heures de pointe. Pour Edouard, le problème de cette affluence se pose au niveau des parkings et de la congestion routière, mais il est satisfait de « l'ouverture d'esprit » que leurs présences apportent.

Val d'Europe et Disney Village étant deux centralités commerciales qui attirent fortement les touristes. Les habitant.e.s trouvent une alternative dans les centres commerciaux Clos du Chêne, Bay 1 et Bay 2. D'autant que pour ces deux derniers, ils sont eux aussi intégrés au réseau de transport avec la proximité à la gare de RER A Torcy. Cependant, ils sont moins fréquentés par les touristes. Cela peut s'expliquer notamment par le fait qu'ils sont plus éloignés de Disney, qu'ils sont vieillissants (construit une vingtaine d'années avant Val d'Europe). De plus, les alentours sont moins propices à la promenade (Figure 24).



*Figure 24. Les centres commerciaux Bay 1 et Bay 2, pour lesquels les espaces publics autours ont moins été soignés que les centres commerciaux de Serris.*

Une fréquentation moins importante des touristes est parfois recherchée par certain.e.s habitant.e.s, comme Alice (30 ans, habitante de Serris), qui se reporte sur Bay 2. Les centralités de Val d'Europe et Disney Village attirant trop de monde, elle a tendance à ne pas trop les fréquenter et à s'éloigner pour être plus tranquille. De plus, les centres commerciaux en dehors du complexe de Disney ne s'adressant pas à une offre touristique, les prix pratiqués sont perçus comme moins élevés. C'est le cas d'Eva (16 ans, habitante de Torcy) et de son groupe d'amies qui se rendent à Bay 1 et Bay 2 « pour manger entre copines car les prix sont moins élevés », elle regrette d'ailleurs que des épiceries de proximité autour de Val d'Europe deviennent des magasins trop chers pour elle.

D'autant qu'à la différence de ce dernier centre commercial, l'usage de Bay 1 et Bay 2 semblent plus cantonné à des courses alimentaires et moins à des pratiques de loisirs. C'est le cas d'Antoine (31 ans, habitant Bussy) de qui préfère largement Val d'Europe à Bay 2 car le centre commercial est un peu « ringard », il se rend à Bay 2 uniquement pour faire ses courses alimentaires.

Les habitant.e.s fréquentant les centralités commerçantes proches de Disneyland ont l'habitude de la présence des touristes, mais ils ont pour certain.e.s établi des stratégies de contournement pour éviter les heures de fortes affluences. Il en ressort des centralités commerçantes pratiquées comme espace de loisirs comme Val d'Europe, Disney Village et Bay 1 et d'autres correspondant plus aux besoins alimentaires comme Bay 2, ou espace de rabattement lorsque l'affluence est trop forte dans les centres pratiqués par les touristes comme Clos-du-Chêne.

En fin de compte, tous les centres commerciaux proposant une offre orientée vers les loisirs, qu'ils soient marchands ou non marchands avec des espaces pour « se

poser », et des espaces intérieurs ou extérieurs favorables à la promenade, attirent à la fois les habitant.e.s et les touristes. Ils deviennent alors des espaces de rencontre et de cohabitation entre touristes et habitant.e.s. Ces zones peuvent générer des conflits quand elles sont très fréquentées, pour celles qui attirent des touristes, mais elles participent aussi à l'identité de ces lieux. Et cette identité est valorisée par une partie des personnes interrogées.

### 4.3. Disney, centralité de loisirs touristique bien desservie en transport public malgré une inaccessibilité financière grandissante

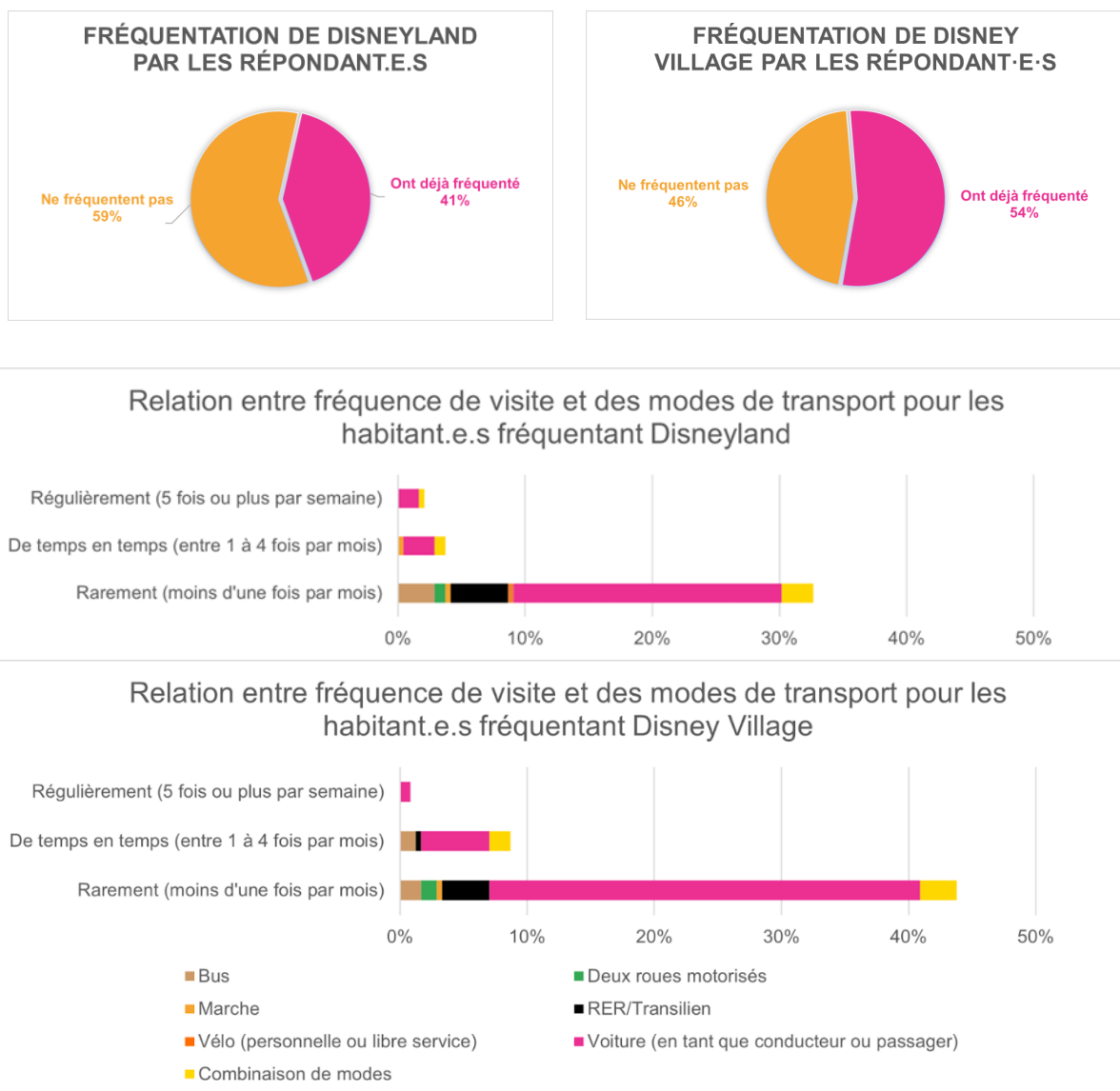


Figure 25. La centralité de Disney visitée par une moitié des répondants au questionnaire.

Source : questionnaire, réalisation du groupe.



La centralité de Disneyland, comprenant parcs, commerces et restaurants, est fréquentée par une moitié de nos répondants environ. Seulement, il est nécessaire de souligner qu'il ne s'agit pas de loisir quotidien pour une majorité d'usagers et clients de ces espaces. En effet, comme le montre nos résultats issus du questionnaire (figure 25), une majorité des habitant.e.s qui fréquentent ces lieux n'y vont que moins d'une fois par mois. Un autre élément d'analyse est que ces personnes y vont principalement en voiture pour une grande majorité d'entre eux. Seuls 10% à 15% de nos répondants déclarent prendre un autre moyen de transport : bus, RER, deux roues motorisées et marche ou la combinaison de plusieurs de ces modes. Pour autant, certains autres résultats plus qualitatifs montrent que l'usage des transports en communs est favorisé par certaines personnes : « La gare routière est à 1min à pied de la maison mais l'offre de bus est catastrophique. On ne peut rien faire sans voiture. On peut juste l'utiliser pour aller au parc Disney une fois par an!! » (Espace de libre commentaire de notre questionnaire). Par ailleurs, même si seulement une partie des habitant.e.s fréquente la zone Disney, celle-ci se trouve être dans nos résultats qualitatifs comme marqueur d'une identité locale.

#### *4.3.1 Le complexe de Disney, un élément constitutif de la vie quotidienne et un marqueur d'identité locale*

L'environnement sonore, la présence visuelle et les nombreux éléments de signalétique du parc Disney se font ressentir au-delà des frontières physiques de son site d'attraction. Le complexe de Disney devient ainsi une partie intégrante de la vie quotidienne des habitant.e.s en renforçant sa marque dans le paysage local. La fabrique de cette identité territoriale se retranscrit dans le discours des résident.e.s qui le perçoivent comme une opportunité, voire comme un patrimoine culturel intégré dans leur bassin de vie.

Les propos des interrogé.e.s sont très souvent emprunts d'une valorisation du parc Disneyland, ce qui va a contrario, des hypothèses émises au début de l'enquête. La réalisation des idéaux-types avec les figures du/de la « Startupeur.euse » ou encore celui du « Local.e attaché.e au territoire et aux centralités » rend bien compte de la captivité du complexe qui réussit à rendre son site touristique plaisant pour les habitant.es riverains. Cet attachement est à nuancer, en considérant que l'échantillon de répondant.e.s n'a pas la prétention de représenter l'opinion de tous.les les marnovalienn.es.

Néanmoins, à l'image de certains individus ayant participé à cette étude, Disney demeure une centralité de loisir du « quotidien ». Evidemment, il faut relativiser ce terme, car les individus ne s'y rendent pas tous les jours. Toutefois, certains ont connu des périodes de grande fréquentation du parc, en prenant un abonnement (pass annuel), à l'image d'Alison.

« Disney, vous y allez souvent ?

- J'y allais souvent, j'avais un pass, j'en ai plus [...].

- Quand vous aviez le pass, vous y allez régulièrement ?

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

Comme le montre cet extrait, Alison, qui télétravaille dans le secteur touristique depuis Esbly et qui a peu de loisirs mobiles, fréquente Disneyland régulièrement. Son cas n'est pas unique. D'ailleurs, comme nous l'évoquions plus haut, les habitant.e.s relativement proches du parc d'attraction baignent dans une ambiance sonore et visuel qui invite à se rendre aux attractions. Lors des observations de cette étude, nous avons entendu régulièrement les bruits émanant du parc (la parade, le train ou encore les cris des clients sur les différentes attractions).

Quoiqu'il en soit, sur la base des propos recueillis, la centralité de Disneyland reste attractive, par l'accessibilité dont elle bénéficie. Sa position de terminus de gare (Marne la Vallée Chessy), faisant également office de pôle d'échange multimodal (RER, lignes de bus, train) permet, en théorie, à bon nombre d'habitant.e.s à s'y rendre aisément. C'est le cas d'Edouard, 46 ans, cadre supérieur et auto-entrepreneur qui souligne cette facilité d'accès :

« Bah le bus si je vais faire une activité au Disney Village ou quelque chose comme ça c'est plutôt direct on va dire, c'est vrai que l'infrastructure de routes commence à être un peu complexe par moment » (Édouard, 46 ans, cadre supérieur et auto-entrepreneur à Magny-le-Hongre).

Antoine, qui occupe le poste de vendeur au sein du centre commercial de Val d'Europe, ne manque pas de rappeler que Disney Village est son lieu de loisirs d'après-travail par excellence. Proche du centre commercial, et situé sur l'itinéraire de la ligne

du RER A, cette extension du parc présente un avantage pour se dépayser tout en restant près de son lieu de vie.

D'autres résident.e.s éprouvent une certaine satisfaction à être bercé.e.s par cette atmosphère sonore :

« Ouais en fonction du vent on entend super bien du coup c'est les boules de pas le voir. Quitte à l'entendre, non pas en mode chieuse, je suis pas une grand-mère genre ça me gêne le bruit... me dire dommage je suis pas du bon côté. Je vois pas les drones ni rien, moi je vois rien ici. Mais ouais, je dirais... mais vraiment, parce que je connais des gens qui y travaillent quoi. Du coup on peut y aller... ah ça fait un peu j'allais dire pas bobo ce que je vais dire, mais on peut y aller 3 heures et passer devant tout le monde dans les attractions. »  
(Alice, 30 ans, psychologue libérale, réside à Serris).

Ici cette proximité avec la centralité de Disney, est presque revendiquée et prise comme un privilège : « *on peut y aller trois heures et passer devant tout le monde* » déclare Alice.

