

Octobre 2010

EURO DISNEY SCA



Disneyland® Paris est la première destination touristique en Europe. Son succès lui a permis de devenir la locomotive économique du Grand Est francilien. Premier employeur mono-site d'Île-de-France avec 14.500 salariés, Disneyland® Paris génère 42.000 autres emplois indirects et induits selon les résultats d'une étude réalisée par l'Etat*. La destination touristique apporte également près de 6,5% des devises du tourisme français.

Cette réussite est le fruit d'un partenariat public/privé sans précédent né de la Convention du 24 mars 1987 signée entre l'État, le Conseil Régional d'Île-de-France, le Conseil Général de Seine-et-Marne, la SNCF, la RATP et The Walt Disney Company.

Ce partenariat sans équivalent a permis le développement d'infrastructures telles que les échangeurs 12,13 et 14 sur l'A4, les gares du RER A de Serris Val d'Europe et de Disneyland® Paris ainsi que la gare TGV de Chessy Marne-la-Vallée.

Aujourd'hui, ces infrastructures sont sous-dimensionnées et il nous faut en repenser le réseau dans le Grand Est Francilien.

* Étude SETEC 2009

EURO DISNEY SCA

Boite postale 100

77777 Marne-la-Vallée cedex 4

Tél. : 01 64 74 50 35

Contact :

Thierry Leleu

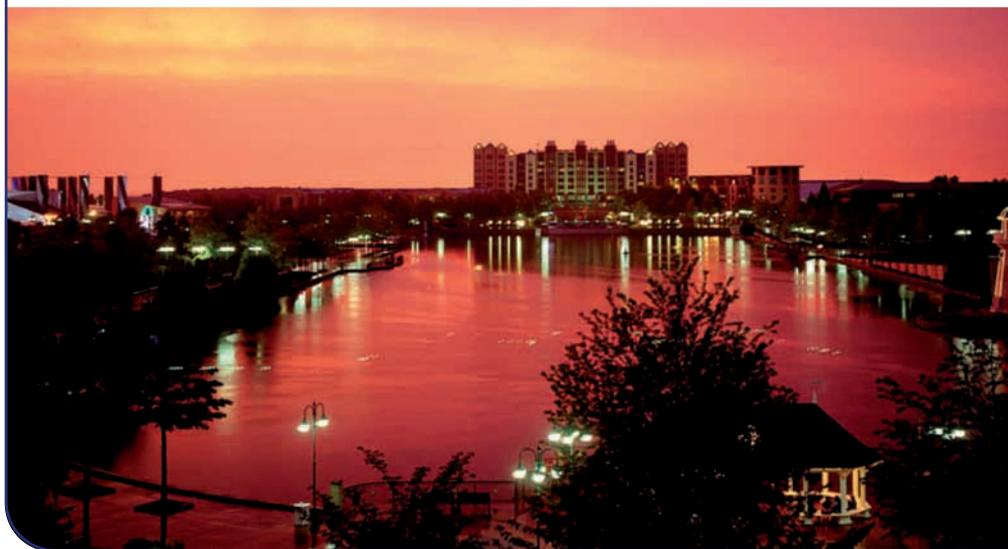
Vice-Président Relations Extérieures

COMBATTRE L'ISOLEMENT DU GRAND EST FRANCILIEN

Après avoir pris connaissance des termes du débat public sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris, d'Arc Express et du prolongement de la ligne RER E, notre société souhaite exprimer quelques-unes de ses réflexions sur la partie du territoire francilien qui s'étend autour de Disneyland Paris et du Val d'Europe, et qui va de Marne-la-Vallée et de Meaux, à Provins et à Melun.

Cette partie de la région Île-de-France, que l'on appelle communément « grand Est francilien », fut longtemps une terre de projets pour laquelle les pouvoirs publics ont eu de belles ambitions : la création des villes nouvelles de Marne-la-Vallée et de Sénart, la création des autoroutes A4, A104 et A5, le développement de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, et enfin les réseaux TGV et TGV Est, et leur interconnexion.

