

Mobilités touristiques et accueil des visiteurs sans voiture personnelle : quelles opportunités en Cornouaille ?

Mercredi 12 octobre 2016 de 15h à 17h. UBO – Université Pierre Jakez Hélias – Quimper

Rappel du programme

Introduction par Roger Le Goff

Diagnostic des Mobilités touristiques en Cornouaille, premiers constats

Anne-Claire Urvoas (*Destination Quimper Cornouaille - AOCD*)

Table ronde, Demain, ce qui va changer ?

Nouvelle grille de trains et opération Porte à Porte

Serge Leroux (*SNCF*)

Une initiative régionale – En Bretagne sans MA Voiture

Sophie Plassart (*ADEME*) / M. Frère (*Hôtel du Port-Rhu*) / Jean-Marc Birrer (*CRT Bretagne*)

En Finistère, bonnes pratiques

Lukaz Sounn (*ADT Finistère Tourisme*)

Retours d'expériences

Vélos électriques sur la Destination Brocéliande / Séjours sans voiture par FunBreizh

Conclusion par Pierre Plouzennec

Retour sur les temps d'échanges entre le public et les intervenants

Questions et/ou remarques du public : Les gains de temps annoncés par la SNCF tiennent-ils compte de la connexion avec Roissy ?

La SNCF répond que les gains de temps sont calculés à partir de Montparnasse. La connexion depuis Roissy se ferait sur des lignes « province – province » (ex : Strasbourg Quimper, Lille Quimper) passant par Roissy. La position du service marketing TGV sur cette offre n'est pas connue.

La ligne Londres-Quimper devrait être davantage prise en compte : potentiel à exploiter via cette porte d'entrée.

Les clients qui font le tour de la Bretagne en voiture sont nombreux. Deux enjeux : leur proposer une offre structurée en porte à porte (transport, hébergement, activités) ; ne pas perdre les 50 minutes gagnées avec le TGV à l'arrivée.

Breizh Go (www.breizhgo.com) a plusieurs fois « sauvé » des situations en office de tourisme pour répondre aux demandes des clients. Il est nécessaire de se mettre à la place du voyageur qui recherche l'information : où la trouver ? En tant que professionnel ou office, comment bien communiquer sur Breizh Go ? Les itinérants (cyclistes ou marcheurs) manquent d'informations et de services (où manger, où dormir).

Le CRT indique qu'il peut tout à fait envisager de diffuser plus d'informations sur Breizh Go au niveau du terrain. L'amélioration des services annexes est une priorité.

Lors d'un séjour sans voiture, le visiteur utilisant les cars départementaux est obligé de converger sur Quimper. Cela donne l'impression d'un « No man's land » entre les lignes de cars.

Le Conseil Départemental intervient pour apporter des précisions :

- Ces cars interurbains vont passer du Département à la Région, en septembre 2017.
- Contraintes d'organisation du réseau actuel : les déplacements scolaires (1^{ère} clientèle) et les domicile-travail.
- Depuis une dizaine d'année, efforts pour donner de la visibilité au réseau.
- Cars circulant en été : ce n'est pas le cas dans tous les départements. La difficulté est de les remplir. Actuellement ils sont surtout utilisés par les jeunes locaux.

- Sur des événements ponctuels, le réseau peut communiquer (ex : opération spéciale pour les Vieilles Charrues, la Torche, etc...), mais sur plusieurs destinations distinctes cela paraît compliqué. Les solutions ne passent pas forcément par le car.
- Sur la correspondance avec les horaires de train : faisable, à condition d'identifier précisément les trains sur lesquels on assure le service.
- Une contrainte supplémentaire pas encore citée : la contrainte financière.
- Aujourd'hui les liaisons convergent vers Quimper, c'est un fait. Si des liaisons transversales sont imaginées, le potentiel est à étudier précisément. Le risque est de faire circuler des cars pour 2 ou 3 personnes.
- Concernant les transports à la demande, la réservation obligatoire reste un frein et une contrainte au développement de ce service.
- Si demain on veut permettre de réserver un Paris - Pont-l'Abbé (dernier km inclus), il faudra d'abord s'organiser entre « nous » et trouver une solution multi-acteurs.
- Expérimentation bus + vélo : limité à l'été, reste très modeste, voire inutilisé pendant les vacances de printemps (seulement 7 vélos transportés sur 10 lignes proposées). Il est nécessaire d'équilibrer les contraintes d'exploitation et les usages réels.

Les hébergeurs ne pourraient-ils pas faire payer au client le transfert ? L'offre d'excursions en autocars est à étudier, par exemple pour visiter les sites majeurs en Cornouaille.

L'ADEME répond que légalement, un hébergeur ne peut pas faire payer le transfert, sinon il est considéré comme opérateur de transport.

Les offres privées sont encore à développer, il n'y en a pas suffisamment sur le territoire. Pour l'arrivée de la LGV, les professionnels attendent qu'un minimum de correspondances avec les cars départementaux soit assuré, malgré les contraintes évoquées précédemment.

La SNCF souligne que la démarche de communication sur l'arrivée de la LGV a été freinée. Le besoin d'accélérer la communication est fort.

Face au manque de données sur les mobilités touristiques, ne pourrait-on pas imaginer qu'un bouton sur Tourinsoft permette de comptabiliser les demandes sur les transports ?

Finistère Tourisme précise que la mobilité touristique reste un thème difficile à quantifier et à étudier. Le big data et les solutions mobiles pourraient apporter des réponses prochainement. Pour le moment, les expérimentations de lignes touristiques comme Concarneau-Bénodet étaient basées sur les demandes et le ressenti des Offices, sans chiffres à l'appui. L'implantation d'un nouveau champ dans la base de données Tourinsoft reste compliquée à mettre en œuvre.

Pour compter, il faudrait partir tout simplement des lits touristiques. On sait que le ratio 3 lits touristiques par emplacements est sous-estimé par rapport à la densité réelle, sur certains secteurs géographiques (« points chauds »). La demande de pistes cyclables augmente. Cette offre pourrait permettre de toucher les familles, qui viennent en voiture certes mais apprécient de pouvoir se déplacer en vélo, sur des itinéraires sécurisés. Les lignes des plages sont utilisées en majorité par les locaux.

Perspectives

Suite à ce séminaire, il est proposé aux professionnels volontaires de **s'engager dans la démarche « En Bretagne sans MA voiture »**, dans le cadre de l'expérimentation présentée par l'ADEME, ou dans le cadre de l'opération menée par le CRT, selon leurs attentes. Quimper Cornouaille Développement et l'Agence Ouest Cornouaille Développement interviennent en complément de l'ADEME et du CRT pour **relayer les informations relatives à ces projets, conseiller et accompagner les professionnels** si besoin.

Plus globalement, la **construction de séjours sans voiture en Cornouaille** n'est pas limitée à ces opérations et peut aussi passer par des **actions complémentaires en réponse aux enjeux** apparus au cours des discussions (intermodalité, information, communication, développement de l'offre de modes doux, de services facilitant l'itinérance, ...). Il est proposé aux participants qui le souhaitent d'être recontactés pour prolonger les discussions au sein d'un **groupe de travail** qui pourra être piloté par la Destination.