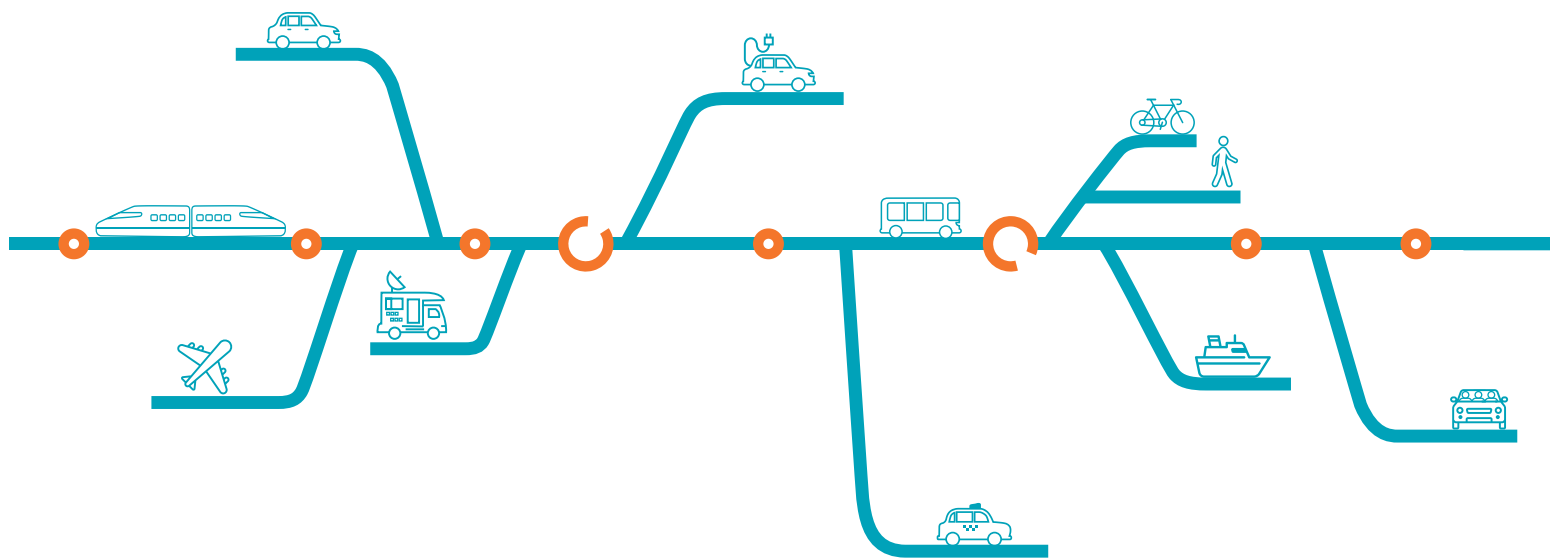


# ÉTAT DES LIEUX MOBILITÉS TOURISTIQUES EN CORNOUAILLE 2017





# Introduction

---

Cars « longue distance », covoiturage, déplacements itinérants à vélo... Les évolutions récentes du secteur des transports, et notamment l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) en Bretagne, interrogent nécessairement la capacité des territoires à accompagner et intégrer ces changements. Dans ce contexte, la Destination Quimper Cornouaille a souhaité se doter d'un diagnostic sur les mobilités touristiques, afin de mesurer l'offre disponible sur le territoire à un instant « t » ainsi que les marges de progression.

Cette Destination doit composer avec une position géographique ultra-périphérique et une étendue particulièrement importante du nord au sud et d'est en ouest. Elle bénéficie, en outre, d'une formidable richesse de sites à découvrir, qu'il s'agisse du patrimoine naturel, culturel ou encore maritime, présents sur le littoral et dans l'intérieur des terres. L'enjeu est donc bien de tenir compte de cette situation géographique et de favoriser les déplacements sur le territoire, d'un site touristique à l'autre.

De plus, la question des déplacements au cours d'un séjour en Cornouaille présente un double intérêt puisqu'elle concerne à la fois les habitants et les touristes.

Les constats issus de ce diagnostic permettront d'envisager dans un second temps des pistes d'actions, afin d'agir sur les mobilités en Cornouaille et de profiter d'une dynamique enclenchée par l'arrivée de la LGV en 2017.

Roger Le Goff,  
Vice-président de Quimper  
Cornouaille Développement, en  
charge de la Destination Quimper  
Cornouaille



\*

Pierre Plouzennec,  
Président de l'Agence Ouest  
Cornouaille Développement



\*\*

\*Source: mairie de Fouesnant

\*\*Source: mairie de Plouzévet

Introduction.....	3
Synthèse.....	6
PARTIE 1 : CONTEXTE.....	10
1. La mobilité comme enjeu de territoire.....	11
■ Un défi au cœur de l'action publique sur le territoire.....	11
■ 2017 : l'aboutissement du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV).....	12
2. Le déplacement, au cœur du séjour touristique.....	13
3. Des initiatives départementales et régionales sur les mobilités touristiques.....	14
4. Panorama des acteurs impliqués dans les transports en Cornouaille.....	14
PARTIE 2 : VENIR EN CORNOUAILLE.....	16
1. Un accès routier fluide garanti par un réseau structurant.....	17
■ Cars « Macron » : plus loin et moins cher.....	18
■ Le covoiturage, une opportunité dans un rayon de 500 kilomètres.....	19
2. Trois gares principales connectées au réseau ferroviaire national et régional.....	20
■ Une fréquentation répartie entre trois gares principales.....	20
■ Une connaissance limitée de l'impact des déplacements touristiques.....	20
■ Un accès plus rapide et plus fréquent à partir du 2 juillet 2017.....	21
3. Un accès par voie aérienne en Cornouaille mais aussi sur les Destinations voisines.....	23
4. L'accès par la mer : une porte d'entrée emblématique mais réservée à une clientèle restreinte.....	24
En conclusion.....	26
PARTIE 3 – LE DERNIER KILOMETRE JUSQU'A L'HEBERGEMENT.....	27
1. Depuis les gares : un parcours sans voiture encore complexe à organiser, malgré les efforts menés sur l'intermodalité.....	29
■ Quimper, une gare ferroviaire et routière, centrale en Cornouaille.....	29
■ Quimperlé, une gare stratégique en tant qu'interface sud de la Cornouaille.....	33
■ Rosporden, une gare en lien direct avec Concarneau et le cyclotourisme.....	35
2. Depuis l'aéroport Quimper Bretagne, un parcours en voiture, individuelle ou non, incontournable.....	38
3. Depuis les aires de covoiturage, une situation très variable d'une aire à l'autre.....	39
En conclusion.....	41
PARTIE 4 : RAYONNER AU COURS DU SEJOUR.....	44
1. Des pôles touristiques nombreux et dispersés sur le territoire.....	44
2. Un éventail d'offres de transports disponibles pour se déplacer en Cornouaille et au-delà.....	46
■ Les mobilités douces, une pratique à fort potentiel en Cornouaille.....	47
■ Transports publics, une offre de mobilité déployée sur plusieurs réseaux complémentaires.....	52
■ Une offre de location de véhicules existante, complétée par des pratiques collaboratives de location ou partage de véhicule.....	58
■ Une offre privée de taxis, progressivement complétée par les chauffeurs de type VTC.....	59
■ L'offre maritime : une passerelle vers les îles et entre les ports.....	59
3. À l'échelle communautaire, quelles forces et marges de progression pour faciliter les déplacements touristiques ?.....	60

■ Pays de Quimperlé.....	60
■ Concarneau Cornouaille Agglomération.....	60
■ Pays Fouesnantais.....	62
■ Quimper Communauté.....	63
■ Pays Glazik.....	64
■ Pays Bigouden Sud.....	64
■ Haut Pays Bigouden.....	65
■ Cap Sizun – Pointe du Raz.....	65
■ Pays de Douarnenez.....	68
■ Pays de Châteaulin et du Porzay.....	69
En conclusion.....	71
PARTIE 5 : INFORMER SUR LA MOBILITE.....	73
1. L'enjeu de l'intégration de l'information sur les offres de transports.....	74
■ Une intégration performante des données sur les transports publics grâce à Breizh Go.....	74
■ Une multiplication d'outils sur le web pour comparer et trouver l'information.....	75
2. Offices de tourisme et hébergeurs : un maillon déterminant en bout de chaîne.....	76
En conclusion.....	80
Pour aller plus loin.....	81
Annexes et bibliographie.....	83

# Synthèse : Diagnostic des mobilités touristiques en Cornouaille

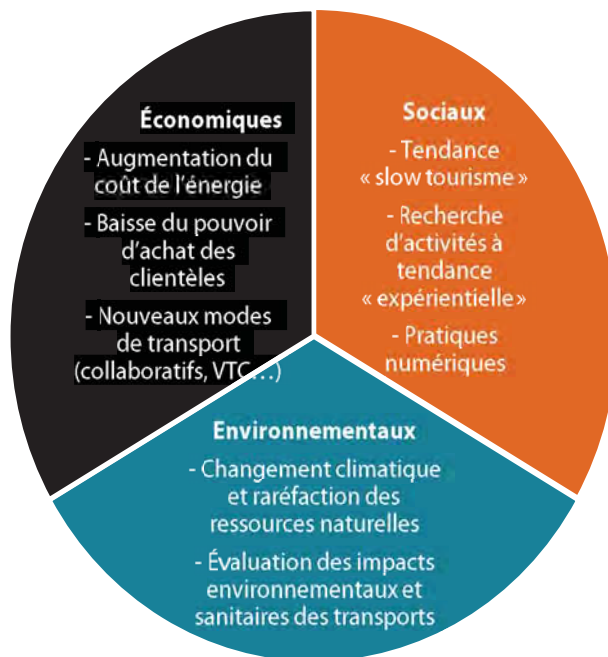
L'objectif de ce diagnostic est d'aboutir à une vision claire des forces et faiblesses, opportunités et menaces du territoire face à l'enjeu des mobilités touristiques. Il s'agit également de disposer, d'une part, d'une photographie à un instant « t » des dispositifs existants sur le territoire, et d'autre part, d'une vision d'ensemble sur les projets à venir.

Ce diagnostic, réalisé à partir de données récoltées entre août et novembre 2016, prend comme échelle de référence le périmètre de la Destination Quimper Cornouaille.

Dans la continuité de l'analyse menée par Finistère Tourisme en 2013 sur les mobilités touristiques dans le département, le diagnostic reprend la trame d'analyse déclinée en trois temps :



## Mobilités et tourisme : au cœur de grands enjeux



## Des modes d'accès au territoire en pleine évolution

Un accès par la route prédominant, mais plus forcément en voiture individuelle : camping-cars, covoiturage entre particuliers ... les usages se diversifient.



86%

A partir de juillet 2017 : 45 minutes gagnées en moyenne sur un trajet en train Paris-Quimper avec la LGV et passage de 7 à 9 allers-retours quotidiens.



9%

7 ports structurants en Cornouaille, porte d'entrée maritime pour l'accueil de paquebots et de plaisanciers en escale.



5%

Un aéroport cornouaillais fragilisé par des baisses de fréquentations et situé à équidistance de Lorient et Brest.



3%



3%

Plus loin et moins cher : les cars longue distance connaissent une hausse constante de fréquentation depuis leur autorisation, fin 2015.



0,9%

Une pratique des modes doux en itinérance encore minoritaire, bien que plébiscitée une fois sur place.