Si des résultats considérables ont été obtenus, notamment le développement du projet Euro Disneyland en France qui fait d'ores et déjà vivre près de 56 000 salariés, l'équilibre est loin d'être atteint entre l'Est et l'Ouest parisien, et les projets publics que sont le réseau de transport public du Grand Paris, de l'Arc Express et le prolongement d'Eole à l'Ouest donnent l'impression que l'isolement du Grand Est francilien pourrait encore s'accuser.



Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Chiffres clés

1^{re} destination
touristique en Europe

2 parcs à thèmes

15 millions
de visites en 2010

230 millions
de visites depuis 1992

14 500
emplois directs

1^{er} employeur
« monosite » d'Île-de-France
et 1^{er} employeur privé de
Seine-et-Marne

500 métiers

106 nationalités

5^e pôle hôtelier
en France avec plus de
8 200 chambres

2 centres de conventions

1 100 événements
professionnels organisés
chaque année

55 boutiques Disney

74 lieux de restauration

27 trous
Golf Disneyland® Paris

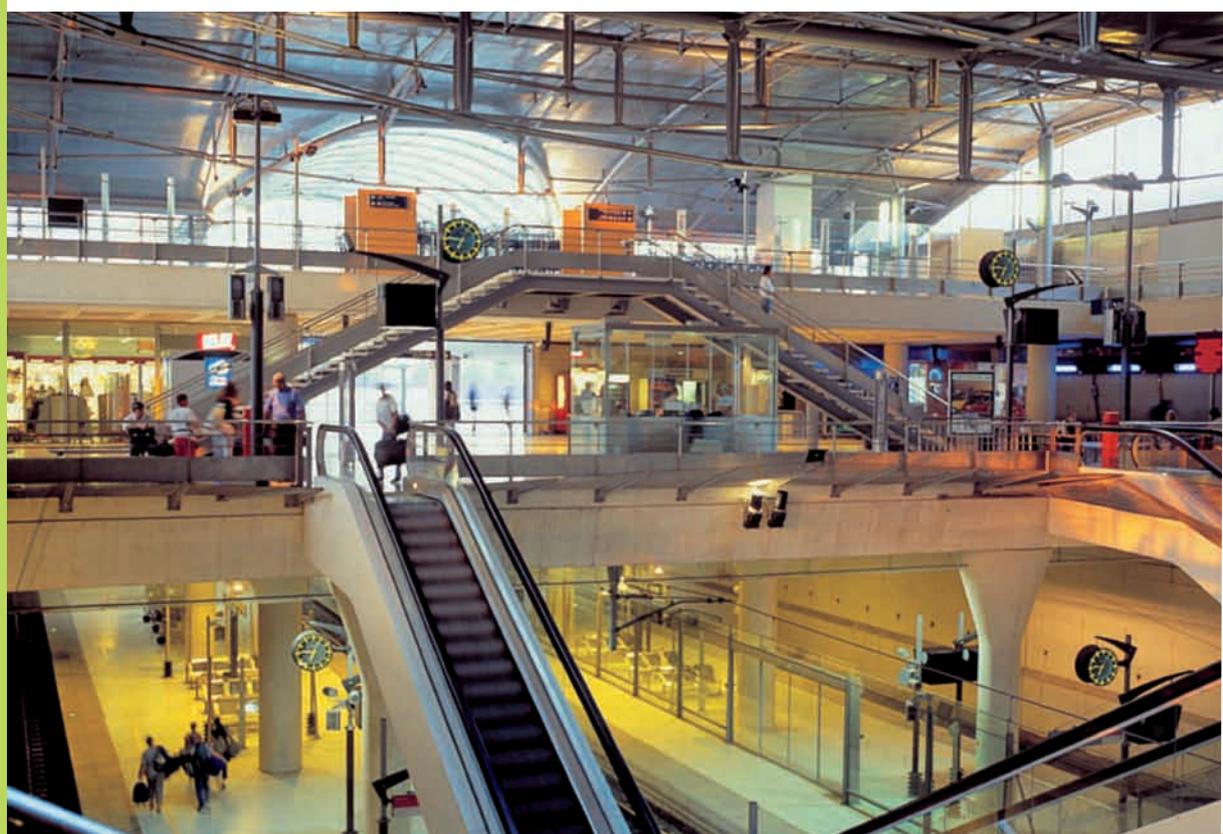
UN PARTENARIAT GAGNANT-GAGNANT DEPUIS PLUS DE 20 ANS