Le développement de cette familiarité est central et illustre parfaitement l'influence du complexe sur les loisirs quotidiens des habitant.e.s. Le parc s'impose dans le paysage et devient à son tour un symbole du territoire.

Peut-on pour autant parler de loisirs du quotidien quand nous faisons référence à Disney ? En théorie, avec une fréquence de 2 à 3 fois par mois, le concept quotidien est ambigu. Néanmoins, au vu de la taille du complexe et de la variété d'attractions qui y existent, Disneyland peut être perçu comme un loisir de proximité auquel les habitant.e.s de Val d'Europe et Marne et Gondoire se rendent régulièrement pour une partie d'entre eux. Nous allons voir que cette « réalité » est, de fait, en train d'évoluer avec une augmentation importante des tarifs. Toutefois, il faut garder à l'esprit que Disneyland n'est pas la seule entité visitée par les habitant.e.s. Les autres lieux comme Val d'Europe et Disney Village font aussi partie des lieux fréquentés quotidiennement par les usagers.

« Ouais, moi le Billy maintenant ça me... au niveau des bars, c'est moins bien qu'avant [...] Et puis sinon ouais, un peu moins qu'avant quand même je crois

que depuis le COVID ça enfin en tout cas pour ma part, mais un peu mes amis aussi, ça nous a un peu, je sais pas, ça nous a stoppé, on y allait plus avant, mais depuis le COVID on a changé nos habitudes en fait. Puis ils régulaient et puis je sais pas. Et après on avait plus le droit de se balader près des lacs. Donc en fait je crois qu'on complètement zappé nos habitudes, donc maintenant beaucoup moins qu'avant. » (*Ibid.*)

Comme l'explique Alice, en faisant référence à un moment qui n'est plus d'actualité mais qui traduit une pratique régulière des espaces associés à Disney, les bars comme le Billy Bops (restaurant/bar ayant pour thématique l'identité western du *saloon*) sont des lieux emblématiques des loisirs de proximité auquel se rendent aussi les habitant.e.s. Même si cette étude arrive à un moment de changement post crise sanitaire et augmentation des prix, ces extraits d'entretiens montrent que le complexe Disney reste une opportunité pour accéder à des loisirs originaux et de proximité.

Toutefois, ces loisirs restent marchands et induisent des mobilités très contraignantes (parkings payant et congestionnés ou transports avec horaires précis). En ce sens, si le complexe est un pôle fréquenté quotidiennement par plusieurs habitant.e.s de Marne et Gondoire et Val d'Europe, un changement est en train de s'opérer et traduit des nouvelles pratiques de mobilités liées aux loisirs.

#### *4.3.2. Des habitant.e.s qui subissent l'attractivité touristique du territoire*

Malgré un attachement identitaire au complexe Disneyland, une partie des habitant.e.s du territoire d'étude s'éloigne symboliquement de ce lieu de loisirs ou bien retrouvé quelques inconvénients qui marquent leur pratique de loisirs. Les nuisances évoquées ne concernent pas directement les problématiques de mobilités, mais ont des conséquences sur le vécu des habitant.e.s se déplacent sur le territoire et plus largement leur rapport aux centralités de Disneyland.

Lors des entretiens spontanés, un couple de retraités interrogés, habitant à Serris s'était plaint de des lieux et de l'ambiance générale de leur périmètre de vie qui se retrouvait impacté par la présence du complexe de Disneyland. Ils évoquent même des départs de la part de « couple d'amis qui en ont eu marre de cette ambiance ».

Parmi les habitant.e.s pour qui le parc représentait un lieu de loisir privilégié, certains indiquent ne plus se rendre dans les services à proximité de Val d'Europe à

cause d'une augmentation des prix de certains biens. Ce constat n'a pas pu être vérifié, et repose sur des propos recueillis. Cependant, ces déclarations sont évocatrices d'un ressentiment négatif sur les effets collatéraux des centralités du parc Disneyland (centre commercial Val d'Europe, Disney Village). De la même manière, la popularité du parc de Disneyland auprès des habitant.e.s des communautés d'agglomération s'est réduite, à cause du renforcement de la montée en gamme et de la re-segmentation des cartes d'abonnement. Régulièrement, les interrogés confient que le parc Disneyland faisait partie de leur pratique de loisirs, même quotidien pour des lieux tel que la Vallée Village.

Michel, 74 ans, habitant de Chessy, confesse qu'il a détenu un « pass pendant 15 ans ». Tous les ans, il s'y rendait au moins une fois et fréquentait quotidiennement les espaces du complexe. Ce dernier regrette de ne plus y aller, pour les raisons évoquées plus haut : « J'y suis allé pendant 15 ans, mais je n'y vais plus parce que maintenant c'est des voleurs, ils ont augmenté les prix des pass » . C'est aussi le cas d'Edouard, un interrogé qui avait l'habitude d'y aller même « de temps en temps » (Edouard, 46 ans habitant de Montévrain) mais qui se décourage pour des motifs semblables. Ce dernier déplore que la proximité avec le parc Disneyland et ses centralités aurait pu être une opportunité pour des loisirs, seulement l'inaccessibilité financière qu'elle revêt empêche certaines personnes d'en profiter.

Une interrogée, au profil plus jeune, Eva, 16 ans, résidente de Lagny-sur-Marne, relate également que cette augmentation des prix de manière générale, que cela soit sur les lieux de loisirs présents à Disney Village et même aux alentours a considérablement réduit son offre de loisirs. Elle a dû renoncer à y pratiquer ses loisirs alors qu'elle s'y rendait 2 à 3 fois par mois. Cette dernière, qui ne pratique pas de loisirs formels, utilisait le centre commercial de Val d'Europe, comme lieu de déambulation. Ses seuls loisirs restent cantonnés à « se balader dans le centre commercial » ou se rendre au cinéma de Disney village. Mise à part ces activités, elle reste très souvent chez elle, tout comme ses amies, qui l'accompagnent.

Ce type de profil mène à réinterroger la place du complexe de Disneyland dans les loisirs quotidien des habitant.e.s. Les profils de ce type souvent caractérisés par un âge compris entre 15 et 17 ans sont dépendants des transports en commun et de l'accessibilité financière des loisirs situés dans le complexe. Les résultats quantitatifs de l'enquête ne permettent pas de mettre en évidence cette particularité, mais il a été davantage lisible lors de nos observations et de nos micro-trottoirs.

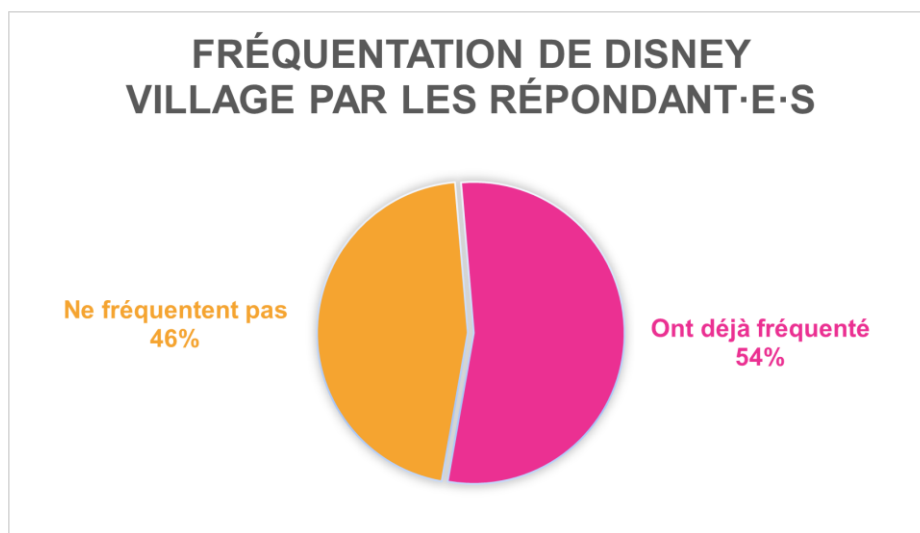


Figure 26. Fréquentation de Disney Village. Source : questionnaire, réalisation du groupe.

Sur le graphique représentant la fréquentation de Disney Village (Figure. 26), il en ressort que plus de la moitié des personnes s’y rendent mais près de la moitié ne le font pas. Cela indique qu’il existe une division relativement équilibrée entre ceux qui choisissent de visiter cet endroit et ceux qui préfèrent ne pas le faire. D’autant plus qu’une grande majorité des répondants à notre questionnaire nous font part d’une stratégie d’évitement des centralités touristiques quand il y a de fortes affluences (figure 27). Cependant, cela reste à nuancer, avec une telle question, il paraît plus probable que les répondants choisissent de nous dire qu’ils préfèrent davantage éviter les lieux.

J'évite de me rendre dans les lieux où la présence des touristes est plutôt importante :

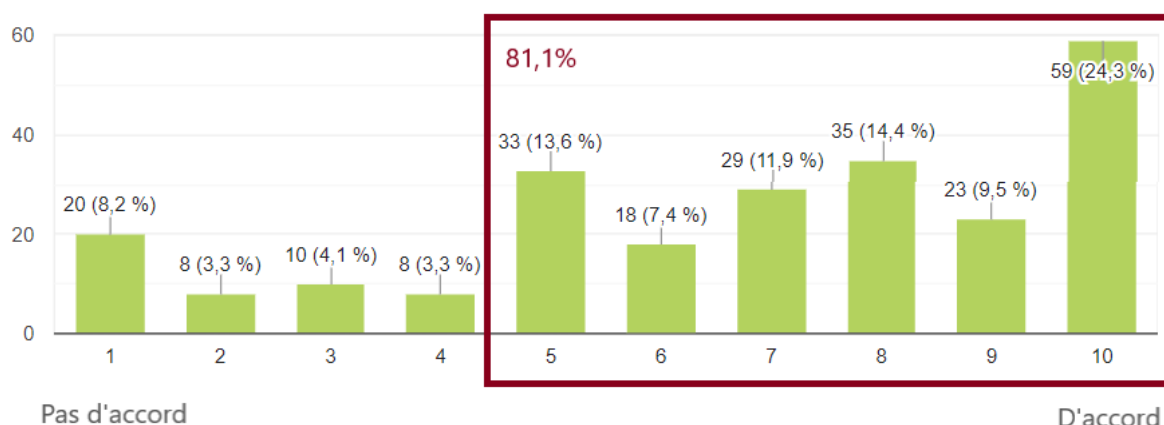


Figure 27. Une forte majorité des habitant.e.s évitent les centralités touristiques Source : questionnaire, réalisation du groupe.

## 5. Conclusion

Cette étude s'est concentrée sur les pratiques de loisirs dans une zone à prédominance périurbaine, mettant en évidence la complexité des interactions entre les activités locales de divertissement et les choix de déplacement des habitant.e.s. L'étude a également montré le rôle du complexe de Disneyland Paris dans l'aménagement du territoire et la manière dont, dans les plus petites actions du quotidien, le géant américain tend à influencer les mobilités par son développement économique. L'entité Disney, voulue par de nombreux élus français pour dynamiser le territoire et prolonger la ville nouvelle, est depuis 1987 un acteur phare du territoire.

La macrocéphalie du complexe Disneyland Paris exacerbe les flux et les déplacements, que ce soit pour les visiteurs ou les habitant.e.s. La Walt Disney Company s'est implantée sur un territoire stratégique (foncier disponible et proximité à Paris), avec le désir d'agir directement sur l'urbanisme et les transports via l'acteur central EPAMarne-EPAFrance. L'action de l'entité Disney, caractérisée par un développement immobilier constant et une attraction de nouvelle population, a exacerbé un mouvement de périurbanisation. Malgré une offre de TC importante autour des gares du RER A, le type d'urbanisation restait centré autour de l'usage de la voiture, rendu facile par la présence d'infrastructures routières non négligeables.

Le complexe Disneyland Paris, centre de loisirs touristiques, centralisé encore l'action de la Walt Disney Company. Pour la majorité des mobilités de loisirs liées au complexe touristique, les transports en commun sont privilégiés, en particulier le RER A. Sa présence sur le territoire engendre donc une cohabitation entre touristes et résident.e.s. Cela peut être dans des lieux de loisirs pratiqués mutuellement, comme les centres commerciaux, ou même le complexe en lui-même. Cela peut pousser certain.e.s habitant.e.s à mettre en place des stratégies de contournement, comme éviter les heures de forte affluence, ou même changer leurs pratiques en s'éloignant de ces pôles. Cette promiscuité entre flux touristiques et quotidiens peut engendrer des tensions sur le réseau de transport en augmentant la congestion routière et l'encombrement des transports en commun. Ce phénomène perçu comme une gêne par certain.e.s habitant.e.s ne semble pas remettre en cause, l'attachement à Disney. De plus, le parc ne semble plus s'adresser à une pratique quotidienne des résident.e.s, car l'augmentation des prix devient une barrière.