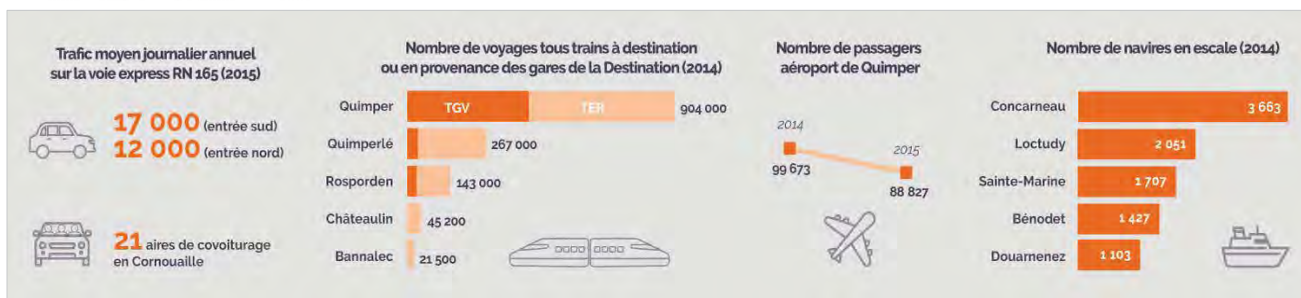


0,5%

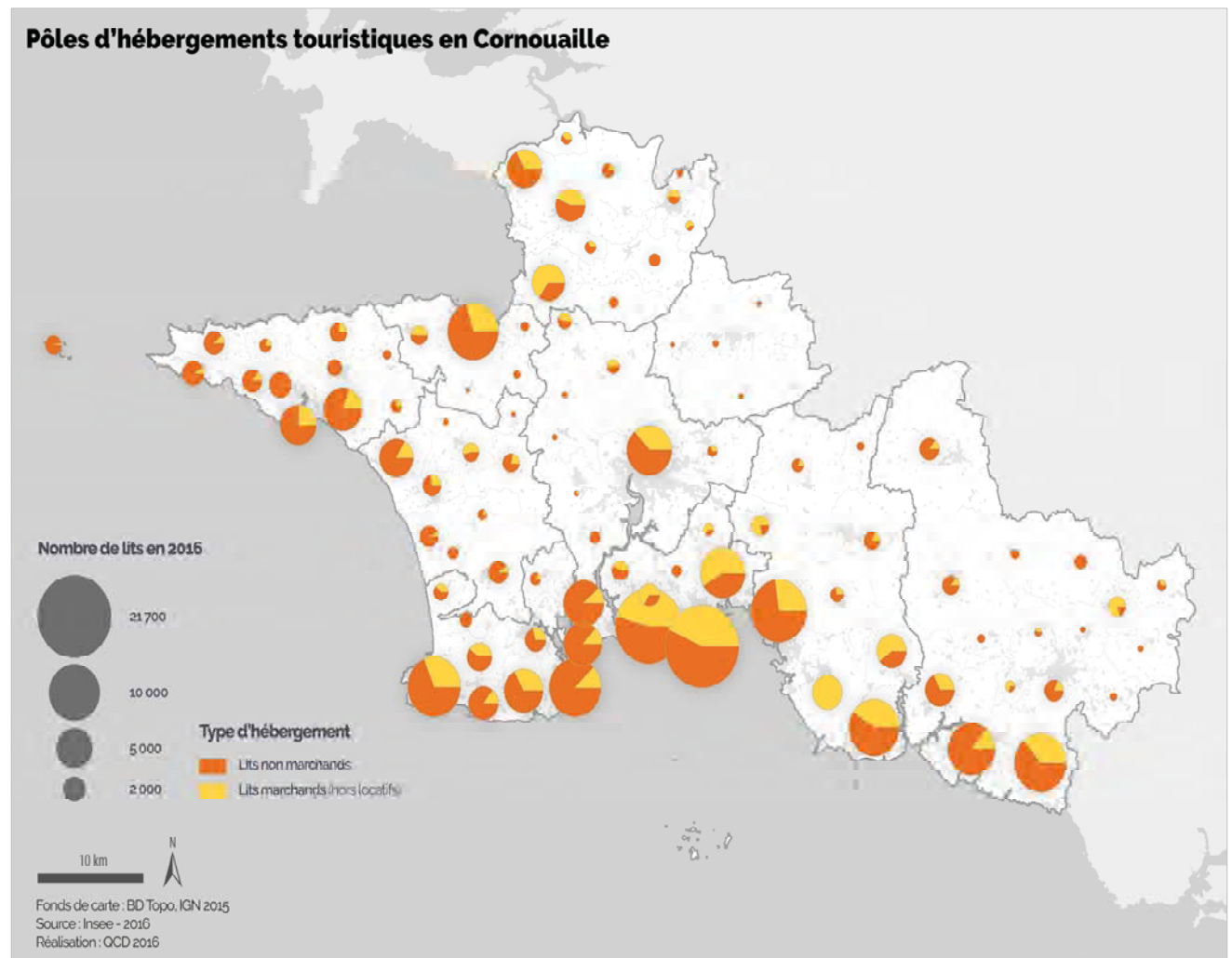


0,2%

En 2016, 86% des touristes présents sur la Destination Quimper Cornouaille utilisent la voiture pour se rendre sur place.  
(Source : REFLET, CRT, 2016)



# Le dernier kilomètre jusqu'à l'hébergement : un parcours qui reste à fluidifier



## Forces

- ✓ Des réseaux de transports publics organisés en étoile depuis les gares, principalement celles de Quimper et Quimperlé;
- ✓ Une offre privée complémentaire aux transports publics.

## Opportunités

- ✓ Des projets réalisés/en cours pour faciliter l'intermodalité (pôles d'échanges multimodaux);
- ✓ Une forte concentration de lits touristiques sur certaines zones, favorable à des expérimentations pilotes;
- ✓ Développement de transports de type collaboratif, en complément des offres publiques et privées;
- ✓ Passage de la compétence transports du Département à la Région en 2017 : une opportunité pour améliorer la fluidité entre les trains et les cars interurbains ?
- ✓ Dynamiques nationale de créations d'offres porte à porte (SNCF) et régionale d'offres de séjours sans voiture (CRT Bretagne);
- ✓ Arrivée de clientèles urbaines adeptes du « sans voiture » stimulée par la LGV.

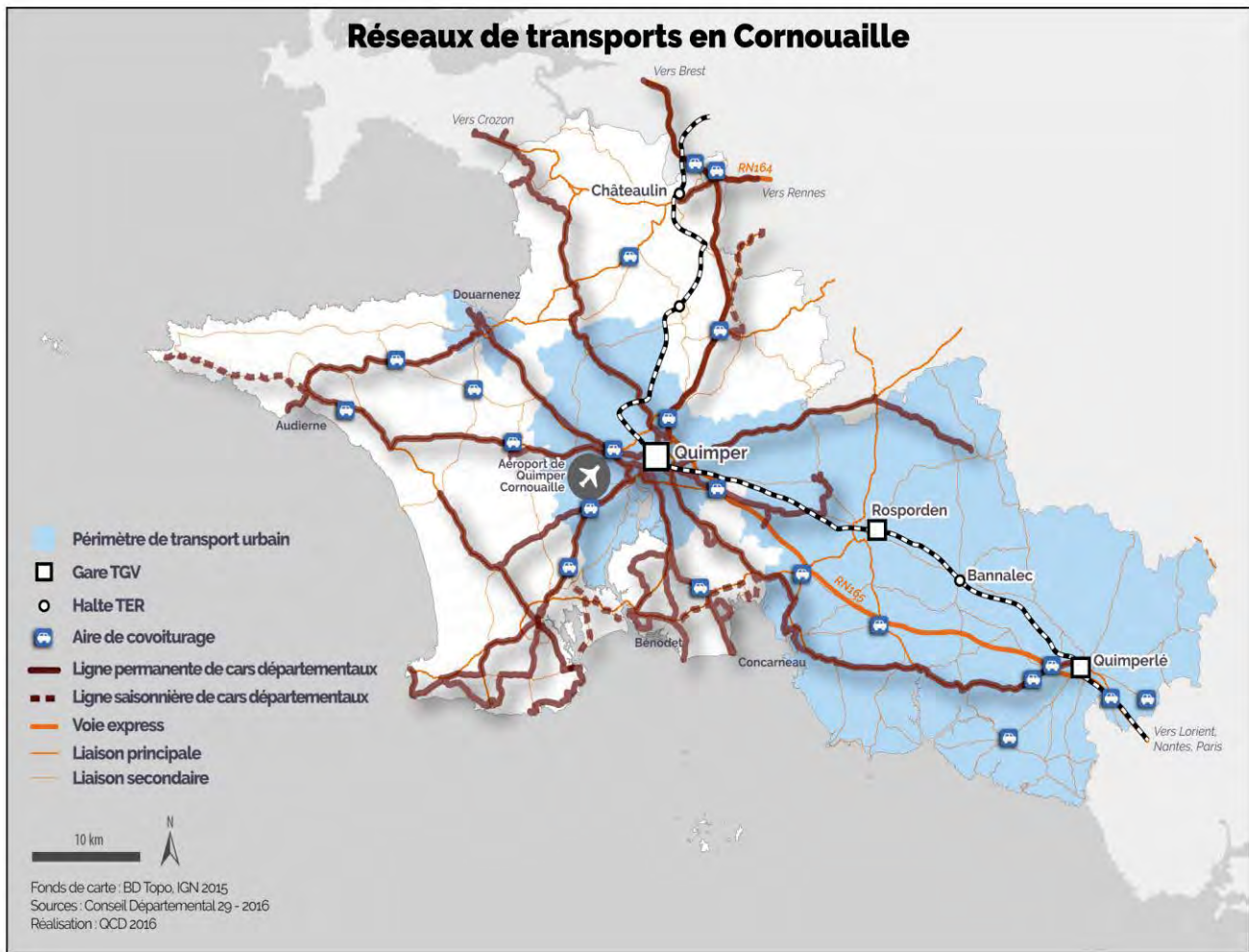
## Faiblesses

- ✓ Des hébergements touristiques concentrés sur le littoral et donc éloignés des points d'entrées (gares, aéroport, axe RN 165...);
- ✓ Des transports publics organisés pour les déplacements domicile-travail (horaires, fréquences);
- ✓ Manque de services et d'infrastructures pour faciliter l'itinérance (pédestre, cyclable);
- ✓ Peu de services pour optimiser les temps d'attente.

## Menaces

- ✓ Non prise en compte de l'accueil touristique dans les projets de pôles d'échanges multimodaux;
- ✓ Manque de dialogue entre acteurs du transport et acteurs touristiques.

## Réseaux de transports en Cornouaille



## La mobilité au cours du séjour : une problématique multimodale, multiscalaire et multi-acteurs



Un accès nécessaire aux services de proximité, couplé à des visites et activités sur des sites d'intérêt touristique plus ou moins proches (sites naturels, sites patrimoniaux, équipements de loisirs, ports, marchés ...).

→ Un enjeu de mobilité sur le territoire partagé par les habitants et les touristes



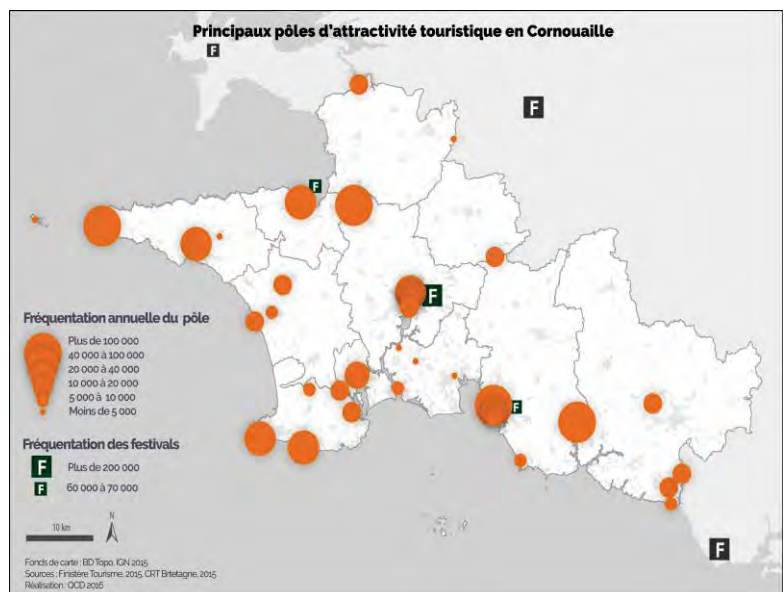
Mobilités douces

### Forces

- ✓ Une offre locale de boucles de randonnées multi-pratiques.
- ✓ Des itinéraires structurants existants (GR) ou en cours de réalisation (Véloroutes);
- ✓ Plusieurs schémas vélos communautaires en cours d'élaboration, et un schéma départemental vélo en cours (2016-2020).