Ce constat est d'autant plus paradoxal que la Walt Disney Company vient de signer avec l'Etat, la Région Île-de-France, le Département de Seine-et-Marne, la SNCF et la RATP un important avenant à la Convention de 1987, au terme duquel Euro Disney voit proroger ses droits de développeur jusqu'en 2030 au moins, en s'engageant à :

- créer plus de 8 000 logements (dont 25 % de logements sociaux et 15 % de logements à prix maîtrisés),
- favoriser des investissements estimés par l'Etat à plus de 10 milliards et demi d'euros, qu'il s'agisse de développements urbains, d'investissements privés à caractère économique, notamment dans

le cadre d'un futur « Cluster Tourisme ». Disneyland Paris envisage également l'extension de sa zone hôtelière, de ses deux parcs à thème, de grands projets tels que « les Villages Nature du Val d'Europe », et réfléchit à un possible centre de congrès ou à un éventuel troisième parc.

- En matière de transports sont envisagés la reconfiguration complète de l'échangeur 14 sur l'A4, l'hypothèse d'un nouvel échangeur au-delà du péage de Coutevroult, et l'ouverture d'une nouvelle gare TGV Sud et d'une nouvelle gare RER à Chessy, en plus du redimensionnement du réseau capillaire des bus seine et marnais et d'un transport en site propre desservant les grands pôles du Val d'Europe (centre urbain, nouvel hôpital de Marne-la-Vallée, projet Villages Nature, pôle universitaire). En 2030, le pôle urbain du Val d'Europe devrait en effet compter 55 à 60 000 habitants, et la destination touristique verra son audience croître, elle aussi, de manière significative.



Grand Paris, Arc Express : vu du Val d'Europe, on ne peut que déplorer que les deux projets en débat soient aussi « pariscenriques » et conçus au profit de la petite couronne et des abords de la capitale.

GRAND PARIS

Pour ce qui concerne précisément le réseau de transport public du Grand Paris, Disneyland Paris prend cependant acte avec satisfaction du projet de réalisation d'un réseau de ligne à grande vitesse (LGV) reliant les gares de Roissy / Chessy et Orly.

ARC EXPRESS

Pour ce qui concerne la rocade d'Arc Express, Disneyland Paris soutient naturellement le tracé de l'arc Sud, plus favorable à la Seine-et-Marne et intégrant la liaison entre les deux pôles du PRES (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur) Paris Est, entre Créteil et la Cité Descartes.

LE PLUS GRAND BOUCHON D'EUROPE

Le grand Est francilien est très mal desservi en matière de transport et de circulation, et se trouve toujours « en retard d'une banlieue » car essentiellement polarisé vers le centre de la métropole. Le déficit en transport en commun, la localisation anachronique du péage de Coutevroult, l'inachèvement de l'autoroute A4 et les deux baïlonnettes de la 104 et de l'A86 qui obligent à emprunter un tronçon de cette autoroute pour se rendre du Nord au Sud de la

région parisienne aboutissent à un effet permanent de thrombose, ainsi qu'au plus « grand bouchon d'Europe » entre le Val d'Europe et Paris.