Les aménagements liés à l'implantation du complexe Disneyland ont conduit également à l'implantation du Centre Commercial Val d'Europe (avec La Vallée Village), qui est devenu une des grandes centralités des loisirs locaux. Cela est également pour les autres centres commerciaux de ce territoire (Clos du Chêne, Bay 1 et Bay 2). Ils sont souvent insérés dans les réseaux de transport en commun, sont des espaces publics qui deviennent des lieux de rencontre et de flânerie. Ils s'apparentent alors à des lieux de loisirs à part entière, que ce soit pour des loisirs marchands ou non marchands, s'accompagnant d'un attachement fort de la part de ceux qui le pratiquent. De plus, certaines de ces centralités de loisirs, notamment Val d'Europe ou le Clos du Chêne, possèdent un réseau cyclable assez développé, ce qui témoigne de la volonté nouvelle locale d'inclure une mobilité moins polluante en réduisant la place de la voiture.

Paris reste un pôle majeur pour les loisirs culturels et festifs, attirant des résident.e.s des deux communautés d'agglomérations malgré une offre de transport en commun inadaptée aux loisirs du quotidien, et plus particulièrement récréatifs. Il est souvent nécessaire d'utiliser la voiture pour rejoindre les gares ferroviaires (RER A, Ligne P) reliées à la capitale, du fait du manque d'amplitude et de fréquences des réseaux de bus desservant le reste du territoire.

Malgré la présence des centralités, cette étude montre que les loisirs les plus fréquents (surtout pour le sport et les balades) sont pratiqués à proximité du domicile. Que ce soit à pied ou en voiture, les habitant.e.s se déplacent généralement autour de leur lieu de vie. Néanmoins, certains individus ont tendance à s'éloigner du territoire- en utilisant la voiture- pour accéder à d'autres types d'espaces non fréquenté par les touristes. Ces résultats mettent en lumière la complexité des dynamiques entourant les loisirs et la mobilité dans cette zone périurbaine. Ainsi, un arbitrage advient, d'une part entre des loisirs effectués à proximité avec une volonté de rester ancrés dans son cadre de vie et d'autre part une volonté de faire des loisirs plus distanciés au risque de se confronter aux contraintes du temps de déplacement. Malgré une offre de loisirs orientée vers des centralités plus importantes, les activités de proximité restent prédominantes, soulignant ainsi l'attachement des résidents à leur environnement immédiat.

En offrant des axes favorables à la voiture mais aussi en centralisant l'offre de TC, les centralités commerciales (notamment le complexe Disneyland) laissent le reste du territoire avec une offre moins cadencée et, par effet direct, moins fréquentée. Il



s'agit notamment des bus, mais également pour les modes actifs, auxquels les aménagements sont orientés principalement vers certaines centralités. La préférence pour les loisirs locaux s'accompagne donc d'une forte dépendance à la voiture pour les déplacements de courte distance. Les tensions entre les loisirs de proximité et d'autres formes de divertissement disponibles dans l'espace local révèlent les défis complexes notamment en termes de mobilité durable. Si les loisirs, qu'ils soient proches ou éloignés du bassin de vie, supposent une utilisation de la voiture systématique, c'est aussi parce que les modes de vie sont adossés à l'injonction de la vitesse et de la flexibilité, même si les transports en commun préexistent.

De plus, le développement de l'offre de transport en commun n'implique pas de fait, une augmentation de la demande, car l'imaginaire dépréciatif dont pâtit ce mode n'aide pas une transition mobilitaire sur le territoire. Dès le plus jeune âge, la majorité des habitant.e.s associe les transports en commun à une dépendance et à un manque de ponctualité. En ce sens, il apparaît ainsi nécessaire de repenser les politiques de transport et d'aménagement urbain afin de promouvoir une mobilité plus durable et de favoriser une sensibilisation tout en tenant compte des besoins et des préférences des habitant.e.s de ces zones spécifiques. D'ores et déjà, nous avons révélé un effort de la part des collectivités de mettre à l'œuvre un développement des modes actifs, surtout vers les loisirs verts et de proximité qui paraissent insuffisants.

## **6. Recommandations**

En se fondant sur les conclusions de ce document, il est désormais acquis que le complexe Disney a un effet sur les mobilités liées aux loisirs du quotidien. Le caractère périurbain de Marne et Gondoire et Val d'Europe, dont les loisirs ne s'effectuent pas tous au sein du complexe ou de Paris, rend l'usage de la voiture évident pour les habitant.e.s. Son utilisation est également amplifiée par le complexe malgré l'offre conséquente de TC. Plusieurs recommandations visant à réduire l'utilisation de la voiture et dès lors l'influence de Disney sur les loisirs du territoire peuvent être imaginées. Il convient toutefois de respecter le droit, la liberté réelle et le désir des individus à avoir des loisirs sur un territoire largement influencé par le complexe. Trois grands axes forment la base de ces recommandations : l'amélioration globale des modes actifs sur le territoire, les innovations dans l'offre des TC — notamment en ce

qui concerne l'offre de bus — et les politiques publiques freinant l'usage de l'automobile.

### **1. Développer la continuité cyclable : chaucidou, passerelle et bac traversiers**

Le réseau cyclable de Marne et Gondoire et Val d'Europe est, comme montré dans le diagnostic, incomplet. Si les élu.e.s locaux ont tendance à mettre en avant les modes actifs, notamment en Marne et Gondoire, à travers les projets de Réseau Vélo Ile-de-France (VIF), force est de constater que le réseau est calqué sur le modèle du ferroviaire et de l'autoroute. Par conséquent, les axes cyclables régionaux V4 et V9 qui relieront Cergy à Val d'Europe, ont tendance à suivre ces axes dans une double logique de déplacement pendulaire et de loisirs, voire de cyclotourisme. Si nous pensons que cet aménagement est précieux, il semble largement incomplet. Il n'existe aucun axe Nord/Sud, et les continuités cyclables desservent avant tout les grandes centralités urbaines comme Bussy-Saint-Georges. Bien que les aménagements coûtent souvent très cher, l'idée est aussi d'en proposer des moins onéreuses, adaptables à l'identité périurbaine, voire rurale, du territoire. Les chaucidous sont des aménagements relativement simples à développer une fois les études de trafic et la pertinence du tracé établis car elles permettent aux routes à faible trafic de favoriser les modes actifs et ainsi de relier des espaces sans construire de nouvelles infrastructures. Bien sûr, il ne s'agit pas d'éviter de construire des pistes cyclables de qualité, mais parfois le chaucidou peut s'avérer une bonne alternative en récupérant ce qui existe déjà, à condition que cela soit provisoire. Les chaucidous sont un réel outil d'aménagement du territoire intéressant pour commencer à développer le vélo sur un territoire peu cyclable, car le coût par mètre linéaire est très abordable : environ 12 euros du mètre linéaire contre 220 pour une bidirectionnelle avec séparateur et 460 pour les voies vertes<sup>37</sup>.

Certes, comme les résultats de cette étude le montrent, la part modale des vélos n'est pas très importante et les individus ont tendance à se déplacer à pied ou en voiture pour accéder à leurs loisirs. Bien que certaines villes comme Lagny-sur-Marne ont collaboré avec l'entreprise Tier pour mettre à disposition des véhicules électriques

---

<sup>37</sup> ADEME ; Club des villes et territoires cyclables. (2021) *Le coût des politiques vélo*.

en libre service (trottinettes et vélos), ils restent marginaux dans les déplacements pour le loisirs. Dès lors, pourquoi recommander les modes actifs pour les loisirs sur ce territoire où il y en a si peu ? Tout d'abord parce que la marche à pied reste très importante autour du domicile des individus. Ensuite parce que la balade est un loisir très fréquent dans lequel les individus se déplacent à vélo et à pied. C'est la raison pour laquelle, dans cette logique de balade de proximité limitant l'usage de la voiture, nous recommandons de développer les continuités cyclables et marchables du Nord au Sud de ce territoire, surtout au niveau des coupures urbaines provoquées par l'A4 ou par la Marne.

### *Les passerelles pour limiter les effets de coupure.*

Comment cela se traduit-il concrètement ? Le cas de Collégien symbolise cette idée où la ville est scindée en deux entre sa partie historique/résidentielle et la Zone d'Activité Economique (ZAE) des Portes de la Forêt. Dans cette dernière, plusieurs offres de loisirs marchands (restauration et sport) sont proposées mais sont principalement accessibles en voiture, même si un aménagement vélo a été développé. Cet itinéraire permet également de se rendre dans la Forêt régionale de Ferrières, un massif forestier de 2289 hectares.

Ce que nous proposons pour limiter l'usage de l'automobile sur ce territoire est la chose suivante : le développement de passerelles dédiés aux modes actifs permettraient le franchissement apaisé et éloigné du trafic motorisé, des axes routiers et ferrés. Cela implique des infrastructures visibles, indiquées, sécurisées, bien éclairées et qui facilitent la traversée de la coupure urbaine en pesant sur les pratiques des individus. Évidemment, la passerelle ne suffit pas en elle-même, il faut y ajouter un cheminement complet, au minima à l'échelle communale. Mais l'idée sous-jacente ici est de créer davantage de connexion permettant un accès plus direct (dans la mesure du possible) qui facilite la traversée de ces coupures. Le concept de cet aménagement est de proposer une mobilité alternative aux habitant.e.s de ce territoire, en reliant du nord au sud des espaces différents allant des pôles centraux aux espaces verts et naturels. Bien que Collégien ne soit pas le seul exemple, il y a aussi Bussy-Saint-Georges ou Jossigny, il illustre particulièrement cette coupure urbaine ainsi que le manque d'accessibilité d'une partie du territoire en dehors de l'usage de la voiture.

Ces passerelles pour modes actifs existent déjà dans différentes logiques. Par exemple, le Cykelslangen et le Bryggebroen à Copenhague, sont des itinéraires permettant de traverser rapidement la ville et de placer le vélo comme mode le plus rapide en le mettant au centre des déplacements. Bien que Collégien ne soit pas Copenhague, et que ces passerelles permettent avant tout de gagner du temps, elles rendent possible des itinéraires variés sur ce territoire tout en proposant une concurrence à la voiture sur des axes qui ne sont dédiés qu'à cette dernière et, de manière minoritaire, à quelques bus.

### *La Marne, une coupure «naturelle» comme source d'inspiration pour des solutions de mobilités*

Dans la même logique que les passerelles, la Marne est un obstacle « naturel » avec lequel il faut composer quotidiennement pour les résident.e.s de Marne et Gondoire et Val d'Europe. Dans ce territoire, 4 ponts permettent de franchir la Marne : le viaduc autoroutier de Pomponne, les deux ponts (qui sont très proche) reliant Thorigny à Lagny, la passerelle de la Dhuis entre Chessy et Dampmart, le Viaduc de Chalifert. La passerelle de la Dhuis et le viaduc de Chalifert proposent des franchissements entièrement dédiés aux modes actifs, ce qui prolonge la recommandation précédente. Toutefois, ces infrastructures pourraient être renforcées par des bacs traversiers déployés sur le territoire. Ces bacs, qui permettent de franchir des espaces aquatiques en quelques minutes, offrent souvent un axe plus direct et gratuit à des individus. En Ile-de-France, plusieurs villes ont choisi de mettre ces services à disposition des individus se promenant. Les exemples de la Frette-sur-Seine et d'Herblay illustrent cette recommandation en permettant aux citoyen.ne.s habitants de se rendre directement depuis une zone très densément peuplée à la forêt de Saint Germain. La forêt, qui sans le bac ne serait accessible qu'en plusieurs dizaines de minutes d'automobile ou en une heure à vélo, « devient proche » (voir figure 28 et 29).



Figure 28. Itinéraire en voiture depuis Herblay pour se rendre aux jardins d’Herblay, temps estimé à 34 minutes. Source : Googlemaps, 2024.