### Faiblesses

- ✓ Un maillage de liaisons douces utilitaires inégal selon les territoires;
- ✓ Une cohabitation difficile des usages motorisés et non motorisés sur certains itinéraires touristiques;
- ✓ Manque de services dédiés à l'itinérance.







### Transports publics

#### Forces

- ✓ Un réseau structurant en interne et en externe, au-delà des limites de la Destination ;
- ✓ Des opérations saisonnières (bus + vélo, lignes des plages, lignes nocturnes, navettes vers les festivals...);
- ✓ Des tarifs attractifs.

#### Faiblesses

- ✓ Un manque de liaisons transversales ;
- ✓ Des écarts de services entre les périodes scolaires et les vacances ;
- ✓ Un système de transport à la demande peu adapté aux déplacements touristiques et méconnu des usagers.



### Transports privés

#### Forces

- ✓ Une offre souple et sur-mesure, complémentaire aux transports publics ;
- ✓ Un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire depuis 2016.

*NB : la collecte d'informations sur les transports privés n'a pas pu être aussi approfondie que pour les transports publics. Cela pourrait être une prolongation intéressante du diagnostic.*



### Transports collaboratifs

#### Forces

- ✓ Un réseau d'aires de covoiturage structuré à l'échelle départementale ;
- ✓ Un large choix de plateformes de mise en relation des usagers (départementale, nationales...).

#### Faiblesses

- ✓ Une offre très irrégulière qui varie en fonction des usagers ;
- ✓ Une pratique de l'auto-stop existante mais sans organisation collective (chartes entre utilisateurs, points de rencontres dédiés, outils de communication...).

## Clé de réussite tout au long du parcours : la diffusion de l'information

### Vers plus d'intégration de l'information

La Région Bretagne dispose d'un outil puissant qui centralise les données de l'ensemble des réseaux de transports publics du territoire : BreizhGo.

En revanche, l'information sur les transports privés et collaboratifs est plus segmentée et donc moins harmonisée.



#### Forces

- ✓ Un outil régional intégré disponible pour rechercher l'information sur les transports publics ;
- ✓ Des territoires pilotes sur de nouveaux outils (guide de la mobilité, cartes interactives, applications mobiles...).

#### Faiblesses

- ✓ Une information parfois difficile à trouver, puis à comprendre, pour des usagers non initiés et qui ne connaissent pas le territoire ;
- ✓ Une qualité d'information sur les offres de transport hétérogène d'un territoire à l'autre (mobilités douces, offres publiques, privées, collaboratives) ;
- ✓ Un manque de signalétique sur le terrain pour tenir compte des nouveaux usages et les faciliter.

## Pour aller plus loin... quelques propositions de pistes d'actions

### Actions transversales

Améliorer l'accès et la diffusion de l'information entre acteurs touristiques et du transport.

Outiller les acteurs touristiques pour pouvoir délivrer une information qualitative sur le transport tout au long du parcours client.

Approfondir la connaissance des attentes clients en réalisant une enquête de terrain.

### Actions sur le dernier kilomètre

Organiser collectivement une prise en charge vers les pôles d'hébergements majeurs du territoire.

Intégrer les offres privées locales dans l'offre « porte à porte » SNCF.

Optimiser les temps d'attente en proposant de nouveaux services.

Proposer une offre de services adaptée à l'itinérance (pédestre et cyclable).

### Actions sur le déroulement du séjour

Améliorer les liaisons transversales entre les territoires.

Accompagner les hébergeurs volontaires pour proposer des séjours sans voiture.

Proposer des offres transport + visites.

Adapter la signalétique aux nouveaux usages.

# PARTIE 1 : CONTEXTE

Située à l'extrémité de la Bretagne, en position péninsulaire, la Cornouaille est difficile d'accès. Une fois le visiteur arrivé sur le territoire, ses déplacements sans voiture sont encore complexes à organiser : **Comment accéder aux hébergements ? Aux sites touristiques ? Aux services de proximité ?**

De telles questions se posent régulièrement aux touristes souhaitant laisser la voiture de côté une fois arrivés à destination, voire même dès le début du voyage. **Ces questions croisent également les besoins de la population locale**, pour qui la mobilité est un enjeu du quotidien : déplacements domicile-travail en majorité, mais aussi déplacements pour accéder aux services de proximité.

Réalisé durant l'année 2016, ce diagnostic prend en considération **la Cornouaille avant les reconfigurations territoriales opérées au 1<sup>er</sup> janvier 2017** (cf carte ci-dessous). Depuis cette date, Quimper Communauté, le Pays Glazik et la commune de Quéménéven ont fusionné, formant un EPCI baptisé Quimper Bretagne Occidentale. De plus, le Pays de Châteaulin et du Porzay a quitté le Pays de Cornouaille pour rejoindre le pays de Brest.

- ⇒ Une **note méthodologique** en annexe n°1 présente la méthodologie de réalisation de ce diagnostic.



## 1. La mobilité comme enjeu de territoire

### ■ Un défi au cœur de l'action publique sur le territoire

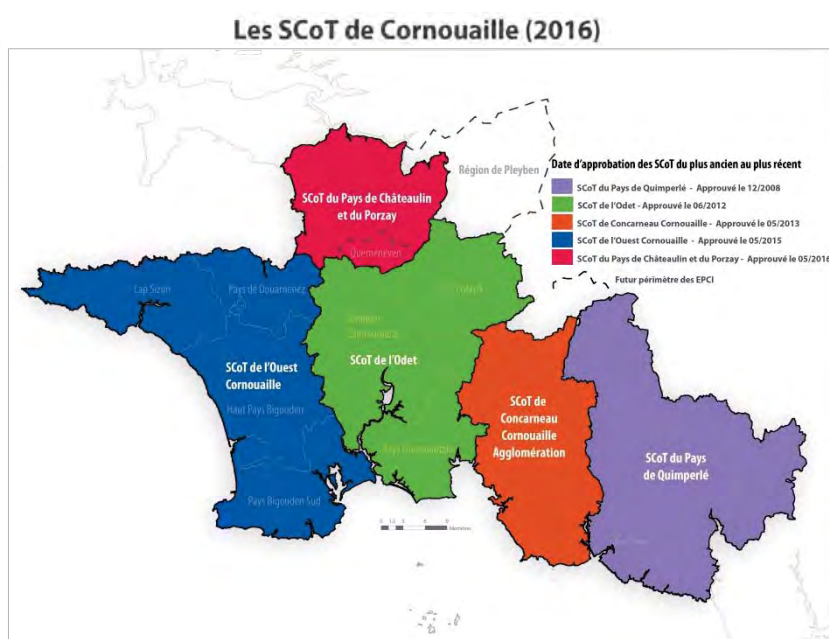


**Du point de vue de la planification, à l'échelle régionale,** le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est actuellement en cours d'élaboration. Il permettra, entre autres, de fixer des objectifs de moyen et long termes en matière d'intermodalité et de développement des transports.

**À l'échelle départementale,** le **Conseil Départemental agit sur la mobilité de manière transversale** : élaboration d'un Schéma Départemental Vélo; inscription des sentiers de randonnées au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) et élaboration du Schéma Départemental des Randonnées; élaboration d'un Schéma Directeur Départemental de Signalisation Directionnelle et Touristique; élaboration du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public. Le **Schéma d'infrastructures et de déplacements** correspond à l'échelle du **Pays de Cornouaille**. Il est élaboré par le Conseil Départemental avec les acteurs économiques, l'agence d'urbanisme et les structures porteuses de Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT). Ce schéma permet d'avoir une vision stratégique des projets prévus dans trois domaines sur la période 2016-2020: intermodalité, aménagements routiers et modes de déplacements doux.

De plus, la mobilité est particulièrement visée à travers les **Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)**. L'**analyse croisée des 5 SCoT de Cornouaille**, dans le cadre de l'InterSCoT, a mis en lumière plusieurs **objectifs communs sur la mobilité** :

- conforter le réseau routier ;
- renforcer le réseau de transports collectifs ;
- développer le covoiturage ;
- encourager les modes actifs (marche à pied, vélo...);
- favoriser l'intermodalité ;
- réorganiser le stationnement,



Source : Panorama des SCoT, QCD, 2017.

Au niveau des **territoires communautaires et communaux**, la mobilité est ciblée à travers la **gestion des transports urbains** pour trois EPCI (Pays de Quimperlé, Concarneau Cornouaille Agglomération, Quimper Communauté) et une commune (Douarnenez). De plus, certains EPCI ont mené des réflexions propres et élaboré des **plans d'actions sur les déplacements** (Concarneau Cornouaille Agglomération, Communauté de Communes du Pays de Châteaulin et du Porzay...).

Sur le territoire ouest Cornouaille, les membres des **commissions thématiques** de l'Agence Ouest Cornouaille Développement ont manifesté de fortes attentes pour travailler sur le thème de la mobilité.

Enfin, une **étude à l'échelle du pays de Cornouaille** a été réalisée par Quimper Cornouaille Développement en 2013 pour analyser la mobilité domicile-travail dans le cadre de l'**enquête déplacements** de Cornouaille.

## ■ 2017 : l'aboutissement du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV)

### Déploiement du dispositif Bretagne Grande Vitesse



Source : Région Bretagne, mars 2016.

Le **projet Bretagne Grande Vitesse** – financé par SNCF Réseau, l'État, l'Europe, le Conseil régional de Bretagne et les collectivités – repose sur **4 leviers d'actions** complémentaires :

- ✓ La construction de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes ;
- ✓ La modernisation des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper ;
- ✓ Des projets de pôles d'échanges multimodaux sur les principales gares de Bretagne ;
- ✓ La refonte des horaires TGV, TER et lignes routières régionales.

L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) en Cornouaille, à partir du 2 juillet 2017, permet de **relier Quimper à Paris en 3h30 en moyenne**.

### **Les chiffres clés du projet Bretagne à Grande Vitesse**

37 minutes gagnées sur le trajet Rennes – Paris ;

Entre 45 et 50 minutes gagnées en moyenne sur le trajet vers Paris pour toutes les gares à l'ouest de Rennes ;

2 Allers-retours TGV supplémentaires quotidiens pour Paris-Brest et Paris-Quimper, soit au total 8 TGV quotidiens supplémentaires pour desservir la pointe bretonne ;

Un niveau de desserte maintenu pour toutes les gares TGV de Bretagne ;

Une complémentarité TGV et TER, et une offre augmentée globalement de 20 %, pour une meilleure desserte de toute la Bretagne, que ce soit pour les déplacements longue distance ou les déplacements du quotidien.

Source : <http://transports.bretagne.bzh/bretagne-grande-vitesse/>

Dès 2010, les agences d'urbanisme bretonnes ont rendu un rapport sur l'impact de l'arrivée de la LGV sur le territoire et les attentes des acteurs locaux<sup>1</sup>. Parmi les secteurs directement concernés, le tourisme occupe une place particulière et suscite de fortes attentes en termes de développement économique.