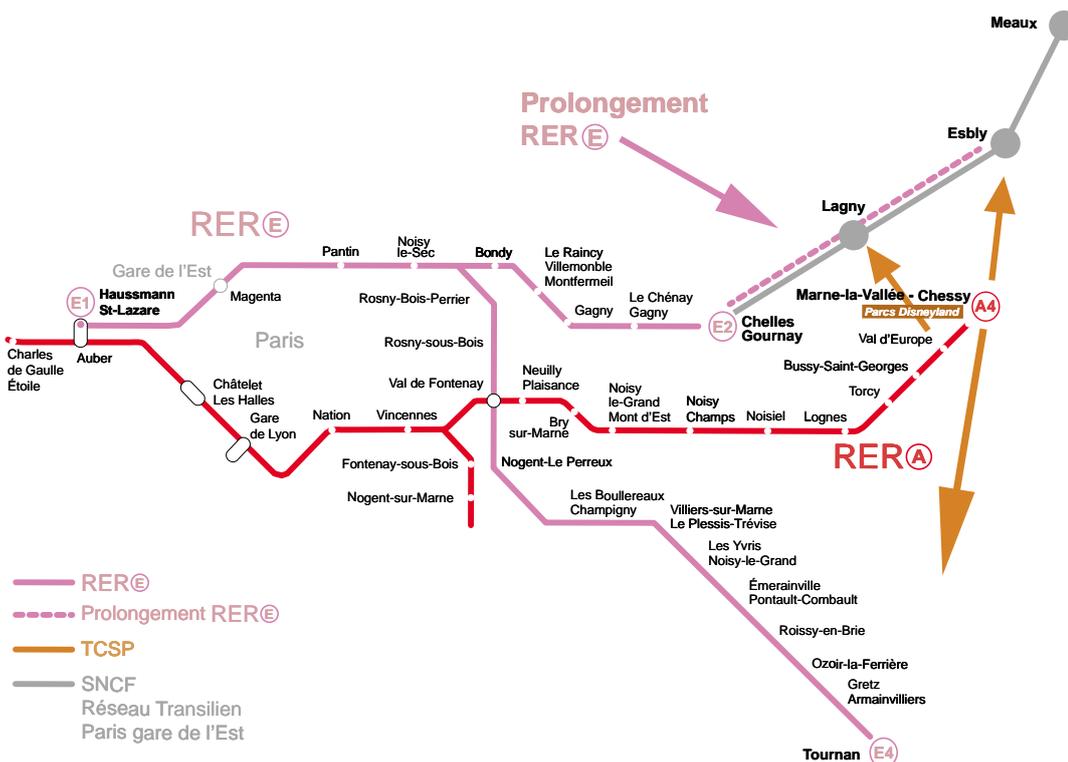
CERTAINES SOLUTIONS À LONG TERME SONT D'ORES ET DÉJÀ IDENTIFIÉES :

- achèvement des échangeurs A4 et 104 et A4/A106,
- réaménagement du pont de Nogent-sur-Marne,
- déménagement à l'Est du péage actuellement situé à Coutevroult,
- construction de la quatrième grande rocade de l'Est parisien (A1 / A4 / A5 / A6), qui relierait Senlis à Sens, en passant par Meaux et Melun.

D'AUTRES DOIVENT ÊTRE PROGRAMMÉES LE PLUS RAPIDEMENT POSSIBLE,

dans le cadre des accords entre l'Etat, la Région Île-de-France et le STIF, au-delà des doubles rames qui vont bientôt être mises en service sur la ligne A du RER :

- prolongation du RER E jusqu'à Meaux en passant par Esbly et liaison Chessy/Esbly : Disneyland Paris soutient à cet égard les efforts des départements de Seine-et-Marne, du Val de Marne et de la Seine Saint-Denis, pour demander l'élaboration d'un schéma directeur sur toute la partie Est du RER E, et des études immédiates pour le prolongement à l'est de la ligne entre Chelles et Meaux.
- électrification de la ligne ferroviaire Paris/Provins.



Chiffres clés

En 2008,
3 milliards d'euros de Valeur Ajoutée, principalement au profit de l'Île-de-France et de la Seine-et-Marne