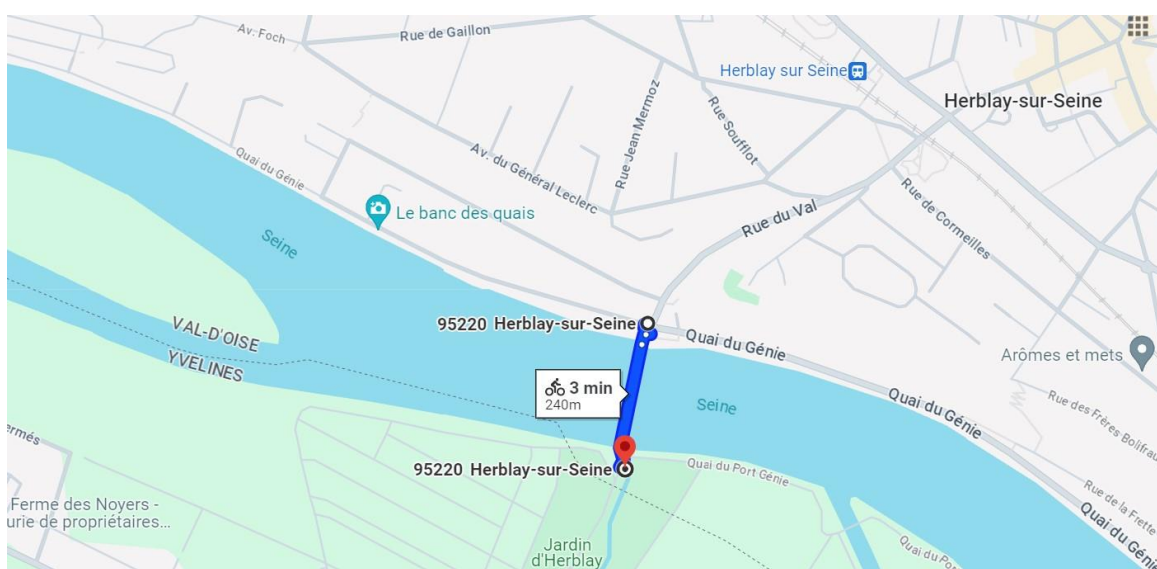


Figure 29. Itinéraire entre Herblay-sur-Seine et les jardins d’Herblay, temps estimé à 3 minutes de traversée. Source : Googlemaps, 2024.

L’intérêt de ces bacs traversiers et de leur mise en place est à la fois d’être des objets entièrement dédiés aux loisirs, puisqu’ils ne sont déployés que le week-end et en période estivale, et permettent un accès à des lieux physiquement proches dédiés aux loisirs comme la promenade. Ces bacs pourraient tout à fait être déployés sur notre territoire de manière régulière pour permettre aux individus de réaliser des boucles à pied ou à vélo autour de la Marne mais aussi pour donner une accessibilité à des lieux comme la base de loisirs Jablines-Annet. Cette dernière, dont le plan économique est orienté vers une clientèle francilienne a un potentiel de 19000 franciliens à moins de

30 minutes à vélo, et 4000 à moins de 30 minutes de marche<sup>38</sup>. L'Institut Paris Région<sup>39</sup> observait déjà cette problématique et proposait plusieurs recommandations dont l'amélioration de l'accessibilité en mode actifs, que nous proposons de compléter à l'aide des bacs traversiers.

### **1. Apporter des nouveautés dans le réseau local de TC.**

Si l'Île de loisir de Jablines-Annet est peu accessible en modes actifs et symbolise, d'une certaine manière, le manque d'aménagement pour les citoyen.ne.s en dehors de l'automobile. L'île est aussi le marqueur du manque de TC dédié aux loisirs hors Disney sur le territoire. Comme l'indiquait Busor, les lignes de bus ne sont économiquement viables que s'il y a des individus dedans. Les lignes de bus 14 et 24 desservent effectivement l'île, surtout en période estivale, mais elles permettent avant tout de se rendre sur le complexe Disney. Cela ne suffit pas à expliquer le faible usage des TC, notamment des bus, sur l'ensemble du territoire. Cependant, cette priorisation des lignes sur Disney symbolise la problématique de notre étude et la limite vécue par les habitant.e.s au sujet des TC. Lors de la diffusion du questionnaire, un commentaire mentionnait la chose suivante :

« [...] Mais si un jour j'étais dans l'obligation de prendre le bus : comment faire ? Je n'ai pas de carte de transports, ni de ticket de bus et le chauffeur de bus ne prend pas le règlement du trajet. Il faut aller à la gare de Lagny- pour acheter les titres de transports !!! » (Julie, 76 ans, Dampmart, niveau bac).

Ce commentaire nous a inspiré dans nos recommandations. Nous avons notamment pensé au MaaS (Mobilité comme un service) dont la vocation est de permettre aux utilisateurs de planifier, réserver et payer un trajet intermodal sur une même plateforme. En suivant cette logique, nous pouvons développer cette idée à l'échelle de notre territoire en proposant un MaaS dédié aux loisirs (dans un premier temps) qui serait développé et encadré par Marne et Gondoire et Val d'Europe et dont l'objectif est de permettre aux résident.e.s de se déplacer autrement dans le cadre de leurs loisirs. Cela pourrait se traduire par une application permettant de recenser les lieux d'intérêts de loisirs, les différentes manières de s'y rendre et les billets nécessaires

---

<sup>38</sup> Institut Paris Région. (2018). *Desserte des Îles de Loisirs Jablines-Annet*.

<sup>39</sup> *Ibid.*

pour prendre les transports adéquats en dehors de l'automobile (comme un ticket/scan/QR code unique permettant de prendre le bus et les trottinettes Tiers de manière intermodale). Cela pourrait aussi être sous la forme d'un jeu pour certains loisirs, à la manière de ce que certaines ville mettent en place : le challenge mobilité<sup>40</sup>. La vocation de ce challenge est d'encourager les individus à se déplacer autrement pour se rendre à leurs lieux de loisirs. Toutefois, une telle mesure doit être accompagnée de politiques publiques visant à réduire la place de l'automobile, par la fermeture des bords de Seine à Chatou le dimanche. L'idée sous-jacente est de créer une première expérience avec des modes différents pour les résident.e.s, afin qu'ils.elles se familiarisent avec d'autres modes.

En plus du MaaS, la gestion de la voirie sur le territoire souffre d'un manque de site propre pour les bus, ce qui participe à la congestion routière. Ainsi, développer des axes avec de bus en site propre, permettant d'améliorer la fréquence et la ponctualité permettrait de revaloriser l'image du bus sur le territoire. Peut-être que, à l'occasion du challenge mobilité, les CA peuvent proposer un tarif préférentiel pour les résident.e.s de ces agglomérations, voire la gratuité, afin, là encore, d'avoir une expérience sortant de l'automobile.

Ces recommandations sont évidemment plus utopiques que les précédentes, tant l'usage des TC semble réduit au déplacement domicile/travail et aux loisirs vers Paris. Nous ne sommes pas sur qu'elles suffiraient à faire évoluer les pratiques, en particulier face au poids du géant Disney sur l'aménagement du territoire C'est la raison pour laquelle ces mesures doivent fondamentalement être accompagnées de politiques publiques revalorisant les mobilités quotidiennes liées aux loisirs indépendamment de Disney.

## **2. Mener des politiques publiques limitant l'usage solitaire de l'automobile pour les loisirs.**

Les politiques publiques peuvent englober un spectre très large de mesures allant des plus contraignantes à celles d'accompagnement. Au vu du caractère périurbain du territoire, celles que nous allons présenter seront avant tout là pour accompagner les pratiques dans une perspective d'évolution. Pour autant, la première

---

<sup>40</sup> Annemasse Agglo. (2020). Le challenge mobilité, peut être l'occasion de changer votre mobilité ?

politique qui s'impose, concerne la réduction de l'espace alloué à la voiture pour effectuer ses loisirs. Sur ce territoire, il n'y a pas que le parking gratuit de 7000 places de Val d'Europe qui induit du trafic. La plupart des espaces de loisirs possèdent souvent un stationnement gratuit, accessible, et très largement dimensionné (voir figure 30). Ces stationnements facilitent l'usage de l'automobile puisqu'ils permettent de se garer facilement. C'est la raison pour laquelle les stationnements doivent être revus en proposant moins de places pour la voiture mais plus de place pour les autres modes, y compris des stationnements très sécurisés.



*Figure 30. Stationnement à Montévrain. Source : photographie du groupe.*

Évidemment ces politiques doivent être accompagnées d'autres mesures, comme celle de location de vélo longue durée, d'aménagement cyclables, mais aussi l'autopartage avec des places de stationnement réservées. Ces recommandations s'inscrivent toutefois comme des mesures d'ajustement qui ne s'attaquent pas nécessairement de manière systémique à la réalité du territoire : la présence importante de Disney et des polarités de loisirs.



Par conséquent, au-delà des ajustements agissant directement sur les pratiques, nous recommandons surtout que des politiques publiques visant à dynamiser les centres des communes de Marne et Gondoire et Val d'Europe soient développées. Cela signifie la création ou la revitalisation de quartiers au centre des villes, lorsque ces actions sont évidemment pertinentes. Par exemple, peu de personnes savent réellement où se situe le bourg historique de nombreuses communes, à l'image de Serris dont le centre-ville est vu comme délaissé au profit des espaces pour les touristes et devient un « couloir à vent »<sup>41</sup>. Cela fait écho à ce que disait Alice, le développement se fait à deux vitesses, et les résident.e.s passent parfois au second plan. Ainsi, en développant des loisirs de manière plus locale, la nécessité de se déplacer sera moins importante et permettra d'augmenter les déplacements à pied pour des loisirs de proximité lorsque cela est possible.

Toutes ces recommandations doivent évidemment être recontextualiser dans le contexte qui est celui de Marne et Gondoire et Val d'Europe. Que ce soit les continuités cyclables, les innovations dans les TC ou encore les politiques publiques, le complexe Disney a un effet non négligeable sur l'économie et les dynamiques locales. Ainsi, si ces recommandations sont idéalistes, il faut bien évidemment prendre en compte le fait que les CA, notamment VE, peuvent avoir tendance à favoriser la richesse créée par l'univers Disney. Toutefois, dans un contexte de crise climatique, il semble essentiel de réduire la place de l'automobile tout en favorisant un aménagement du territoire qui permet de concilier le tourisme international et les aménagements pour les habitant.e.s. Ces recommandations permettent d'esquisser des pistes allant de l'action concrète sur certaines pratiques à la politique publique plus globale. L'idée sous-jacente étant, *in fine*, d'amorcer une évolution des comportements et des pratiques sur un territoire où la voiture est hégémonique.

Toutefois, ces mesures doivent répondre aux aspirations des habitant.es. Il demeure fondamental que la population locale puisse s'exprimer sur les aménagements qu'elle souhaite. Par conséquent, dans un territoire où l'automobile est aussi importante, agir directement sur ce mode, quelle que soit la raison qui pousse cette action, peut être vivement critiqué. Il convient ainsi de proposer des alternatives, et d'accompagner progressivement ces reports modaux.

---

<sup>41</sup> (2017, décembre 28). *Serris. Les commerces du bourg se sentent délaissés*. Actu.fr. [https://actu.fr/ile-de-france/serris\\_77449/serris-commerces-bourg-se-sent-delaisse\\_14658407.html](https://actu.fr/ile-de-france/serris_77449/serris-commerces-bourg-se-sent-delaisse_14658407.html)

Finalement, cette étude fait émerger les questions d'aménagements du territoire et remet le fameux « effet barbecue » au centre de la problématique. Le complexe Disney en plus du périurbain et des aspirations à des terrains plus grands en plus de loyers moins chers poussent de nombreux individus à venir s'installer « au calme », dans des espaces « plus verts ». Le prix du foncier, exacerbé par le complexe et par la ville de Paris, tend à éloigner les individus des centralités pour combiner leurs aspirations avec leurs moyens. Souvent, dans ce contexte, le meilleur moyen de concilier cette tension est l'automobile. Ainsi, si une politique publique devait limiter l'usage de la voiture, il faudrait probablement agir non pas sur le véhicule, ou uniquement sur les infrastructures, qui apparaissent comme des variables d'ajustements permanents, mais bien sur le prix des loyers et sur la spéculation immobilière. Pour avoir une action systémique limitant l'auto solisme et permettant d'autres mobilités plus « conviviales » et décarbonées tout en garantissant une certaine liberté à se déplacer, il faut, de fait, réduire les besoins de se déplacer. Une utopie qui n'en est pas totalement une, puisque nous avons montré à quel point les loisirs du quotidien se font à proximité.

Une fois ces différentes recommandations présentées, il semble essentiel de rappeler l'origine de ce travail : le temps. Ces propositions mettent en avant que la transformation de ces territoires, qui évoluent depuis des décennies autour de l'automobile, prend du temps et que le changement social est lent. Installer une passerelle, un bac traversier, limiter le stationnement peut être relativement rapide, rendre l'automobile moins évidente pour se déplacer, si tel est effectivement ce que les habitant.e.s aspirent, cela semble beaucoup plus long à l'heure de la crise environnementale qui, précisément, demande des actions rapides et concrètes. Par conséquent, bien que certaines de nos propositions apparaissent plus ou moins réalisables, des mesures fondées sur l'aménagement du territoire et l'évolution des pratiques et des représentations semblent fondamentales. L'imaginaire autour de l'automobile, à l'image des déclarations récentes du Président de la République, rappelle à quel point nous sommes encore loin de ces idées, mais auquel ce travail apporte des pistes de réflexions et d'améliorations.

## Bibliographie

### *Littérature scientifique*

Blanchard, S. (2014). Mobilités et pratiques de loisirs des étudiants débutants. Le cas de l'Université de Créteil: Espaces et sociétés, n° 159(4), 127-146. <https://doi.org/10.3917/esp.159.0127>

Bigot, R., Daudey, E., Hoibian, S. (2013). « La société des loisirs dans l'ombre de la valeur travail », *Cahier de recherche*, Crédoc.