## **2. Le déplacement, au cœur du séjour touristique**

Que ce soit d'un point de vue économique, social ou environnemental, tourisme et mobilités sont liés par plusieurs enjeux, qui viennent remettre en question l'usage prédominant de la voiture individuelle.

### **Le transport, coût principal d'un séjour**

Au cours d'un séjour touristique, la dépense principale est attribuée au transport, avant même de penser aux dépenses sur place pour l'hébergement ou la restauration. Etant donnée la position périphérique du Finistère, les frais de déplacements peuvent rapidement être dissuasifs dans un contexte de baisse du pouvoir d'achat des clientèles.

### **Une recherche d'efficacité et de valeur ajoutée au cours des déplacements**

Pour tout usager, le transport doit en premier lieu répondre à un besoin de simplicité, fluidité et flexibilité. Cependant, au-delà de ces conditions non négociables, de plus en plus d'usagers cherchent à vivre le transport comme une partie de l'expérience touristique. Le déplacement peut alors être envisagé au-delà d'une dimension purement fonctionnelle et faire l'objet d'une valeur ajoutée (esthétique, sociale, environnementale, patrimoniale...).

### **Des usages numériques qui réinventent l'accès à l'information**

La généralisation des outils numériques a aussi sa place dans l'évolution des transports : cela soulève des enjeux de taille sur l'accessibilité de l'information, l'actualisation et la synchronisation des données, l'harmonisation des systèmes d'information d'un territoire à l'autre...

### **Une prise de conscience de l'impact des transports sur le changement climatique**

Le transport représente 75% des émissions de gaz à effet de serre du secteur touristique, dont 40% pour les transports aériens<sup>2</sup>. La raréfaction puis l'épuisement des ressources pétrolières exigera, à terme, de renouveler les solutions de déplacements disponibles. La réduction de l'empreinte carbone d'un séjour est déjà une préoccupation pour certaines clientèles, soucieuses de voyager et consommer en étant éco-responsables. Enfin, ces dernières années, la prise de conscience de l'impact sanitaire des transports monte en puissance, notamment sur les problématiques de qualité de l'air.

<sup>1</sup> Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse, Agences d'urbanisme de Bretagne, 2010.

<sup>2</sup> Guide thématique « Les mobilités touristiques : enjeux et évolutions », Finistère Tourisme, 2015.

### 3. Des initiatives départementales et régionales sur les mobilités touristiques

Ce diagnostic mené par la Destination Quimper Cornouaille s'inscrit dans le prolongement d'autres dynamiques, initiées par les acteurs institutionnels du tourisme.

#### Une analyse et un guide sur les mobilités touristiques publiés par Finistère Tourisme

Dès 2012, l'Agence de Développement Touristique (ADT) du Finistère, s'est engagée sur ce thème des mobilités touristiques en réalisant une étude à l'échelle du département. Un guide technique<sup>3</sup> destiné aux acteurs du tourisme et des transports a été conçu à cette occasion, afin de présenter les enjeux dégagés et les solutions disponibles pour intégrer les mobilités touristiques dans les schémas de développement et de déplacement. **Ce travail précurseur mené par l'ADT a constitué un appui pour cadrer et problématiser l'analyse à l'échelle de la Destination Quimper Cornouaille.** En effet, le découpage en trois niveaux a été repris pour mener une analyse s'inscrivant en continuité avec ces premiers travaux : l'accès « longue distance » jusqu'à la Destination ; le dernier kilomètre jusqu'à l'hébergement ; le rayonnement au cours du séjour.

#### Un accompagnement régional des professionnels bretons du tourisme vers la création de séjours sans voiture personnelle

Un projet pilote mené par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie Bretagne (ADEME Bretagne) **entre 2013 et 2015** a permis d'expérimenter la **mise en place de courts séjours sans voiture personnelle chez dix professionnels du tourisme volontaires en Bretagne.** Ce projet est prolongé depuis octobre 2016 par une seconde phase d'expérimentation. L'objectif est de disposer d'une méthode éprouvée, ajustée et réutilisable par tous les professionnels du tourisme qui souhaitent s'engager sur les mobilités écoresponsables.

Le Comité Régional du Tourisme Bretagne (CRT Bretagne) contribue à la mobilisation des acteurs touristiques sur les séjours sans voiture personnelle, dans le cadre du **projet régional « En Bretagne sans ma voiture ».** Lancé en 2016, il a pour objectif de répondre à la demande de courts et moyens séjours sans voiture personnelle, suite à l'arrivée de la LGV en Bretagne. Les premières **offres de courts et moyens séjours, sous forme de packages ou d'idées séjours,** ont été mises en ligne au printemps 2017.

### 4. Panorama des acteurs impliqués dans les transports en Cornouaille

En prenant du recul pour contextualiser l'usager parmi les acteurs qui l'entourent, il est évident que son parcours dépend d'un grand nombre d'interlocuteurs. L'éventail d'offres de transports disponibles est aussi diversifié (cf. schéma page suivante).

Tous les services de transports existants en Cornouaille ne sont pas gérés par les mêmes acteurs, appelés **Autorités Organisatrices des Transports (AOT).** **Suite à la loi NOTRE<sup>4</sup>, les compétences « transport » du Département sont transférées à la Région en 2017.** Les liaisons maritimes vers les îles sont transférées à la Région à partir du 1er janvier 2017, et les transports interurbains et scolaires à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017.

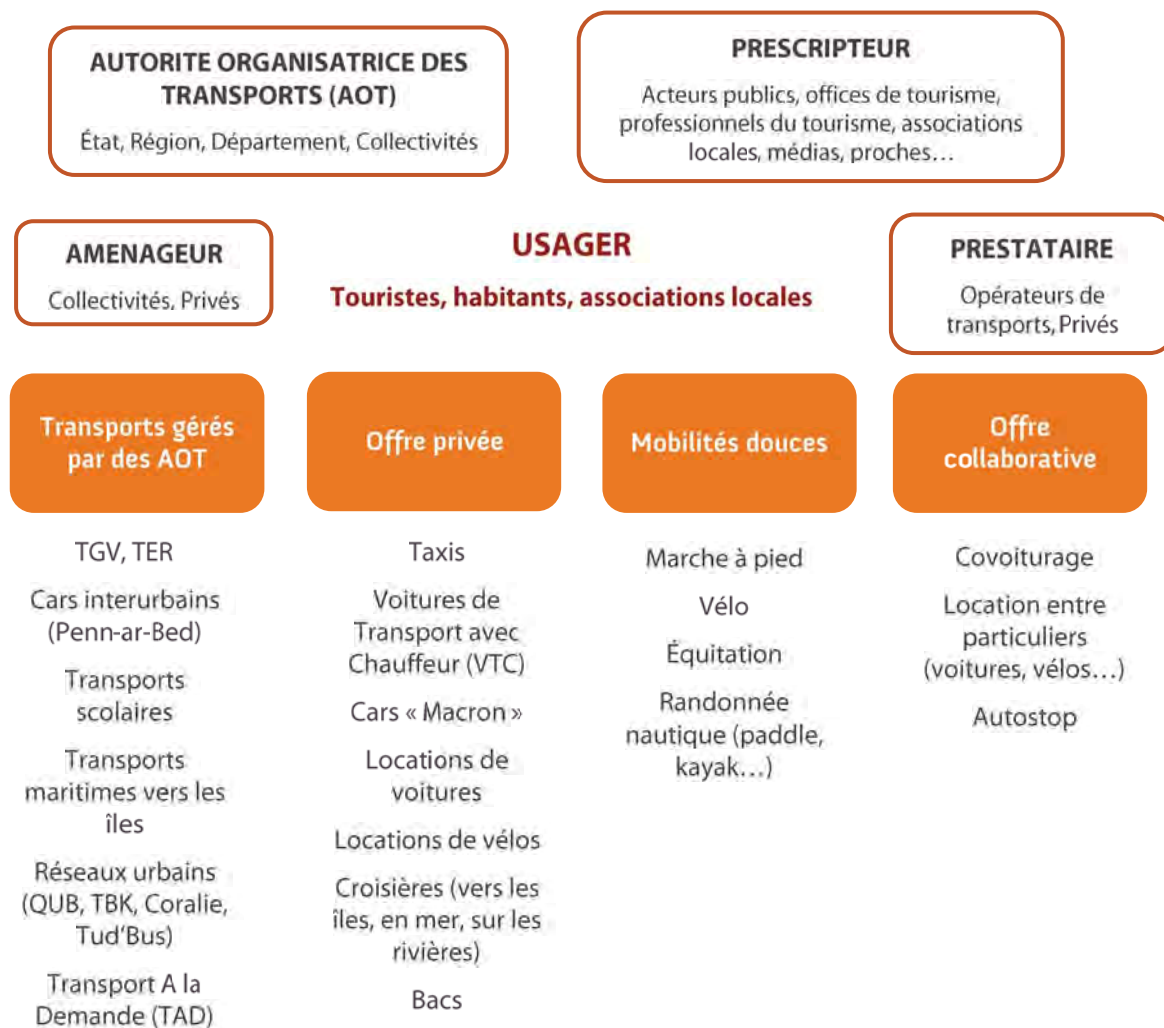
AOT	Réseau de transports correspondant
État	TGV
Région Bretagne	TER
Département	Transports interurbains (Réseau Penn-Ar-Bed) ; Transports scolaires ; Desserte maritime vers les îles
Quimper Communauté <sup>5</sup>	Réseau QUB
Quimperlé Communauté	Réseau TBK
Concarneau Cornouaille Agglomération	Réseau Coralie
Ville de Douarnenez	Réseau Tud'Bus

<sup>3</sup> Guide technique « Comment intégrer les mobilités touristiques dans les schémas de développement et de déplacement ? Conseils et bonnes pratiques pour un territoire attractif », Finistère Tourisme, 2013.

<sup>4</sup> Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

<sup>5</sup> Devenu Quimper Bretagne Occidentale au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

## L'écosystème des mobilités touristiques



L'annexe n°2 présente les informations clés pour chacune des offres de transports identifiées en Cornouaille : carte ou schéma, acteurs gestionnaires, supports d'information, tarifs. Il sera fait référence à plusieurs reprises à ces éléments dans les parties suivantes.