6,5 % des recettes en devises du tourisme en France

Un effet de levier exemplaire :
10€ privés pour
1€ public

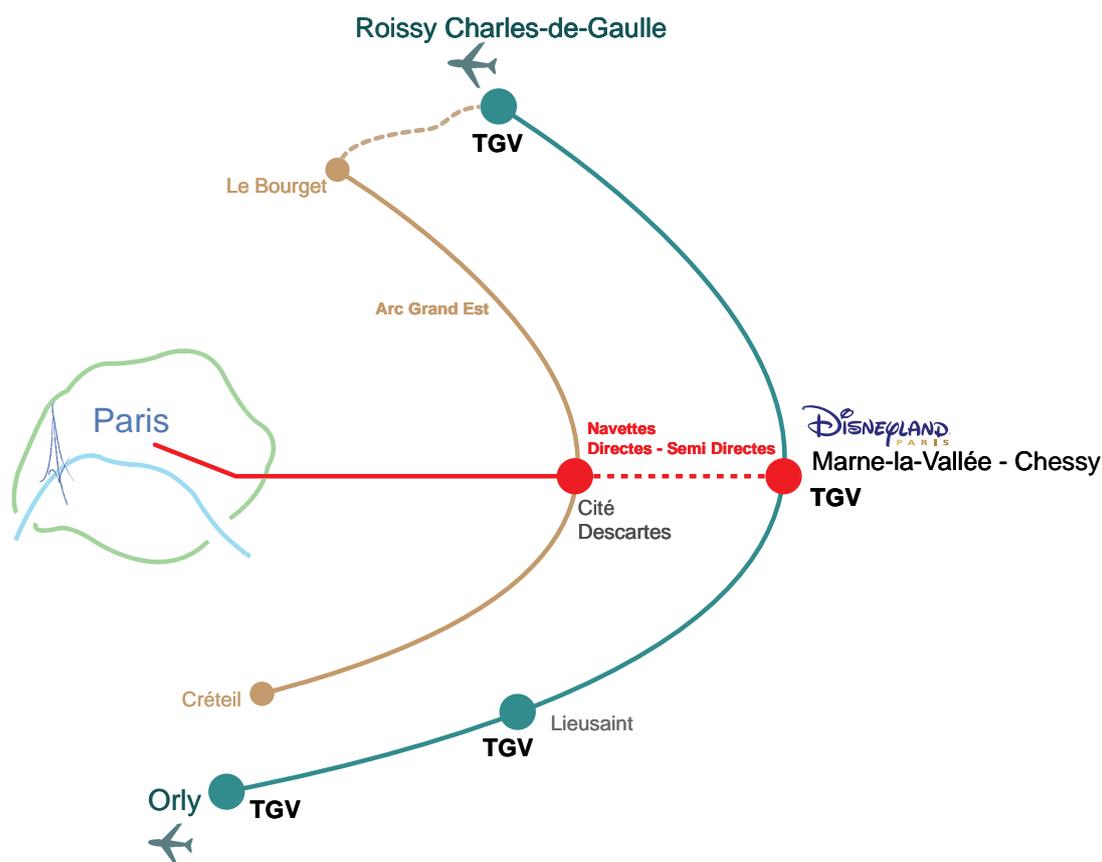
1 emploi à DLP =
2,6 emplois à l'extérieur

1€ dépensé à DLP =
2€ dépensés à l'extérieur

LES NÉCESSAIRES LIAISONS ENTRE LA FUTURE GARE DE NOISY-CHAMPS ET LA GARE TGV DE CHESSY

Il faut répondre aux nécessités futures des habitants, des touristes et des salariés nombreux du secteur par :

- des trains semi-directs entre Paris et Disneyland Paris aux heures d'ouverture et de fermeture des Parcs Disney ;
- en heures creuses : l'utilisation de la ligne RER A pour des navettes rapides Noisy-Champs/Chessy, à des fins de cabotage interne, comme de capillarité avec le TGV.



CONCLUSIONS

Les transports représentent un outil fondamental et stratégique pour le développement durable de la région Île-de-France. Un effort significatif doit donc être réalisé pour combattre le tropisme Roissy/La Défense/Saclay, qui exclut une bonne moitié de cette région et une part significative de sa population.

En Seine-et-Marne, et en particulier à Marne-la-Vallée, le tourisme est devenu la principale activité économique créatrice d'emploi. Or, les infrastructures du Val d'Europe, conçues il y a vingt ans avec ambition, sont maintenant sous-dimensionnées.

Ne pas donner à Disneyland Paris, première destination touristique européenne, et au territoire qui l'accueille, l'espoir et la chance de poursuivre leurs développements serait nuisible aux intérêts de la nation, contreproductif pour l'Île-de-France et mortifère pour le grand Est francilien.

Espérons que le comité de pilotage mis en place récemment par Epamarne/Epafrance dans le cadre de la Convention de 1987 modifiée et où sont représentés la SNCF, la RATP et le STIF, débouchera rapidement sur des propositions de nature à améliorer la fluidité de la circulation autour du Pôle urbain de Val d'Europe et de la destination touristique de Disneyland® Paris.