Brunel, S. (2012). *La planète disneylandisée: Pour un tourisme responsable*. Éditions Sciences Humaines. <https://doi.org/10.3917/sh.brune.2012.01>

Chretien, J. (2017). Rôle de la mobilité dans la maîtrise d'un quotidien complexe [These de doctorat, Paris Est]. <https://theses.fr/2017PESC1058>

Choplin, A., & Delage, M. (2011). Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : Des proximités et dépendances à négocier. *Cybergeog: European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.23840>

Demoli, Y. (2023). « Les valeurs environnementales au défi des pratiques de mobilité », *Forum Vies Mobiles*, Interview transcrit.

Garnier, J.-P. (2008). Scénographies pour un simulacre : L'espace public réenchanté. *Espaces et sociétés*, 134(3), 67-81. <https://doi.org/10.3917/esp.134.0067>

Gire, F., Pasquier, D., & Granjon, F. (2007). Culture et sociabilité. Les pratiques de loisirs des Français. *Réseaux*, 145-146(6-7), 159-215.

Godard, F. (2006). Les mobilités du « vivre libres ensemble ». Déterminants et contraintes. *Informations sociales*, 130(2), 60-71. <https://doi.org/10.3917/inso.130.0060>

Heurgon, É. (2017). Mobilités nocturnes. (Atelier de prospective). In *La nuit en question(s)* (p. 279-294). Hermann. <https://doi.org/10.3917/herm.espin.2017.01.0279>

Joly, I., & Vincent, S. (2012). Raisons et pratiques de la pendularité intensive : Le temps de trajet, entre temps subi et temps choisi. *Cahiers Scientifiques du Transport*, [en ligne].

Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking Mobility* (p. 108). Avebury. <https://shs.hal.science/halshs-00439011>

Méda, D. (2003). Manquons-nous de temps ? *Revue Interventions économiques. Papers in Political Economy*, 31, Article 31. <https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.920>

Monnet, J. (2016). Marche-loisir et marche-déplacement : Une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme. *Sciences de la société*, 97. <https://doi.org/10.4000/sds.4075>

Munafò, S. (2016). La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs. Editions Alphil Presses universitaires suisses. [https://doi.org/10.26530/OAPEN\\_624512](https://doi.org/10.26530/OAPEN_624512)

Nessi, H. (2013). Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 108(1), 128-132. <https://doi.org/10.3406/aru.2013.3213>

Paquot, T. (2015). Loisir et loisirs. *Hermès, La Revue*, 71(1), 182-188. <https://doi.org/10.3917/herm.071.0182>

Pradel, B. (2022). « Temps, loisirs et mobilités », *Forum Vies Mobiles*, Note de recherche.

Schnapper, D. (2012). 14 – Élaborer un type idéal. In *L'enquête sociologique* (p. 291-310). Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.paug.2012.01.0291>

Sue, R. (1991). Contribution à une sociologie historique du loisir. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 38(91), 273-299.

Urry, J. (2005). *Sociologie des mobilités: Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*. (Burch, N.) Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.urry.2005.01>.

### *Littérature grise*

ADEME. Club des villes et territoires cyclables. (2021) *Le coût des politiques vélo*. [https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-\(interactif\).pdf](https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-(interactif).pdf)

Annemasse Agglo. (2020). *Le challenge mobilité, peut être l'occasion de changer votre mobilité ?* <https://www.annemasse-agglo.fr/infos-et-loisirs/actualites/le-challenge-mobilite-peut-etre-loccasion-de-changer-votre-mobilite>

Earce, M et al. (2020). Enquête Nationale Mobilité et Modes de vie. *Forum Vies Mobiles*.

Haubner-Köll, E. (2003). La mobilité de loisirs - Rapport de synthèse. *Alpmedia*.

L'Observatoire Société & Consommation et Forum des Vies Mobiles, *Temps libre et mobilité dans le cadre des loisirs*, 2023.

Métropole Aix-Marseille-Provence. (2022). *Enquête mobilité EMC<sup>2</sup>, 2019-2022*.

Potier, F et Zegel Inrets, P. (2003). Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et aux tourisme, *Rapport sur convention*, PUCA.

Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Val d'Europe. (2014). *Faire du Val d'Europe une « Ville innovante » et structurante majeure de l'Est francilien pour 2030. Approbation du projet*.

Val d'Europe Agglomération, *Développement urbain*, 2018  
<https://www.valdeuropeagglo.fr/developpement-2/>

#### *Sources journalistiques*

(2014, juillet 14). *Les Français accordent une part grandissante aux loisirs*. Le Monde.fr. [https://www.lemonde.fr/vous/article/2014/07/14/les-francais-accordent-une-part-grandissante-de-leur-temps-aux-loisirs\\_4457161\\_3238.html](https://www.lemonde.fr/vous/article/2014/07/14/les-francais-accordent-une-part-grandissante-de-leur-temps-aux-loisirs_4457161_3238.html)

(2017, décembre 27). *Démographie : La population du Val d'Europe explose*. Le Parisien.fr. <https://www.leparisien.fr/seine-et-marne-77/montevrain-77144/demographie-la-population-du-val-d-europe-explose-27-12-2017-7473540.php>

(2017, décembre 28). *Serris. Les commerces du bourg se sentent délaissés*. Actu.fr. [https://actu.fr/ile-de-france/serris\\_77449/serris-commerces-bourg-se-sent-delaisse\\_14658407.html](https://actu.fr/ile-de-france/serris_77449/serris-commerces-bourg-se-sent-delaisse_14658407.html)

(2022, mars 5). *30 ans de Disneyland Paris : Les coulisses d'une naissance aux forceps*. Le Parisien.fr. <https://www.leparisien.fr/culture-loisirs/30-ans-de-disneyland-paris-les-coulisses-dune-naissance-aux-forceps-05-03-2022-EVYQXZP3S5AQJOVCPZUYZ2DCZU.php>

(2022, mars 7). *Comment Disneyland Paris a transformé Val d'Europe en 30 ans*. Actu.fr. [https://actu.fr/societe/comment-disneyland-paris-a-transforme-val-d-europe-en-30-ans\\_49235303.html](https://actu.fr/societe/comment-disneyland-paris-a-transforme-val-d-europe-en-30-ans_49235303.html)

(2023, juillet 26). *Travaux : Le centre commercial Val d'Europe renouvelle tout son parking*. Actu.fr. [https://actu.fr/ile-de-france/serris\\_77449/travaux-le-centre-commercial-val-deurope-renouvelle-tout-son-parking\\_59900582.html](https://actu.fr/ile-de-france/serris_77449/travaux-le-centre-commercial-val-deurope-renouvelle-tout-son-parking_59900582.html)

(2023, octobre 19). *Île-de-France : Ponctualité, fréquentation... Comment se situe votre ligne de RER ?* Le Figaro.fr. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/ile-de-france-ponctualite-frequentation-comment-se-situe-votre-ligne-de-rer-20231019>

## **Annexes :**

### **Annexe A : Retranscriptions des entretiens**

Nous avons choisi de mettre en annexe deux retranscriptions complètes afin de détailler ce rapport. Ces deux entretiens sont ceux dont la retranscription était la plus complète.

Michel (74 ans, retraité)

Interviewer : « J'approche ça un peu près, je suis désolée mais c'est pour bien d'entendre. »

Michel : « Allez-y, allez-y, allez-y. »

Moi : « Le thème de l'enquête, c'est les mobilités de loisirs sur le territoire. » « Donc déjà pour commencer, est ce que vous habitez dans une commune du coin ? Ou vous habitez ? »

Michel : « Oui ! Chessy ».

Interviewer : « Ensuite, quel sont vos loisirs que vous pratiquez majoritairement, vos loisirs préférés ? »

Michel : « La marche. »

Interviewer : « La marche, ok. C'est tout ? »

Michel : « C'est tout. »

Interviewer : « Pas de cinéma ? Restaurants ? »

Michel : « Non, non ! Ah si le restaurant de temps en temps, le restaurant quand j'ai des sous. »

Interviewer : « Et quand vous marchez, vous marchez avec des amis ? Ou plutôt tout seul ? »

Michel : « On marche à deux ou avec des amis, ça dépend. »

Interviewer : « Ok, très bien. »

Interviewer : « Ensuite, quand vous vous baladez, vous préférez vous balader dans votre quartier, dans des espaces naturels ? Vous avez votre espace favori ? »

Michel : « Espace, mais surtout à la montagne. »

Interviewer : « Ah d'accord. »

Monsieur M : « Parce que j'ai un appartement là-bas, j'aime bien marcher là-bas. Mais vu que j'ai les problèmes de santé à l'heure actuelle, je ne peux pas y aller. Je suis triste. »

Interviewer : « D'accord, et du coup, vous marchez vraiment dans votre commune, vos loisirs principaux, sont dans votre commun ?

Michel : « Ah oui, les bords de Marne et tout là. »

Interviewer : « Et vous y allez à pied, en voiture en transport, vous prenez le bus, le RER ? »

Michel : « Des fois à pied, des fois en transport. On prend une navette de bus qui dépend de la commune de Chessy. »

Interviewer : « Ok. »

Michel : « Voilà. Super. C'est gratuit. »

Interviewer : « Parfait. »

Interviewer : « Et donc, pour vous, c'est facile de vous y rendre ?

Michel : « Très facile. »

Interviewer : « Et plus généralement, sur les transports en commun, est-ce que vous considérez que c'est bien desservi ? »

Michel : « Très bien. Ah oui, c'est formidable. »

Interviewer : « Alors, est-ce qu'il y a des activités que vous aimeriez pratiquer, mais que vous ne pouvez pas le faire ? Vous ne pouvez pas, parce qu'il n'y a pas assez de transport... ? »

Michel : « Non, je ne vois pas, non. »

Interviewer : « Très bien. Et est-ce que, oui, les horaires des transports en commun, ça vous convient ? »

Michel : « Très bien, oui, ça me convient, oui. »

Interviewer : « Et si vous deviez améliorer quelque chose sur votre territoire, qu'est-ce que ça serait ? »

Michel : « Alors là, il faudrait vraiment être difficile ici pour vouloir améliorer, parce qu'il y a tout ce qu'il faut ici. Il y a les transports, il y a tout, tout, tout. »



Interviewer : « Il y a quand même beaucoup d'offres aux deux loisirs, du fait qu'il y ait Disney ? »

Michel : « Bien sûr, bien sûr. »

Interviewer : « Et ça, ça vous convient bien ? »

Michel : « Oui, c'est bien. Non, ce qu'il pourrait manquer, c'est les médecins. »

Interviewer : « Ok. Mais du point de vue du loisir, vous êtes plutôt bien... »

Michel : « Ah oui, on est bien lotis, il y a tout ce qu'il faut. »

Interviewer : « Ok. »

Interviewer : « Et est-ce que vous allez parfois à Disneyland ? »

Michel : « J'y allais pendant 15 ans, mais je n'y vais plus parce que maintenant c'est des voleurs, ils ont augmenté les prix des pass. »

Interviewer : « Est-ce que vous aviez un pass ? »

Michel : « Ah oui, j'avais un pass pendant 15 ans. »

Michel : « tous les ans, j'avais mon pass. »

Interviewer : « Ok. »

Michel : « Il durait 16 mois, en plus, c'était bien. »

Interviewer : « Et vous y alliez en voiture ou en transport en commun ? »

Michel : « J'allais en voiture, parce que je ne payais pas le parking, parce que j'ai une carte de priorité. C'était bien. »

Interviewer : « Et Bay 1, Bay 2, vous y allez, les centres commerciaux ? »

Michel : « Non, Bay 1, Bay 2, c'est pas mon secteur. »

Interviewer : « Ok. »

Michel : « Moi, mon secteur, c'est ici. »

Interviewer : « Ok. »

Interviewer : « Disneyland Village, c'est votre secteur ? »

Michel : « Disneyland Village, On aime bien aussi marcher là-bas, le long des hôtels et tout. »

Interviewer : « Très bien. Et à Disneyland Village, vous y alliez en transport, en bus aussi ? »

Michel : « Oui, à Disneyland Village, on prend le bus pour y aller souvent. Il est à côté de la maison, en plus. »

Interviewer : « Et quand vous y allez, à Disneyland Village, comme ici, vous y allez avec des amis ? »

Michel : « Non, on y va en couple. »

Interviewer : « Ok. »

Michel : « Ma petite fille. » (sa petite fille arrive)

Interviewer : « Très bien. Et ensuite, c'est bientôt fini, vous n'inquiétez pas, je me dépêche. »

Interviewer : « Est-ce que l'affluence des touristes, ça peut vous gêner, parfois, dans votre pratique de loisir ou pas tant ? »

Michel : « Non, pas du tout. »

Interviewer : « Vous n'évitez pas forcément les heures d'affluence ? »

Michel : « Non, non, ça ne me gêne pas. »

Interviewer : « Ok. Ah oui, dernière question sur un peu plus personnelle, pour savoir... »

Michel : « Ah ! »

Interviewer : « Du coup, quel est votre statut professionnel, votre activité ? »

Michel : « Je suis retraité. »

Interviewer : « Et ensuite, c'est la composition du ménage.