- ⇒ **Suite à cette remise en contexte générale, les parties suivantes déclineront l'analyse des mobilités touristiques en Cornouaille selon 3 échelles :**

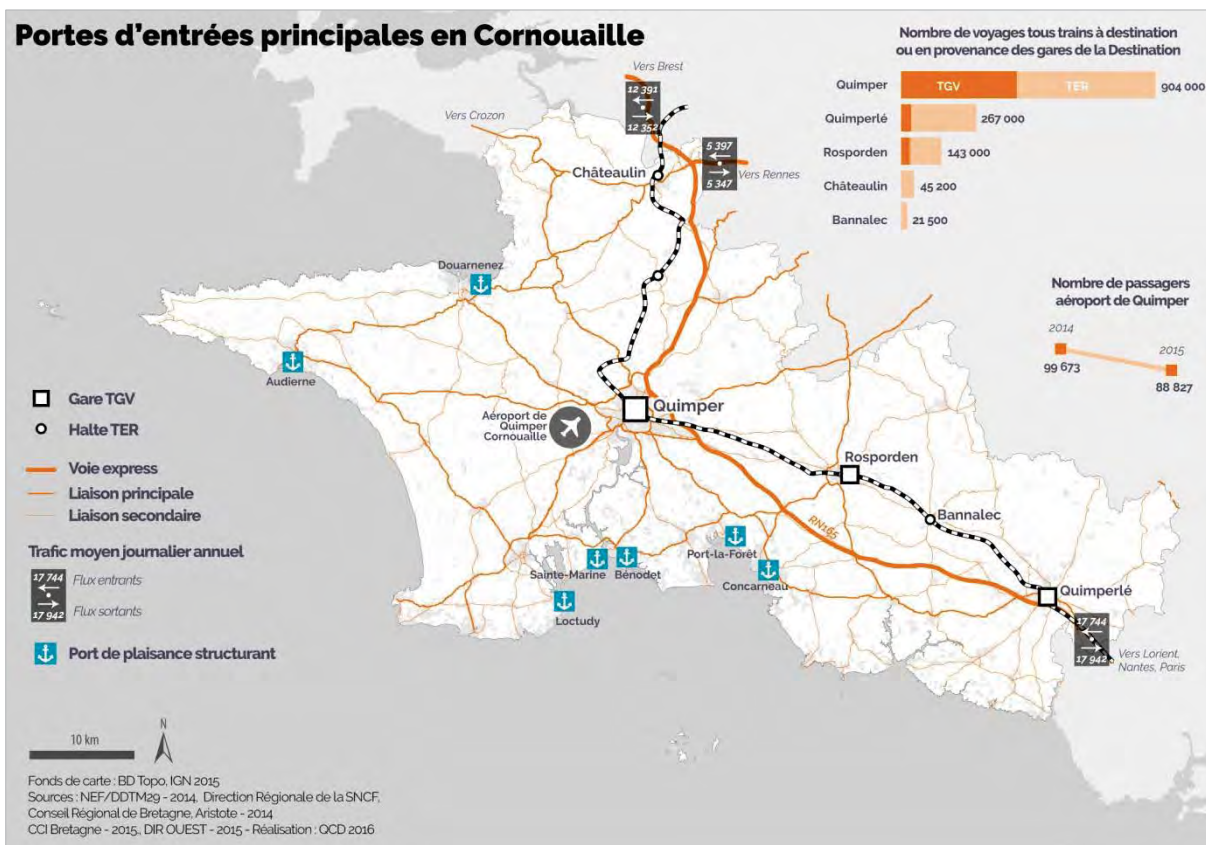


- ⇒ **La diffusion de l'information sur les mobilités touristiques sera abordée de manière transversale dans une dernière partie.**

# PARTIE 2 : VENIR EN CORNOUAILLE



Située à la pointe sud du Finistère, la Cornouaille est incontestablement en position périphérique. Plusieurs portes d'entrées mettent en lien ce vaste territoire avec l'extérieur : axes routiers, gares, aéroports et ports structurants.





## 1. Un accès routier fluide garanti par un réseau structurant

La Cornouaille est irriguée par deux axes routiers structurants (cf carte page précédente), dont l'utilisation est gratuite, comme sur l'ensemble du réseau routier breton :

- La RN 165, qui arrive depuis **Lorient, Nantes et Paris** pour l'entrée sud, et depuis **Brest et Roscoff**, pour l'entrée nord.
- La RN 164, qui arrive depuis **Saint-Brieuc, Saint-Malo et Rennes** pour l'entrée est.

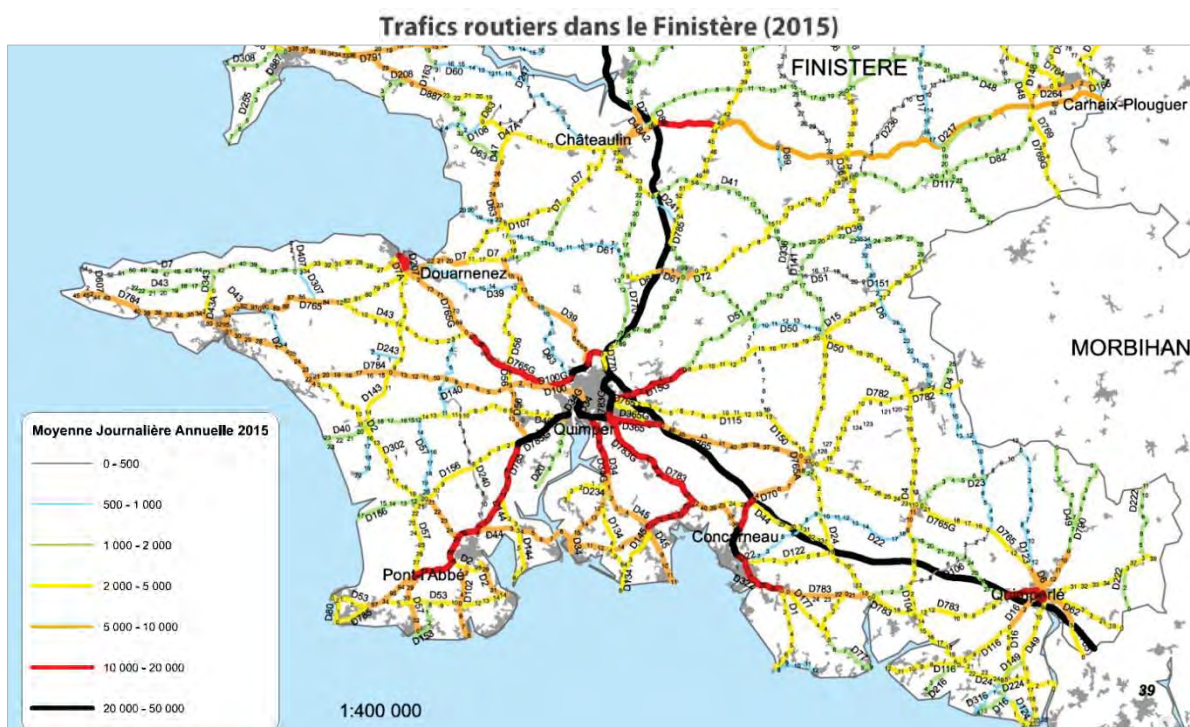
Les passages de véhicules sur ces axes sont comptabilisés mais rien ne permet de différencier les véhicules entre eux et donc de faire une distinction entre déplacements quotidiens et ceux à vocation touristique. En revanche, les chiffres fournis par la DIR Ouest (cf tableau ci-dessous) permettent de dégager un **ordre de grandeur** et une hiérarchisation entre les trois entrées routières. **L'entrée située au sud de la Cornouaille est la plus fréquentée.** Cette tendance s'accroît d'ailleurs en été avec un pic à **21 000 passages journaliers au mois d'août**, contre 14 000 en janvier.

Ce flux de véhicules se répartit ensuite sur le territoire par le biais des axes routiers principaux (cf carte ci-dessous). **En période estivale, certains axes voient leur fréquentation quasiment multipliée par deux.** À titre d'exemple, le nombre de véhicules comptabilisés par jour sur la RD 44 à la Forêt-Fouesnant passe de 8 000 en hiver à 15 500 en été, et sur la RD 224 à Clohars-Carnoët de 3 100 à 6 200.

Nombre de passages sur les Routes Nationales aux trois points d'entrées en Cornouaille

	Moyenne journalière annuelle	Moyenne journalière mensuelle en janvier	Moyenne journalière mensuelle en août	Variation saisonnière (janvier-août)
Entrée sud par la RN 165	17 000	14 000	21 000	+ 7 000
Entrée nord par la RN 165	12 000	10 000	13 000	+ 3 000
Entrée est par la RN 164	5 000	4 000	5 000	+ 1 000

Source : DIR Ouest, Trafic 2015 sur les Routes Nationales du Finistère.



Source : Recueil du trafic 2015, Conseil Départemental.

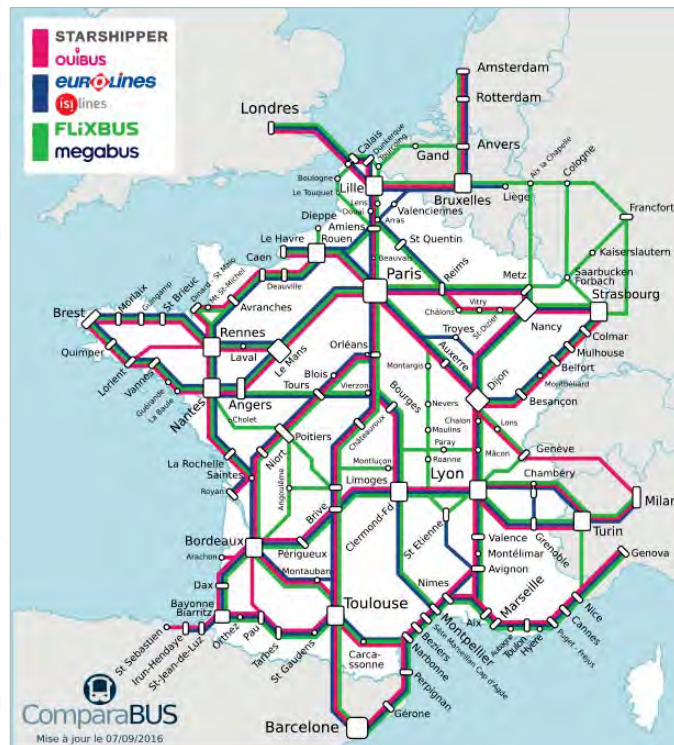
Parmi les véhicules qui arrivent en Cornouaille par la route, la distinction entre voitures individuelles, covoiturage et transports par les cars « Macron » n'est pas connue à ce jour. Ces deux derniers modes de transports représentent pourtant une évolution majeure dans l'offre de transports.

## ■ Cars « Macron » : plus loin et moins cher

Les cars longue distance, dits cars « Macron », sont apparus en 2015 lorsque le transport régulier de voyageurs par autocar pour des liaisons supérieures à 100 kilomètres a fait l'objet d'une libéralisation (loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques).

D'abord au nombre de cinq, les opérateurs se sont regroupés récemment formant trois groupes : Starshipper-Oui Bus; Eurolines-Isilines; Flixbus-Megabus.

On compte actuellement **257 lignes régulières, qui desservent 193 villes<sup>6</sup>, dont Quimper**. Une **demande d'arrêt en gare de Concarneau** a été déposée par Flixbus en 2016.



Ce marché est en expansion continue depuis sa création :

- **3,4 millions de passagers** transportés (entre août 2015 et juin 2016) ;
- Un **taux de remplissage** passé **de 30%** en début d'année 2016 à **près de 47%** au troisième trimestre<sup>7</sup> ;
- Des **tarifs** qui restent **compétitifs pour réaliser des déplacements de moyenne et longue distances**, malgré une tendance à la hausse des tarifs depuis début 2016 ;
- Une **distance moyenne** réalisée d'environ **350km** (entre 2015 et 2016) ;
- **Deux tiers des voyageurs** concentrés sur des **trajets entre Paris et les régions**.

⇒ Aucun élément à ce jour ne permet de différencier les flux de voyageurs entrants et sortants, et donc d'identifier si cette offre est plus prisée par les touristes qui souhaitent entrer en Cornouaille ou les habitants qui souhaitent en sortir. Quoi qu'il en soit, l'intérêt de cette nouvelle solution de transport pour le voyageur réside bien dans son coût compétitif et son choix de liaisons transversales entre 193 destinations, quitte à passer plus de temps dans les transports.

<sup>6</sup> Rapport annuel - Marché du transport par autocar et gares routières, ARAFER, 2016.

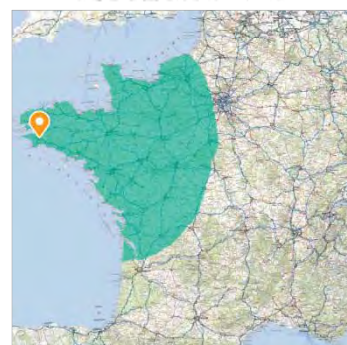
<sup>7</sup> Autocars « Macron » : fréquentation et recettes en hausse au troisième trimestre 2016, Localtis, 14 décembre 2016.