Si vous avez envie de répondre, est-ce que vous vivez avec votre famille ? Est-ce que vous vivez seul ? »

Michel : « On vit à deux ». »

Interviewer : « Et votre année de naissance ? »

Michel : « 1950 »

Interviewer : « Très bien. Merci. Ah non, dernière question, pardon. Est-ce que vous avez un Pass Navigo et une voiture ? »

Michel : « Une voiture, oui. Pass Navigo, oui. »

Interviewer : « Ok. Vous avez répondu à tout. »

Michel : « Eh bien, c'est bien. »

Interviewer : « Merci beaucoup. »

Michel : « Et qu'est-ce que j'ai gagné ? »

Interviewer : « Pas grand chose. »

### **Annexe B : extrait du document cadre des entretiens**

Afin d'organiser les résultats des différents entretiens, nous avons résumé les entretiens en trois parties :

1. Contexte de l'entretien [lieu, données urbaines du lieu, heures, données socio-démographiques rapides de la personne (âge estimé ou donné, sexe/genre...), lieu de résidence si la personne l'a dit].
2. Points centraux provenant des entretiens liés aux loisirs et à la mobilité.
3. Résumé général d'interprétation que je pourrais faire pour l'intégrer au livrable.

Nous avons choisi de présenter un extrait de ce document, avec uniquement les entretiens qui nous ont le plus apporté dans notre enquête.

#### **CR Mathieu :**

1. Entretien réalisé dans le parc urbain de Serris, un vendredi matin. Le parc est aménagé avec différents cheminements piétons, quelques bancs et peu d'arbres. Une partie est en travaux afin d'augmenter l'offre d'aménagements (mobilier urbain sportif...). L'homme à la trentaine et vit à Serris depuis 3 ans. Il travaille intégralement en télétravail. Il possède différents véhicules motorisés et vie avec sa compagne à Serris.
2. Mathieu se déplace principalement à pied pour ses loisirs (notamment la musculation), car il vit dans un quartier central de Serris. Il se déplace également en moto et, en dernier lieu, en voiture si nécessaire. Mathieu s'est installé à Serris à la recherche de plus d'espace (verts, calme, tranquillité, sentiment de sécurité). Parmi les centralités de notre territoire d'études, Mathieu se rend exclusivement à Serris et à Val d'Europe, là où il fait ses diverses courses quotidiennes. Les autres centralités sont peu investies car plus loin, moins intéressantes au niveau des commerces proposés et surtout impliquent plus de mobilité. La Vallée Village est investie pour des balades de temps en temps. Le gros point noir de Val d'Europe sont les prix mais cela

n'induit pas des déplacements supplémentaires. Mathieu profite du télétravail pour se balader pendant la pause.

3. Le profil de Mathieu est intéressant parce qu'il permet d'observer comment vit un habitant à proximité d'un des centres commerciaux les plus visités d'Europe. Son profil reste spécifique, car il télétravaille, ce qui limite ses déplacements sur le territoire. Néanmoins, il se déplace essentiellement aux alentours avec différents modes de transport et est peu impacté par les touristes à partir du moment où on connaît le territoire.

### **CR Alice :**

1. Entretien réalisé dans le même parc urbain de Serris. Femme de 30 ans, psychologue libéral à Serris. La jeune femme vient de Seine et Marne, elle a des amis et de la famille sur ce territoire.
2. Alice se déplace presque exclusivement en voiture et parfois à pied dans les alentours de son lieu de vie. Alice a recherché plus de calme et une proximité avec sa famille et ses amis sur ce territoire. Pourtant elle n'aime pas trop le monde et les touristes et cela induit des stratégies d'évitement ou d'adaptation au monde pour ne pas trop les croiser. En ce qui concerne les lieux de loisir, Alice et ses amis ont tendance à s'éloigner de Serris pour aller vers des lieux un peu moins fréquentés et moins chers. Pour les balades et autres activités, il y a parfois des évitements en fonction de la saison (grandes vacances...) pour ne pas être pris par l'afflux de touristes. De plus, Alice bénéficie de ses contacts pour entrer à Disney et ne pas attendre dans la file mais elle va peu aux centralités du coin. Elle se reporte sur Bay 2. En ce sens elle vit avec le monde Disney mais est à côté (entend le bruit, le feu d'artifice...) sans vraiment y participer. Les centralités attirant trop de monde, Alice a tendance à ne pas trop les fréquenter et à s'éloigner pour être plus tranquille. Il y a le problème des AirBNB. Bien qu'elle ait beaucoup pris les transports publics, elle ne les prends absolument plus aujourd'hui.
3. Le profil d'Alice est intéressant car elle bénéficie de certains avantages d'être né à côté du territoire et d'avoir des avantages informels (entrée facilité à Disney ect...) En revanche, elle connaît bien le territoire et a tendance à esquiver le surplus de monde. De ce fait, elle vit dans la centralité touristique mais a tendance à s'en éloigner pour ne pas trop le subir.

### **CR Eva :**

1. Lycéenne de 16 ans. C'est une jeune fille qui habite à Torcy, elle est accompagnée de trois de ses amies.
2. Eva nous indique avoir l'habitude de se rendre à Val d'Europe pour « *traîner avec ses copines* ». Pour les loisirs, elle va au cinéma, au fast-food et dans les centres commerciaux (Bay 2 et Val d'Europe). En général, elle sort le mercredi après-midi et les week-end. Finalement ses loisirs se situent à proximité de son lieu d'étude. Elle indique avoir voulu faire de la gymnastique mais qu'elle n'avait pas pu car il n'y avait pas de club pour qu'elle puisse y « aller toute seule à pied ». En ce qui concerne les transports en commun, elle se rendent sur les lieux de loisirs en RER A ou à pied, elle ne prend le bus que très rarement. Elle possède un abonnement navigo. Elle indique se rendre à Disneyland tous les 2 ou 3 ans, mais elle s'y rend plus souvent pour aller au cinéma. Bay 2 correspond plutôt à ses besoins quotidiens, pour faire les courses, et manger. Pour se déplacer, elle est indépendante et se déplace seule ou accompagnée de ses ami(e)s. Ses parents ne l'accompagnent pas lors de ses déplacements. L'affluence des touristes ne gêne pas Eva, cependant, elle regrette que des épiceries de proximité dans lesquelles elle avait ses habitudes deviennent des magasins trop chers pour elle.
3. Cet entretien permet de rappeler la dépendance des jeunes aux transports en commun pour se rendre aux loisirs. Cela réduit leur choix de loisirs possible. Il montre aussi comment un espace commercial semble prendre la fonction d'espace public offrant la possibilité de « traîner entre copines ».

### **CR Antoine :**

1. Antoine, 31 ans, est un jeune homme actif travaillant en freelance dans les données et chez Levi's à Disney Village à temps plein. Il vit avec sa copine à Bussy Saint Georges, juste à côté de la gare. Il a une voiture mais qu'il n'utilise jamais, sauf le weekend.

2. Antoine aime surtout pratiquer la course à pied, et aller à la piscine. Après lui avoir rappelé les différents loisirs, il dit aller souvent aux restos, et bars avec ses amis. Il va principalement à Val d'Europe, Noisy, Bay 2, au cinéma de Disney. Il estime être chanceux d'habiter dans un territoire avec autant de loisirs à proximité, tout est dans un « rayon de deux stations de chez lui ». Concernant l'affluence, il indique que Disney village est « bondé » le weekend, qu'il faut éviter ces moments là car « tout le monde est énervé ». Il donne des conseils aux touristes pour qu'ils évitent de se rendre dans ces centralités pendant les heures de pointe.
3. Cet entretien est intéressant car il permet d'avoir le point de vue d'un jeune actif. Les centralités de loisirs représentent pour lui une opportunité, d'une part grâce à sa proximité avec le RER A, mais aussi son attrait pour les loisirs marchands proposés par les centralités cités précédemment.

#### **CR Hugo :**

1. Hugo a 18 ans et est en première année de supérieur en alternance. Il vit à Thorigny avec sa famille. Il a un pass navigo.
2. Les loisirs principaux d'Hugo sont de **sortir avec des amis, faire du sport**, et jouer aux jeux vidéo. Il se rend aussi régulièrement dans les espaces verts pour promener son chien et faire du sport. Ces journées de travail ne lui laissent pas assez de temps libre pour se rendre à ses loisirs, il les effectue principalement le weekend. N'ayant pas de voiture à disposition, il s'y rend en bus et/ou à pied. Il met en moyenne 30 min pour s'y rendre. Concernant les centralités de loisirs, il se rend régulièrement à Val d'Europe avec ses amis.
3. Cet entretien montre un autre cas de personne non véhiculée dépendant des transports en commun. Ils trouvent d'ailleurs qu'ils sont plutôt performants même s'il regrette l'amplitude horaire réduite.

#### **CR Michel :**

1. Michel est un retraité de 74 ans. Il possède une voiture et un pass navigo.

2. Michel pratique quotidiennement la marche dans les parcs mais aussi à proximité des hôtels de Disney. Il aime aller au restaurant de temps en temps, quand il peut se le permettre financièrement. Concernant les centralités de loisirs, Michel est allé pendant 15 ans à Disney car il avait un abonnement, mais maintenant c'est devenu trop cher. Il regrette cela car il aimait beaucoup s'y rendre. Il utilise principalement le bus pour se déplacer et considère que l'offre est suffisante. Michel trouve qu'il y a beaucoup de loisirs sur son territoire et qu'il faudrait être difficile pour vouloir améliorer quelque chose. Il précise que Bay 1 et Bay 2 ne font pas partie de son territoire. L'affluence liée aux touristes n'est pas un problème pour lui.
3. Cet entretien est intéressant car il témoigne d'un attachement au territoire et à ses caractéristiques, tel que Disney.

### **CR Alexis :**

1. Entretien réalisé dans un parc urbain à la limite Montévrain/Chessy. Alexis est éducateur, il doit avoir environ 45 ans. Il travaille en horaire décalé. Il vient souvent dans ce parc. Il vit à Montévrain depuis 2 ans. Il possède une voiture. Ce jour-là, avant que je l'interroge, il faisait des tractions dans l'espace *work out* du parc. Sa famille vit dans l'Est, vers Reims. Vivre ici lui permet d'éviter de contourner Paris (avant il vivait en Normandie).
2. Alexis a donné deux éléments centraux. Le premier c'est les loisirs « immédiats » auxquels il accède à pied régulièrement (parc, médiathèque). Ensuite, parce que son travail à horaires décalés le lui « impose », la voiture est essentielle. Il a même précisé que « maintenant que les enfants ne vivent plus à la maison, la question des transports se pose encore moins ». A la question sur les polarités proches, si cela l'intéressait (Disney, Vallée Village, Village nature...) il a répondu que « C'est pas trop mon truc » et préfère se rendre aux restaurants (pizzeria du coin). Il ne connaît pas Bay 1 et Bay 2. Les touristes sont quasiment invisibles pour lui, il n'y fait pas beaucoup attention. En revanche, il se rend souvent au Clos du Chêne. Il aime ce cadre de vie pour l'espace et le calme tout en ayant l'accès à des loisirs divers.
3. Le cas d'Alexis est celui des habitant.e.s qui vivent à côté d'un des lieux touristiques les plus fréquentés d'Europe mais dont le poids ne se fait pas trop

ressentir. Alexis aime la possibilité de se déplacer à pied dans un environnement immédiat et dans les parcs urbains mais il n'hésite pas non plus à se déplacer en voiture. Cela se comprend notamment par l'offre de stationnement autour de ces lieux (parcs urbains notamment) : du stationnement gratuit et surdimensionné pour accueillir de nombreuses voitures.

### **CR Alison :**

1. Entretien réalisé sur les berges du canal de Chalifert, à Esbly. Alison doit avoir dans la trentaine, télétravail à 100% et pratique peu de loisirs nécessitant des déplacements. Pour l'essentiel, elle se balade le long du canal et sort son chien mais rend visite également à ses amis sur Paris. « Pour aller à Opéra, je mets 30 minutes c'est-à-dire le même temps que mes amies qui vivent à Issy les Moulineaux ». Originaire de Seine et Marne, le choix d'Alison pour ce cadre de vie est l'espace, le calme mais surtout le prix du loyer et la proximité avec la ligne P. De plus, la famille vit dans les environs ce qui a également poussé Alison à vivre dans ce coin. Partie pendant ses études, elle est revenue sur ce lieu et travaille dans le tourisme. Elle a une voiture.
2. Alison se déplace de plusieurs manières différentes pour ses loisirs. Elle se balade généralement à pied dans son environnement immédiat (sur les berges notamment) et prend également les transports en commun (la ligne P) pour se rendre à la capitale. Néanmoins, par expérience, la ligne P ne fonctionnant pas très bien en ce moment, Alison se rabat fréquemment sur la ligne A en voiture pour pouvoir rentrer le soir. Le bus n'est pas une option car les fréquences sont trop rares. Par conséquent, la voiture, par sa flexibilité, lui permet de se déplacer plus librement quand elle sort sur Paris. Lors des sorties nocturnes, Alison accepte de devoir rentrer plus tôt et ne consomme que peu d'alcool. Alison avait un abonnement Disney annuel mais l'augmentation de 200 euros lui a fait renoncer. Autrement, elle se rendait 2 à 3 fois par mois au parc. Les touristes ne sont absolument pas un problème. « Je ne vais pas me plaindre pour 2 ou 3 voitures mal garées dans la rue à cause des Airbnb ».
3. Le cas d'Alison ressemble à celui d'Alice. Elles sont toutes deux originaires du 77, la famille ne vit pas loin et le cadre de vie est valorisé pour son espace, son calme mais aussi pour sa proximité avec Disney. De plus, il y a eu une



expérience des transports dont l'existence est valorisée mais qui, dans la pratique, n'est pas investie pour des raisons diverses allant de la fréquence à la fréquentation trop importante des rames.

### **Annexe C : compte rendu observation**

*Journal de terrain et observations du samedi 09/03/2024, matin, temps nuageux et température fraîche. Parcours réalisé à vélo.*

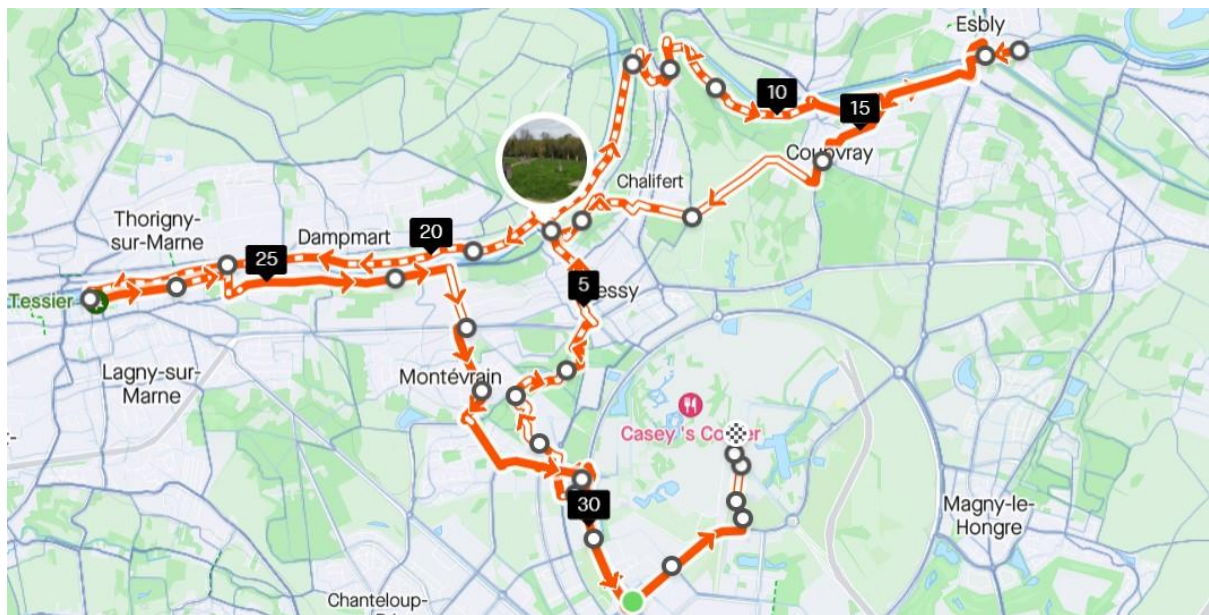


Figure 31. Carte Strava.

L'observation s'est faite à Vélo sur les deux CA. J'ai cherché à diversifier les lieux de loisirs allant du *pumptrack* à Montévrain (en milieu urbain) aux écluses de Chalifert (en milieu rural) en passant par les Parc des Frênes et le Parc du Bicheret, respectivement à Montévrain et Chassy. Il y a aussi eu les berges de la Marne des deux côtés (rive Thorigny sur Marne Dampart et rive Lagny sur Marne, Montévrain et Chassy).

En partant de la gare Val d'Europe, je me rends sur le boulevard du Grand Fossé (le grand boulevard circulaire entourant Disney) qui possède une bidirectionnelle. Quelques kilomètres plus loin, juste derrière le complexe Disney, il y a un premier parc, le bassin numéro 6, qui est qualifié comme une réserve naturelle. Le parc et les alentours sont vides. Je croise surtout des cyclistes sur la piste (cycliste en vélo de route et en VTT). En revanche, à quelques mètres, le *pumptrack* de Montévrain est plein. Ce

sont majoritairement des familles qui sont présentes, les parents à pied, apprenant aux enfants à rouler en vélo, trottinette et plus rarement roller et skate, à enchaîner les virages et les bosses. La plupart de ces familles sont venues en voiture sur le grand parking situé juste à côté et dont la limite de temps est de 2h la semaine et le samedi (hors dimanche).

Je poursuis ensuite dans le Parc des frênes, qui est majoritairement fréquenté par des familles. Il y a beaucoup d'enfants (jeux pour enfants, gazon) et de sportifs (joggeur, espace workout). Un club de marche nordique termine sa session et se rend au parking. Je les suis. Les membres portent un pull aux couleurs du club et ont des bâtons de marches. Lors de leur arrivée au parking, ils se saluent mutuellement et partent individuellement avec leurs voitures. Seuls deux membres partent à pied en direction d'un quartier pavillonnaire de la ville. Je reste sur le parking. Plusieurs familles partent et arrivent en voiture. Les adultes seuls viennent, eux aussi, en voiture. Le stationnement vélo (7 arceaux) et celui des trottinettes électriques (10 places pour les trottinettes Tiers) est pratiquement vide, à l'exception d'une Tiers. Le parking dispose d'un espace important pour les voitures (environ 40 places, dont une est dédiée aux personnes à mobilité réduite).

Je poursuis mon observation en me rendant au Nord de Chessy, dans le parc des Statues de la Marne. Le dénivelé est très important et l'aménagement est globalement organisé sur le tout voiture. L'environnement est de type pavillonnaire avec des voitures chères et des grandes propriétés. Un pont permet de relier les deux rives du fleuve. Une ligne de bus permet de se rendre jusqu'à ce parc. Les rives de la Marne sont avant tout fréquentées par des sportifs : cyclistes, cyclotouristes avec sacoches, joggeur. Les bords de la Marne ne sont pas vraiment aménagés pour la pratique cyclable ou la marche de ce côté (Chessy). A cause des pluies récentes, le sol est très boueux et ne permet pas d'avancer facilement.

Je prends la route vers Chalifert, il y a une offre de TAD et plusieurs sites touristiques existent. Arrivé au niveau de l'écluse, j'explore les bords de la Marne permettant de se rendre jusqu'à l'Île de Loisirs de Jablines. Le chemin de halage n'est pas du tout aménagé et seuls des marcheurs avec des chaussures adaptés ou des cyclistes en VTT/gravel peuvent passer par ici par ce temps. Je ne croise que quelques hommes seuls qui marchent et explorent le coin. Je suis le canal de Chalifert en passant sous le viaduc ferroviaire. Sur le canal, un homme pêche. Ce n'est pas le premier que je croise. Il est venu avec un véhicule utilitaire blanc garé à proximité de son lieu de

pêche. Je poursuis ensuite dans la Réserve Naturelle des Prés de Coupvray, où il y a un aménagement limité (à l'image du bassin numéro 6 de Val d'Europe) mais où je ne croise qu'un cycliste en gravel faisant son sport.

Arrivé à Coupvray, je longe la départementale, qui n'est pas aménagée pour les modes actifs. Je passe par la Zone commerciale et je franchis le pont vers Esbly. L'aménagement est tourné vers la voiture et le passage du pont est peu sécurisé pour les cyclistes. Je longe ensuite le canal de Chalifert ou j'interroge Alison. Je ne croise pas beaucoup de monde sur les bords du canal, je décide donc de revenir vers Chessy en passant par Coupvray puis Chalifert. Sur la route, je croise peu de piétons et principalement des voitures. La zone est quasiment rural avec des champs et des routes peu aménagés alors même que je vois passer le Ouigo se rendant à Roissy et que j'aperçois la Tour de la terreur de Disney. Je reviens vers le parc des statues de la Marne et je franchis la passerelle. Je ne rencontre pas beaucoup de monde. De ce côté (Dampmart), il y a le tennis club et deux adolescents jouent. Quelques kilomètres plus loin, à Lagny-sur-Marne, la Fédération tient un stand sur les bords de la Marne. Il y a une tonnelle pliante blanche sous laquelle une table est disposée avec certains prospectus et un fanon de la fédération. Plusieurs membres, habillés en randonneur, renseignent des promeneurs. Le stand est déployé sur le parking à proximité de la base nautique de Lagny-sur-Marne. Je me rends compte que les membres sont en train de ranger le stand. En une vingtaine de minutes, les membres de la fédération rangent le matériel dans leur voiture et repartent tous, de manière individuelle, dans leur voiture.

Les bords de la Marne sont peu aménagés pour le vélo (obstacles anti deux roues très fréquents, giration de franchissement étroite) ce qui casse régulièrement la vitesse. Je croise peu de personnes jusqu'à Thorigny, où un homme seul s'entraîne au workout. Arrivant proche de Thorigny, plusieurs personnes marchent seul ou à plusieurs. Les bords de la Marne sont ici partagés avec les voitures et il y a une place limitée pour les modes actifs ainsi qu'un contre sens cyclable. Je traverse ensuite vers Lagny ou je reviens sur mes pas de l'autre côté de la Marne. Ici, comme nous l'avions déjà observé en Janvier, les bords de la Marne viennent d'être aménagés. Malgré le haut niveau de l'eau, plusieurs personnes se baladent en famille ou seul et je croise plusieurs personnes à trottinette qui s'arrêtent régulièrement pour fumer ou observer la Marne.

Quelques kilomètres plus loin, la FFR tient un stand qu'ils sont en train de ranger. Il y a eu un événement de présentation de la fédé. Je poursuis ma route vers

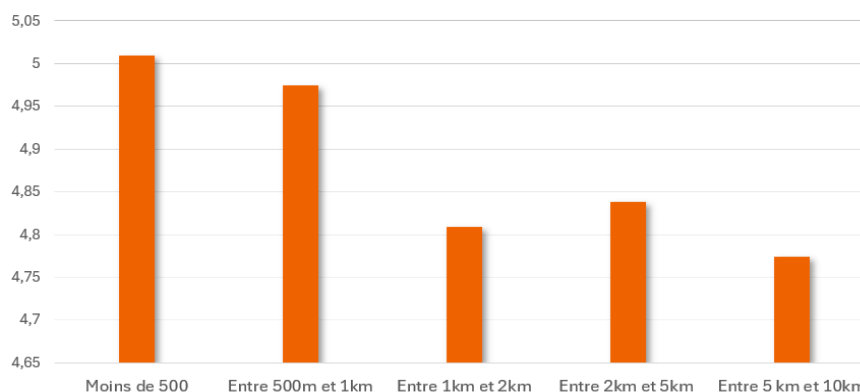
Chessy et je remonte à destination de Montévrain. La pente est très raide, je dois descendre de mon vélo. Il n'y a aucun aménagement. Je reviens sur le parc du Bicheret, où l'aménagement cyclable est atypique. J'arrive ensuite sur le Parc bicheret. Comme nous sommes en début d'après-midi et que l'orage menace, la fréquentation est plus faible. La pluie vient donc je décide de rentrer en allant à la gare de RER de Chessy. Je passe autour du centre commercial de Val d'Europe en cherchant mon chemin car l'arrière parc de Disney fait des grosses coupures urbaines et aucune signalétique ne permet de s'orienter. Je finis par emprunter un nouvel aménagement en direction du parc, même si la fin du parcours est marquée par un aménagement incomplet. Je ne peux pas me rendre au parc Disney en suivant la piste cyclable. Je prends donc un chemin de terre puis la voie bus avant d'arriver devant le parc où ont lieu des contrôles pour entrer sur le parvis du Parc avant l'entrée principale. Je passe donc par le RER A pour ressortir dans la gare. [Fin de l'observation].

#### **Annexe D : Résultats statistiques**

Dans cette partie, les résultats du questionnaire n'ayant pas pu être insérés dans le rapport seront présentés. S'ils n'ont pas été inséré, c'est parce qu'ils ne répondaient pas directement à la problématique, ou qu'ils ne s'insèrent pas dans le déroulement. Nous avons souhaité les présenter en annexe, car ils présentent tout de même un intérêt.