## ■ Le covoiturage, une opportunité dans un rayon de 500 kilomètres

Dans une enquête réalisée auprès des utilisateurs du covoiturage « longue distance »<sup>8</sup>, l'ADEME met en évidence que parmi les utilisateurs de la plateforme Blablacar :

- **85%** covoiturent pour **rendre visite à des proches** ;
- **67%** covoiturent pour **partir en vacances ou en weekends** ;
- La **distance moyenne** d'un déplacement est de **364 kilomètres** ;
- Il semble qu'**au-delà du seuil de 500 kilomètres**, les passagers utilisent davantage **le train ou l'avion** pour des questions de rapidité et de confort. Si on observe ce seuil depuis Quimper (cf carte ci-contre), le Grand Ouest apparaît donc comme une zone privilégiée pour trouver un covoiturage vers la Cornouaille ;
- L'**Ile-de-France** concentre à elle seule **28% des origines et destinations** des déplacements en covoiturage. Plus proche de la Cornouaille, **l'agglomération nantaise** est également un pôle majeur de covoiturage.

**Le rayon critique du covoiturage longue distance autour de la Cornouaille : 500 km**



Source : Géoportail.

Autre élément intéressant issu de l'enquête de l'ADEME : **le profil des usagers a évolué** ces dernières années, loin du cliché de l'étudiant non-motorisé et limité par son budget. De plus en plus âgé (33 ans en moyenne), le « covoitreur » est souvent une personne vivant seule ou en couple sans enfant, avec une sur-représentation des employés et cadres. Enfin, la tendance est également à la **diffusion géographique de la pratique**, présente non seulement en milieu urbain mais de plus en plus dans les villes de moins de 10 000 habitants et communes rurales.

- ⇒ La pratique du covoiturage concerne donc potentiellement des bassins émetteurs de clientèles habituées à fréquenter la Cornouaille (le Grand Ouest, l'Ile-de-France), et des usagers de plus en plus enclins à utiliser ce mode de transport.

En résumé, **l'axe structurant RN 165**, gratuit, qui traverse la Cornouaille du nord au sud permet un **accès fluide au territoire**, bien que certaines ramifications du réseau soient plus chargées en période estivale. De plus, de **nouvelles offres de transports** prennent une place progressive dans les habitudes des voyageurs, en donnant davantage de **flexibilité sur le rapport prix/temps de parcours**.

Comparatif pour un aller Paris-Quimper	Voiture individuelle	Covoiturage	Car longue distance
Coût du trajet	61€	De 27 à 36€	De 19 à 24€
Durée	6h30	6h30	De 8h30 à 13h
Les + du voyage	Indépendance et flexibilité	Convivialité	Wifi
Empreinte CO <sub>2</sub> par passager (en kg eq. CO <sub>2</sub> )	144,25	36,06	22,53

L'enjeu pour la Cornouaille est de s'adapter à cette diversification des usages qui peut représenter un potentiel pour développer l'accès longue distance sans voiture individuelle.

<sup>8</sup> Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance, synthèse, ADEME, 2015.

## 2. Trois gares principales connectées au réseau ferroviaire national et régional

La Cornouaille compte trois gares principales (cf carte page 16), accueillant à la fois les trains régionaux TER et les TGV – Quimper, Rosporden, Quimperlé – ainsi que deux gares TER – Bannalec, Châteaulin.

### ■ Une fréquentation répartie entre trois gares principales

La gare de **Quimper** est la principale de Cornouaille : elle accueille **904 000 voyageurs annuels**, dont 492 800 en TER<sup>9</sup>. Les prévisions d'ici 2025 sont estimées entre 1,3 et 1,6 million de voyageurs<sup>10</sup>. La gare connaît une desserte de 52 arrêts en moyenne journalière annuelle (données 2013) et une moyenne journalière de 2 700 voyageurs en transit (données 2009)<sup>11</sup>.

La gare de **Quimperlé** vient en seconde position avec **267 000 voyageurs annuels**, en majorité en TER. La gare connaît une desserte de 28 arrêts en moyenne journalière annuelle (données 2013) et une moyenne journalière de 700 voyageurs en transit (données 2009),

Enfin, la gare de **Rosporden** vient en troisième position avec **143 000 voyageurs annuels**, en majorité en TER. La gare connaît une desserte de 28 arrêts en moyenne journalière annuelle (données 2013) et une moyenne journalière de 400 voyageurs en transit (données 2009).

Sur la section Quimper – Lorient, on compte en **moyenne journalière annuelle 12 TER en circulation et 7 TGV** (données 2014),

### ■ Une connaissance limitée de l'impact des déplacements touristiques

Sans différenciation entre les passagers utilisant le train dans un but touristique et les autres, l'interprétation des chiffres disponibles est limitée. Les données actuelles ne nous permettent pas de faire une analyse sur les liaisons TGV au départ ou à destination des gares de Cornouaille.

En revanche, les données sur les voyages en TER permettent de dresser plusieurs constats.

Tout d'abord, on peut observer que **les trajets les plus fréquentés en TER** au départ ou à l'arrivée d'une des gares de Cornouaille **dépassent les frontières de la Destination** (cf tableau ci-contre).

Principales Origines - Destinations des gares de la Destination Quimper Cornouaille sur les trajets en TER	
Lorient - Quimperlé	110 000 passagers
Rennes - Quimper	82 600
Lorient - Quimper	76 600
Brest - Quimper	73 600
Quimperlé - Quimper	53 500
Quimper - Nantes	53 200
Rosporden - Quimper	38 600
Lorient - Rosporden	26 000
Quimper - Châteaulin	21 200
Vannes - Quimper	20 900

Sources : Conseil régional de Bretagne, SNCF (Aristote 2014) - Données arrondies à la centaine.

<sup>9</sup> Données 2014, Conseil Régional de Bretagne, SNCF. Source identique pour le nombre de voyageurs annuels en gare de Quimperlé et Rosporden.

<sup>10</sup> Données extraites du dossier de concertation concernant le Pôle d'échange multimodal en gare de Quimper, novembre 2016.

<sup>11</sup> Données issues de l'Atlas géographique « Offre et demande de déplacement en Bretagne », DREAL Bretagne - CEREMA, Août 2014. Source identique pour les moyennes journalières en gare de Quimperlé et Rosporden, et les moyennes journalières de train en circulation.

Les graphiques visibles en annexe n°3 illustrent **les catégories d'usagers qui empruntent le TER** et les **variations du nombre de voyages TER selon les mois de l'année** dans les gares de Quimper, Quimperlé et Rosporden. Trois tendances peuvent être notées :

- Dans les trois gares, **les voyages TER diminuent sur la période de mai à août**, et un pic de fréquentation est atteint en septembre. En effet, la Direction des Transports et de la Mobilité de la région Bretagne confirme que chaque année un regain d'utilisation des transports en commun est observé sur le mois de septembre.
- **À l'année**, les **usagers abonnés** (scolaire ou abonnement Uzuël TER Bretagne) sont majoritaires pour les voyages TER en gare de **Quimperlé** et de **Rosporden**, tandis que ce sont les **usagers sans abonnement** qui sont les plus représentés à **Quimper**.
- Sur les mois de juillet et août, la proportion d'usagers abonnés diminue sensiblement, en particulier en août, au profit des usagers sans abonnement. Les chiffres montrent également **que ce sont en juillet et août que ces trajets d'usagers sans abonnement sont les plus nombreux** en comparaison avec le reste de l'année. Ainsi, à Quimper, le nombre de voyages en TER d'usagers sans abonnement passe de 22 900 en juin à 30 000 en juillet, et 34 800 en août.

## ■ Un accès plus rapide et plus fréquent à partir du 2 juillet 2017

Dans le cadre du projet Bretagne à Grande Vitesse, **50 minutes sont gagnées en moyenne sur les temps de trajet entre Paris et la Cornouaille à partir du 2 juillet 2017**. Les nouveaux horaires TGV pour l'été et l'automne 2017 sont visibles en annexe n°4. Ces horaires ont été revus afin de faciliter les déplacements à la journée vers ou depuis Paris.

- ⇒ Le **meilleur temps de parcours** proposé entre Paris...
  - et Quimper : 3h31 en semaine, 3h16 le vendredi (un train « drapeau », ne s'arrêtant qu'à Vannes et Lorient).
  - et Quimperlé : 3h15.
  - et Rosporden : 3h30.
- ⇒ Le **nombre d'allers-retours journaliers entre Paris et Quimper passe de 7 à 9**, dont en moyenne 5 TGV ne s'arrêtant qu'à Quimper, et 4 TGV s'arrêtant à Quimperlé, Rosporden et Quimper.
- ⇒ Enfin, dans un souci de complémentarité, **la Région Bretagne a adapté les horaires des TER et cars régionaux** à cette nouvelle offre.

### Quels tarifs pour un trajet vers la Cornouaille ?

Au niveau tarifaire, le **réseau TER Bretagne** maintient l'opération « prix ronds » : elle permet de bénéficier de prix attractifs, fixés par paliers, sur un aller-retour en TER réalisé dans un délai de 7 jours. Les moins de 26 ans bénéficient également de tarifs réduits (plus de détails en annexe n°2.2).

Le **réseau SNCF** a annoncé au printemps 2017 les tarifs proposés à partir de la mise en place de la Ligne à Grande Vitesse en juillet.

Enfin, les **conditions d'embarquement de vélos**, non démontés ou pliés, diffèrent d'un réseau à l'autre :

- gratuit et sans réservation dans les TER (sous réserve de places disponibles) ;
- payant et sur réservation dans les TGV.

## Un gain de temps qui rapproche les grandes villes bretonnes de Paris



En résumé, ces évolutions positionnent la Cornouaille à **moins de quatre heures de Paris** et ouvrent des perspectives en termes de **courts ou moyens séjours depuis l'Île de France**. Il est évident que le gain de temps acquis pour la Cornouaille est également partagé par d'autres Destinations touristiques bretonnes. A l'échelle de la Bretagne, les acteurs locaux ont fait part de leurs **attentes sur les retombées touristiques**, à la fois pour le tourisme d'agrément et le tourisme d'affaires. Les clientèles de « city breakers », adeptes de séjours inférieurs à quatre nuits, pour quitter les grandes villes et se ressourcer, sont particulièrement attendues.

Le **projet régional « En Bretagne sans ma voiture »** mobilise depuis 2016 les Destinations touristiques sur ce sujet, afin de proposer une offre de courts et moyens séjours sans voiture personnelle à partir de juillet 2017.

Enfin, l'accès en Cornouaille via le **réseau TER** présente également des **avantages pour une clientèle bretonne**, grâce à une offre tarifaire attractive et organisée en complémentarité des TGV.

Le rôle de porte d'entrée des gares de Cornouaille est donc essentiel pour profiter de ces dynamiques.

### 3. Un accès par voie aérienne en Cornouaille mais aussi sur les Destinations voisines

L'aéroport Quimper Bretagne est situé à Pluguffan (cf carte page 16) en position centrale sur le territoire. Il permet actuellement de relier trois destinations, en France et en Angleterre.

Destination	Type de ligne et compagnie	Fréquence des vols	Durée du vol
Paris Orly	Régulière (Hop! Air France)	3 vols quotidiens en semaine 1 vol le samedi 2 vols le dimanche	1h30
Londres	Saisonnnière (British Airways)	De mi-mai à début septembre, vols les jeudis, samedis et dimanche, ainsi que les mardis en juillet-août.	1h15
Figari (Corse)	Saisonnnière (Hop! Air France)	De mi-juin à début septembre, vols les samedis.	1h55

Depuis 2017, la gestion de l'aéroport est assurée par un consortium mené par la CCI Métropolitaine Bretagne Ouest jusqu'en 2036. Sur la ligne Quimper-Londres, **l'objectif** est de passer de 4 500 à 7 000 voyageurs, et **sur l'ensemble des lignes de 87 000 passagers en 2017 à 152 000 en 2036**<sup>12</sup>. Ces objectifs s'inscrivent dans un contexte difficile pour l'aéroport, confronté à une baisse de fréquentation marquée en comparaison avec ses concurrents Brest et Lorient (cf tableau ci-dessous). Le manque de régularité sur la liaison vers Paris Orly est régulièrement mis en cause par les acteurs économiques dans la presse.