Tout d'abord, les réponses aux questions de satisfaction des transports en commun permettent d'effectuer des hypothèses correspondant aux déterminants de cette satisfaction, qui pourraient être approfondies dans d'autres contextes. Tout d'abord, même s'il n'est pas surprenant, il est intéressant de remarquer un lien entre la distance du lieu d'habitation à la gare et la satisfaction des transports en commun.

**MOYENNE DE SATISFACTION DES RÉPONDANTS EN  
FONCTION DE LA DISTANCE DE LEUR HABITATION À LA  
GARE LA PLUS PROCHE**



*Figure 32. Graphique Annexe. Moyenne de satisfaction. Source : réponses questionnaires, réalisation du groupe.*

La proximité avec les gares de RER A et Transilien P offre une desserte qui semble être plus satisfaisante, cela a été montré dans le reste du rapport avec la mobilisation des entretiens qui montrent que se rendre aux gares restent compliqué en transport en commun.

De plus, on remarque que les aspirations concernant les transports en commun peuvent dépendre de la date d'aménagement. En effet, il semble que les nouveaux arrivés seraient plus enclins à prendre les transports en commun s'il y avait une offre plus importante. Il est important de noter que le résultat n'est pas forcément concluant pour les habitant.e.s « habitant depuis 46 ans » étant donné qu'ils.elles sont seulement 9 répondant.e.s à avoir répondu cette réponse.

**S'IL Y AVAIT PLUS DE TRANSPORT EN  
COMMUN (HORAIRES, FRÉQUENCES...),  
JE LES EMPRUNTERAIS PLUS POUR ALLER  
À MES LOISIRS :**

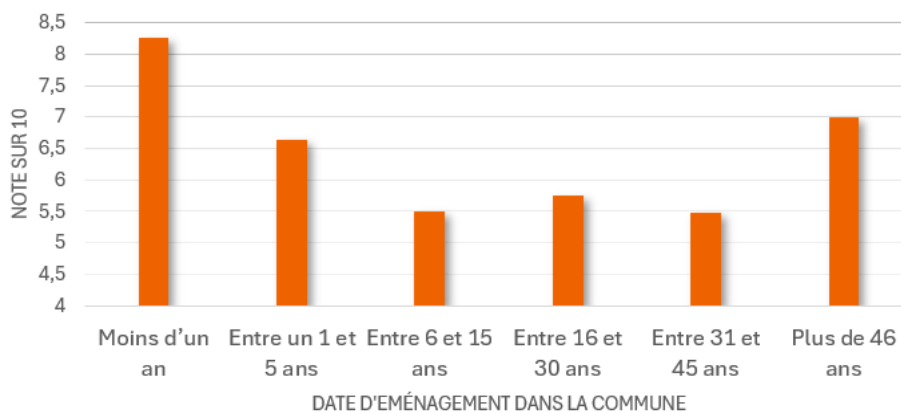


Figure 33. Source: Réponses questionnaire, réalisation du groupe.

Cela rappelle aussi le poids des habitudes, en effet, les habitant.e.s de longue date ne veulent pas forcément changer leurs manières de se déplacer même si une offre en transport public le permettait.

De plus, la liberté permise par la voiture est rappelée par ce graphique. En effet, 100% des répondant.e.s n'ayant pas de problème d'accès possèdent une voiture, à contrario 100% des répondant.e.s n'ayant pas de voiture rencontrent des problèmes pour se rendre à leurs loisirs.

Types de combinaison lorsque plusieurs modes de transports ont été sélectionnés

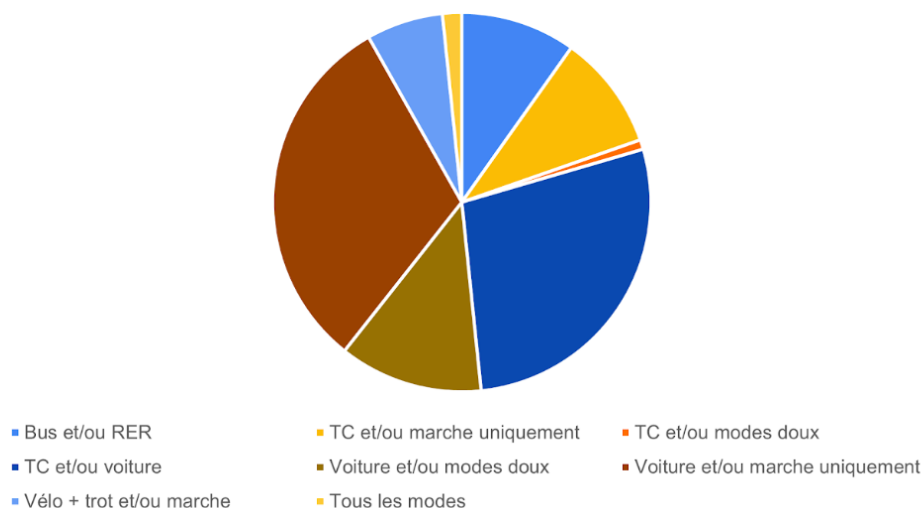


Figure 34. Types de combinaison de transports. Source : réponses au questionnaire, réalisation du groupe.

Réponse à la question "Existe-t-il des activités que vous souhaiteriez pratiquer mais que vous ne réalisez pas parce que leurs accès est trop compliqué ?"

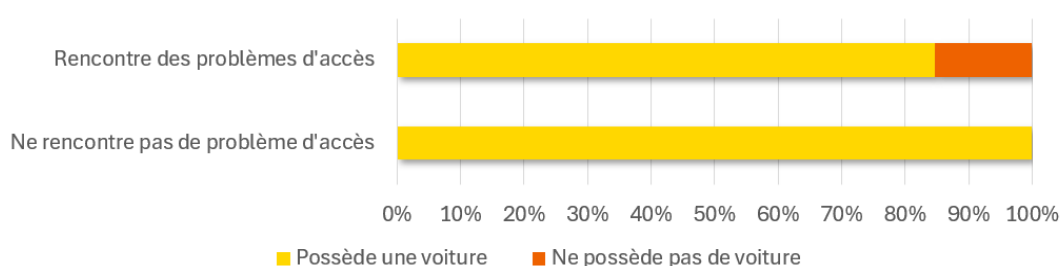


Figure 35. Rencontre des problèmes d'accès. Source : réponses au questionnaire, réalisation du groupe.

Il est aussi intéressant de noter que les résultats sur les questions de satisfaction n'ont pas montré de résultat concluant comme on aurait pu le penser. Il semble en effet que l'âge, le diplôme, le type d'habitat ne soit pas déterminant dans la satisfaction. Cela peut aussi s'expliquer par le fait que l'échantillon n'est pas représentatif.

## Table des matières

Introduction.....	3
1. Mobilité, loisirs et temps : état de l'art.....	5
1.1. Le temps libre ou le temps de loisirs ? Un champ de recherche sans consensus .....	5
1.2. Les loisirs, un axe de recherche sous-estimé dans l'étude des mobilités quotidiennes ..	7
1.3. Le cadre de vie, un effet direct sur les mobilités de loisirs .....	9
1.4. Comment catégoriser les loisirs pour en étudier la mobilité qui est associée ? .....	12
2. Marne-et-Gondoire et Val d'Europe : un territoire marnovallien, à l'interface entre périurbain francilien et centralité touristique de Disneyland Paris .....	19
2.1. Un espace périurbain partagé entre un territoire « disneylandisé » et des petites centralités génératrices de mobilités multiscalaires... ..	19
2.1.1. Un espace marqué par des dynamiques de villes nouvelles qui se veulent attractives .....	19
2.1.2. Disneyland, un acteur de l'aménagement.....	23
2.2.3. Des dynamiques socio-démographiques caractérisées par une attractivité auprès des jeunes familles.....	31
2.2 – ...qui conduit à une coexistence contrainte entre mobilités touristiques et mobilités de loisirs .....	33
2.2.1. Des centralités de loisirs qui constituent des polarités de réseaux de transport....	33
2.2.2. Menant à une moindre accessibilité des franges urbaines qui deviennent des espaces de loisirs en marge .....	39
3. Des loisirs de proximité et un fort usage de la voiture pour les déplacements de courte durée .....	42
3.1. Une pratique des loisirs fréquente s'inscrivant dans un environnement immédiat et connu.....	43
3.1.1. Malgré une offre de loisirs orientée vers de grandes centralités, les activités sportives et la promenade comme loisirs pratiqués fréquemment et localement .....	43
3.1.2. Tension entre loisirs de proximité et autres loisirs pratiqués ailleurs dans l'espace métropolitain.....	52
3.2. Une hégémonie automobile malgré un réseau de transport public maillé.....	57
3.2.1. « Je ne prends pas les transports puisque j'ai une voiture » .....	58
3.2.2. Des transports en commun peu utilisés à l'échelle du bassin de vie, mais une ressource essentielle pour les trajets longs. ....	65
4. Une mobilité de loisir à l'épreuve des centralités commerciales et touristiques.....	70
4.1. Paris, pôle générateur de flux liés aux loisirs culturels et festifs, malgré des difficultés d'accès .....	70
4.2. Des centres commerciaux relais d'espaces publics face à une dilution des centres villes dans le tissu urbain .....	72



4.2.1. Flânerie et zone de rencontres : usages non-marchands des centres commerciaux .....	73
4.2.2. Des centralités commerçantes comme lieux de cohabitation entre touristes et habitant.e.s, qui poussent parfois les habitant.e.s à adapter leurs pratiques .....	76
4.3. Disney, centralité de loisirs touristique bien desservie en transport public malgré une inaccessibilité financière grandissante .....	78
4.3.1 Le complexe de Disney, un élément constitutif de la vie quotidienne et un marqueur d'identité locale.....	79
4.3.2. Des habitant.e.s qui subissent l'attractivité touristique du territoire .....	82
5. Conclusion.....	85
6. Recommandations .....	87
1. Développer la continuité cyclable : chaucidou, passerelle et bac traversiers .....	88
1. Apporter des nouveautés dans le réseau local de TC.....	92
2. Mener des politiques publiques limitant l'usage solitaire de l'automobile pour les loisirs.....	93
Bibliographie.....	97
Annexes :.....	101
Résumé .....	120

## Résumé

Dans le cadre de l'atelier professionnel du Master 2 Transport et Mobilité de l'Université Gustave Eiffel/École d'Urbanisme de Paris, notre groupe a répondu à une commande du Forum Vies Mobiles entre novembre 2023 et mars 2024 sur le sujet : « Les mobilités liées aux loisirs quotidiens dans les communautés d'agglomération de Marne et Gondoire et de Val d'Europe ».

Ces mobilités restent peu étudiées à ce jour. Une des raisons de ce manque réside dans la focale importante qui est réservée aux recherches sur les déplacements domicile/travail. Toutefois, une autre explication émerge d'une réflexion plus philosophique sur les loisirs et, plus particulièrement, sur le temps au cours duquel ces derniers sont réalisés. Entendu ainsi, les loisirs seraient des pratiques très variées qui s'inscrivent en dehors des temps contraints comme le travail ou les tâches domestiques et administratives.

Par conséquent, si les mobilités liées aux loisirs sont peu étudiées, c'est avant tout parce qu'elles sortent des activités plus facilement identifiables et générales comme le travail. Plus que des pratiques précisées, les loisirs sous-entendent également toute une série d'interrogations comme notre rapport contemporain au temps libre et la manière de l'occuper. En observant plus précisément les mobilités liées aux loisirs, cette étude cherche à apporter des éléments sur ce rapport au temps et la manière dont les déplacements influent les pratiques de loisirs.

Néanmoins, le territoire de cette étude permet de renforcer son originalité. En plus de proposer des éléments d'interprétation sur les mobilités de loisirs, cette étude se déroule sur un espace singulier dans lequel un acteur majeur du loisir s'est implanté il y a plus de 30 ans : Disneyland Paris. Ce complexe touristique, souvent mis en avant comme la réussite économique d'un partenariat public/privé entre l'État français et la firme américaine, est aujourd'hui un acteur omniprésent du territoire marnovalien.

Par conséquent, la taille de ce complexe, qui attire chaque année plusieurs millions de touristes, a un effet non négligeable sur le territoire qui l'entoure, que ce soit du point de vue de l'urbanisme mais aussi des transports et donc des mobilités. C'est la raison pour laquelle le Forum Vies Mobiles et notre groupe se sont intéressés aux « invisibles » de cet espace : les habitant.e.s des deux communautés d'agglomération. En étant proche du site touristique le plus visité d'Europe, quels sont

les modes de vie ces individus ? Comment se déplacent-ils pour se rendre à leurs loisirs ? Comment le complexe Disney façonne leur quotidien ?

Notre étude apportera des réponses à ces interrogations en proposant une lecture qualitative et quantitative de ce territoire, et des mobilités liées aux loisirs qui y sont pratiqués.