#### Liaisons aériennes depuis l'aéroport de Quimper



#### Nombre annuel de passagers dans les aéroports

	2014	2015	Évolution
Quimper	99 673	88 827	- 11 %
Lorient	123 274	146 002	18 %
Brest	999 387	1 000 192	0 %

Source : *Repères économiques Bretagne, Année 2015, CCI Bretagne.*

Les aéroports de Brest et Lorient sont situés à moins d'une heure de Quimper et proposent des liaisons plus diversifiées, notamment l'aéroport de Brest.

- ⇒ L'aéroport Brest Bretagne dessert :
  - à l'année : 10 villes françaises, 9 villes européennes et 4 destinations internationales ;
  - en saison : 8 villes européennes et 2 destinations internationales.
- ⇒ L'aéroport Lorient Bretagne Sud dessert :
  - à l'année : 1 ville française (aéroport Paris Orly) ;
  - en saison : 2 villes européennes (Porto et Londres).

<sup>12</sup> Aéroports, un seul pilote pour Brest et Quimper, *Ouest-France*, 27 septembre 2016.

En résumé, l'aéroport Quimper Bretagne est une **porte d'entrée relativement fragile** en Cornouaille au vu des variations de fréquentation. Elle **permet pourtant d'ouvrir la Destination vers la clientèle britannique**, 2<sup>e</sup> clientèle étrangère présente sur le territoire (Source : données 2016 issues de l'enquête REFLET, CRT Bretagne).

Étant donné la proximité avec les deux aéroports voisins, **Brest et Lorient**, on peut parler de **portes d'entrées indirectes** en Cornouaille. Elles sont indéniablement **complémentaires** puisqu'elles permettent d'ouvrir l'accès à des bassins de clientèle plus divers en France et plus éloignés à l'étranger.

#### 4. L'accès par la mer : une porte d'entrée emblématique mais réservée à une clientèle restreinte

Le long de ses **330 km de côtes**, la Cornouaille dispose d'un **réseau de ports structurants et de zones de mouillages** adaptés à l'escale des plaisanciers (cf carte page 16 pour les ports structurants).

En Cornouaille, les **ports d'accueil les plus fréquentés** sont Concarneau et Loctudy. Concarneau fait d'ailleurs partie des quatre ports les plus fréquentés en escale dans le Finistère, avec Camaret-sur-Mer, Roscoff Bloscon et l'Aber Wrac'h<sup>13</sup>.

Port	Nombre de navires en escale (2014)	Nombre de nuitées d'escale cumulées (2014)
Concarneau	3 663 ↗	6 018 ⇒
Loctudy	2 051 ⇒	3 665 ⇒
Sainte-Marine	1 707 ⇒	3 456 ⇒
Bénodet	1 427 ⇒	NC
Douarnenez	1 103 ↗	2 329 ↗
Audierne	618 ⇒	1 069 <sup>NC</sup>

Evolution depuis 2012 (si donnée connue) : ↗ en hausse ; ⇒ stable.  
Source : étude Nautisme en Finistère – IUEM – UBO, 2015.

Cette pratique de l'escale était encore assez peu analysée, jusqu'à une étude réalisée en 2015 par Nautisme en Finistère et l'UBO<sup>14</sup>.

- ⇒ Près de **33 000 bateaux de passage** ont été répertoriés dans le Finistère en 2015 ;
- ⇒ Parmi les plaisanciers en escale, on trouve **73% de Français et 27% d'étrangers** ;
- ⇒ Les escales ont une **durée moyenne de 2 jours** ;
- ⇒ Les **dépenses / jour d'escale** sont de **38€ / personne** ;
- ⇒ Les **points positifs** soulignés par les plaisanciers interrogés : **l'accueil, la beauté des sites, les équipements** ;
- ⇒ Les **points négatifs** soulignés par les plaisanciers interrogés : le **manque de commerces** de proximité et les dysfonctionnements **Wifi**.

La **pratique du co-baturage**, sur le modèle du covoiturage, tend également à se développer. Plusieurs plateformes de mise en relation entre usagers existent sur le web, dont une plateforme bretonne.

De plus, des **paquebots** accostent sur certains ports de Cornouaille : en 2016, le port du Rosmeur à **Douarnenez** en accueillit six (de 64 à 350 passagers par paquebot), et le port de **Concarneau** en accueillit deux (de 700 et 1258 passagers).

Plusieurs initiatives et événements locaux mettent en valeur l'escale, dont la **Semaine du petit cabotage**. Organisée par Nautisme en Finistère depuis 2008, elle permet à une flottille de caboteurs de découvrir les

<sup>13</sup> Mieux connaître les plaisanciers en escale dans les ports du Finistère, approche quantitative et qualitative, Nautisme en Finistère-IUEM-UBO, 2015.

<sup>14</sup> *ibid.*



côtes et les ports emblématiques du Finistère sur un circuit alliant nautisme, tourisme, culture et terroir. En 2016, le circuit de Cornouaille a accueilli 20 bateaux pour une navigation entre Loctudy, Pont-Aven, Doëlan, Trévignon, Concarneau et Fouesnant. On peut également souligner le fait que plusieurs ports du Finistère adhèrent au **réseau « Passeport Escales »**<sup>15</sup>, regroupant 138 ports situés en France, Angleterre et Espagne.

Enfin, le **port de Roscoff**, situé à 1h20 de Quimper, assure des liaisons avec l'Irlande, le Royaume-Uni et l'Espagne. On peut quasiment le considérer comme une porte d'entrée indirecte puisque de nombreux touristes débarquent à Roscoff avant de rejoindre leur lieu de séjour en voiture.

En résumé, la Cornouaille bénéficie d'une **façade maritime** dotée en **ports et points de mouillage** qui permettent d'accoster en différents points du territoire. En 2016, deux ports accueillent des paquebots en escale plusieurs fois par an, et plus largement, l'ensemble des ports peuvent accueillir des plaisanciers en escale.

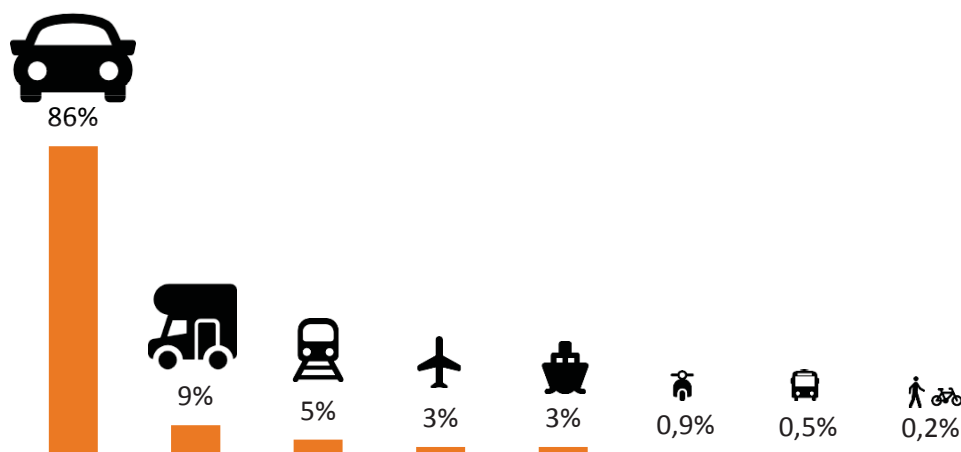
Clientèle adepte de courts, voire très courts, séjours, les **plaisanciers** ont été **particulièrement étudiés par Nautisme en Finistère**, afin de mieux connaître leurs comportements et leurs attentes. Des efforts pourraient être mis en œuvre pour **adapter les services proposés dans les ports** et ainsi développer le potentiel de cette porte d'entrée maritime sur le territoire.

---

<sup>15</sup> Dans le cadre de ce réseau, le client informe préalablement son port d'attache de son départ en croisière. En contrepartie le port d'accueil lui accorde la gratuité des frais d'escale pendant la durée de la mise à disposition de son poste d'amarrage. Pour inciter à la navigation, la gratuité accordée aux plaisanciers ayant déclaré leur avis de croisière est limitée aux 2 premières nuitées de chaque escale.

## En conclusion...

Afin de conclure cette partie sur l'accès en Cornouaille, il est intéressant d'observer les derniers résultats de l'enquête REFLET, menée par le CRT Bretagne en 2016 (cf graphique ci-dessous). **L'accès par la voiture reste prédominant** : il concernait déjà 90 % des touristes dans le Finistère interrogés en 2005 (enquête MORGOAT, 2005). En revanche, le **camping-car** n'était cité que par 2,40% des touristes, visiblement de plus en plus intéressés par cette solution, combinant à la fois transport et hébergement.



**Dotée d'un réseau routier structurant et de qualité, la Cornouaille accueille donc une majorité de visiteurs par la route.** L'augmentation, très saisonnière, de la fréquentation automobile sur certains axes internes au territoire peut interroger sur la place de la voiture au cours du séjour. La partie 4 permettra d'examiner les solutions mises en œuvre pour s'en passer une fois sur place. De plus, la diversification des usages (covoiturage, car longue distance...) offre également de nouvelles opportunités pour développer l'accessibilité longue distance au territoire, sans voiture individuelle. Bouleversant les rapports prix – temps de parcours, ces usages séduisent une partie des clientèles et créent de nouvelles attentes en termes d'accueil (aménagement, information...).

**L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse constitue également un défi pour la Cornouaille, qui dispose de trois gares connectées au réseau national et régional.** Si l'augmentation de fréquentation liée à la LGV est difficile à chiffrer, il est clair que des retombées économiques sont espérées par les acteurs locaux. Au-delà d'une mobilisation des Destinations touristiques pour proposer des offres de courts et moyens séjours sans voiture personnelle, l'aménagement des gares pour faciliter l'arrivée sur le territoire est primordiale. La partie 3 permettra d'aborder les solutions existantes pour quitter et rejoindre les gares de Cornouaille sans voiture personnelle.

**Levier incontournable pour développer l'accessibilité longue distance d'un territoire, notamment vers l'étranger, l'avion est pourtant un mode d'accès fragilisé en Cornouaille.** Actuellement, les aéroports de Brest et Lorient, relativement proches, viennent compléter cette offre de liaisons aériennes.

**Enfin, l'accès par la façade maritime peut représenter un potentiel intéressant bien qu'il concerne encore une cible de clientèle restreinte.** Les travaux récents à l'échelle départementale sur les attentes de ces clientèles permettent de soulever plusieurs pistes pour améliorer les services proposés dans les ports. De plus, l'accueil de paquebots dans deux ports du territoire offre également une visibilité élargie à cette entrée maritime en Cornouaille.

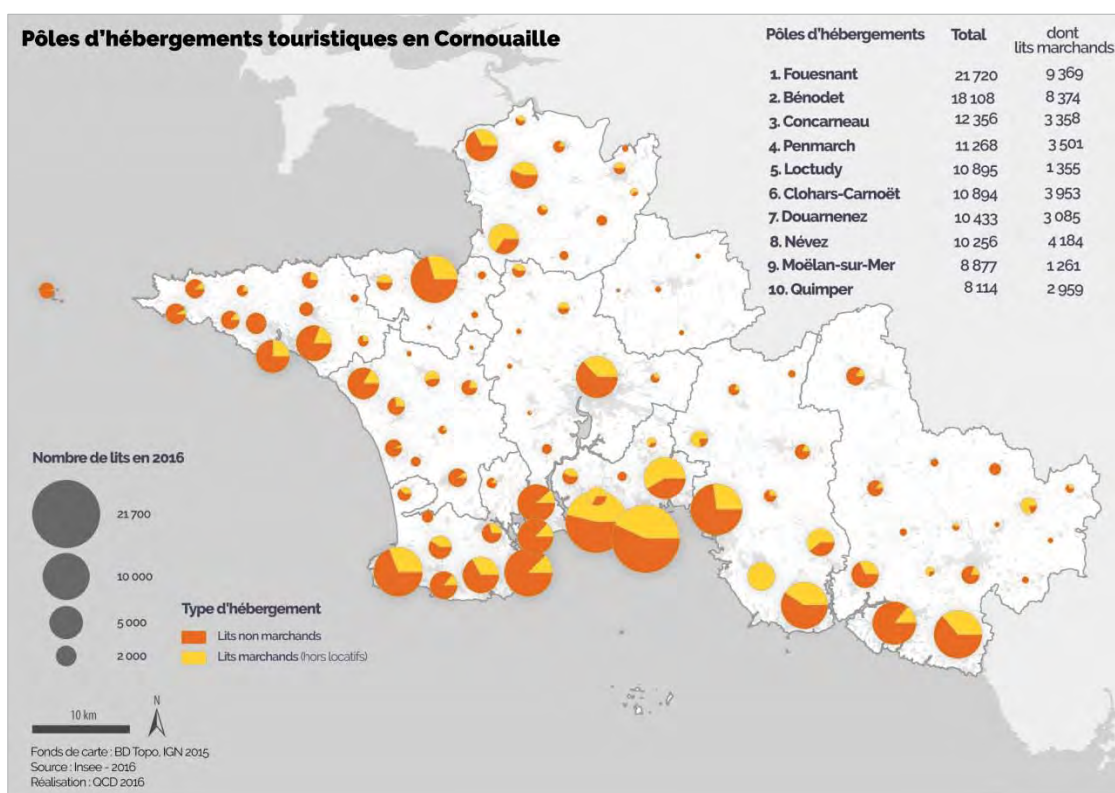
# PARTIE 3 – LE DERNIER KILOMÈTRE JUSQU’À L’HEBERGEMENT



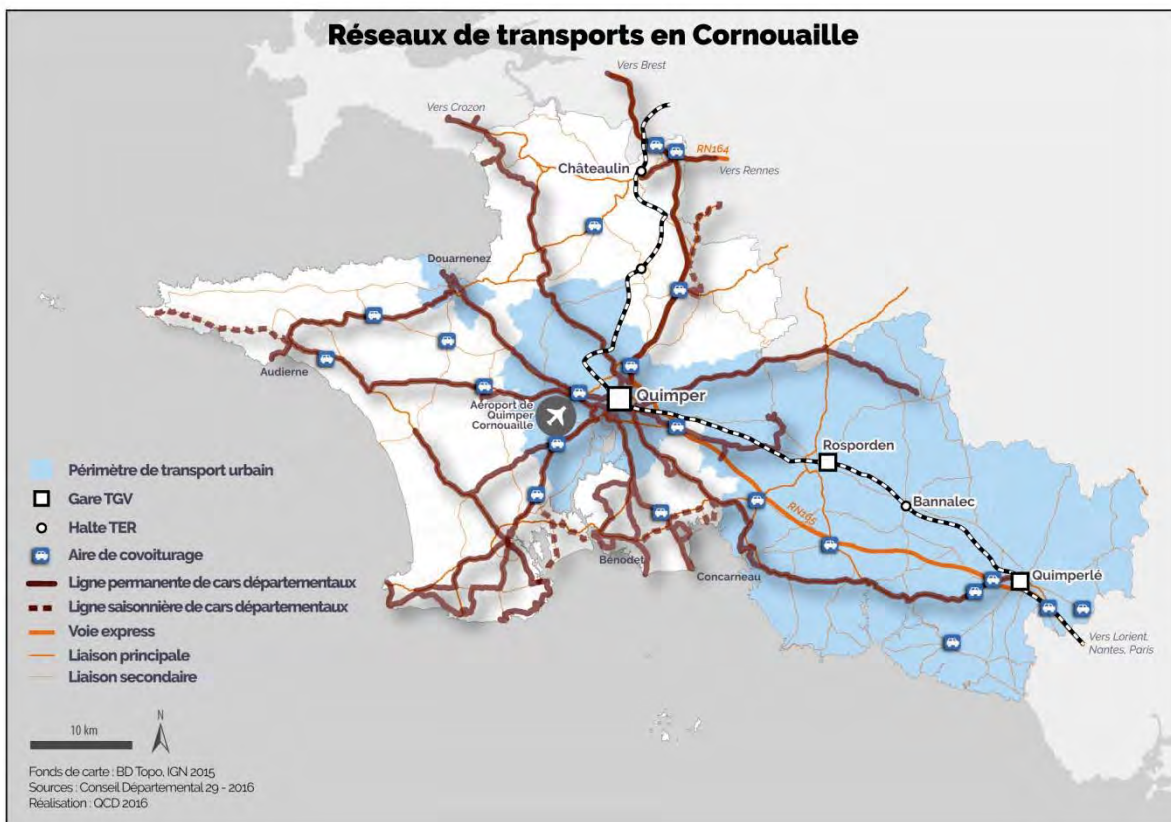
Après avoir identifié les portes d’entrées en Cornouaille, l’enjeu est d’analyser si le parcours depuis ces points jusqu’aux lieux d’hébergements répond aux besoins des clientèles. **Ce parcours, dit du « dernier kilomètre », doit être assuré avec un maximum de continuité (spatiale et temporelle)** pour éviter aux usagers une rupture de charge<sup>16</sup> désagréable et pénalisante.

À l’échelle de la Cornouaille, le parallèle entre la répartition géographique des portes d’entrées (cf carte page 16) et des pôles d’hébergements (cf carte ci-dessous) permet de mesurer l’enjeu de ce « dernier kilomètre ». Il faudrait, en réalité, parler des « derniers kilomètres » au pluriel, puisque ces portes d’entrées (gares, aéroport, axe routier RN 165...) et les pôles d’hébergement principaux sont séparés par des distances importantes. En effet, les **principaux pôles d’hébergements touristiques sont situés sur les communes littorales** : la concentration la plus importante est localisée de la pointe du Pays Bigouden Sud à Clohars-Carnoët, et complétée par plusieurs pôles plus isolés : Douarnenez, Quimper, Audierne, Saint-Nic, Plozévet. (→ Classement détaillé des pôles d’hébergements touristiques en annexe n°5).

À une échelle plus locale, la répartition des lits touristiques peut être très variable : parfois très dispersée (en particulier en ce qui concerne les meublés, gîtes et chambres d’hôtes en zones rurales) ou, au contraire, fortement concentrée, en particulier sur le littoral. **Cette hétérogénéité complexifie d’autant plus l’organisation du parcours du « dernier kilomètre ».**



<sup>16</sup> La rupture de charge correspond à la transition du voyageur entre deux moyens de transport utilisés au cours d’un même déplacement.









Les sous-parties suivantes porteront sur le **parcours du dernier kilomètre** depuis les **gares, l'aéroport** Quimper Bretagne et les **aires de covoiturage**, en s'appuyant sur **réseaux de transport du territoire** (cf carte ci-dessus), les **modes doux**, les **offres privées et collaboratives**.

NB : les ports de plaisance ne sont pas inclus dans ces points de départ vers un hébergement touristique. En effet, pour les plaisanciers en escale, le bateau est souvent utilisé comme solution d'hébergement.

## 1. Depuis les gares : un parcours sans voiture encore complexe à organiser, malgré les efforts menés sur l'intermodalité

### ■ Quimper, une gare ferroviaire et routière, centrale en Cornouaille

SOLUTIONS DE TRANSPORT DISPONIBLES DEPUIS LA GARE DE QUIMPER																												
 <b>Réseau de bus QUB</b>	<p>Dans un rayon de 350 mètres : 7 lignes (1, 2, 7, 8, 9, 12, 13) desservent la gare du lundi au samedi, et 2 lignes le dimanche.</p> <p>Rayonnement : Quimper, Ergué-Gabéric. Autres communes accessibles par correspondance.</p> <p>Amplitude horaire : globalement entre 7h et 20h, fréquence variable selon les lignes. Le service nocturne « Flexo » permet d'avoir une liaison jusqu'à 22h le vendredi et le samedi, sur demande.</p> <p>(→ carte et informations pratiques en annexe n°2.4)</p>																											
 <b>Réseau de cars Penn-Ar-Bed</b>	<p>18 lignes desservent la gare toute l'année et 19 en été.</p> <p>Horaires et fréquences quasiment propres à chaque ligne, dépendant de la période (scolaire ou vacances) et du jour de la semaine.</p> <p style="text-align: center;"><b>Moyenne du nombre d'allers-retours des cars Penn-Ar-Bed depuis la gare routière</b></p> <table border="1" data-bbox="475 918 1417 1198"> <thead> <tr> <th>Inférieur ou égal à 3 AR/j</th> <th>Entre 3 et 6 AR/j</th> <th>Egal ou supérieur à 6 AR/j</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>L37 : vers Camaret</i></td> <td><i>L31 : vers Brest</i></td> <td>L41 : vers Bénodet</td> </tr> <tr> <td><i>L62 : vers Carhaix</i></td> <td>L38 : vers Briec</td> <td>L42 : vers Fouesnant</td> </tr> <tr> <td>L45 : vers Scaër</td> <td>L53 : vers Audierne</td> <td>L43 : vers Concarneau et Trégunc</td> </tr> <tr> <td>L46 : vers Elliant</td> <td>L56B : vers Plomeur et Penmarc'h</td> <td>L51 : vers Douarnenez</td> </tr> <tr> <td>L52B : vers la Pointe du Raz</td> <td>L56C : vers Loctudy et Plobannaec-Lesconil</td> <td>L56 : vers Pont-l'Abbé</td> </tr> <tr> <td>L53B : vers la Pointe du Raz</td> <td></td> <td>L56A : vers Le Guilvinec et St-Guérolé</td> </tr> <tr> <td>L53 : vers Pouldreuzic</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>L56D : vers l'Île-Tudy (été)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Les lignes indiquées en italique sont des lignes sortant du périmètre de la Destination.</i></p> <p>(→ carte et informations pratiques en annexe n°2.3)</p>	Inférieur ou égal à 3 AR/j	Entre 3 et 6 AR/j	Egal ou supérieur à 6 AR/j	<i>L37 : vers Camaret</i>	<i>L31 : vers Brest</i>	L41 : vers Bénodet	<i>L62 : vers Carhaix</i>	L38 : vers Briec	L42 : vers Fouesnant	L45 : vers Scaër	L53 : vers Audierne	L43 : vers Concarneau et Trégunc	L46 : vers Elliant	L56B : vers Plomeur et Penmarc'h	L51 : vers Douarnenez	L52B : vers la Pointe du Raz	L56C : vers Loctudy et Plobannaec-Lesconil	L56 : vers Pont-l'Abbé	L53B : vers la Pointe du Raz		L56A : vers Le Guilvinec et St-Guérolé	L53 : vers Pouldreuzic			L56D : vers l'Île-Tudy (été)		
Inférieur ou égal à 3 AR/j	Entre 3 et 6 AR/j	Egal ou supérieur à 6 AR/j																										
<i>L37 : vers Camaret</i>	<i>L31 : vers Brest</i>	L41 : vers Bénodet																										
<i>L62 : vers Carhaix</i>	L38 : vers Briec	L42 : vers Fouesnant																										
L45 : vers Scaër	L53 : vers Audierne	L43 : vers Concarneau et Trégunc																										
L46 : vers Elliant	L56B : vers Plomeur et Penmarc'h	L51 : vers Douarnenez																										
L52B : vers la Pointe du Raz	L56C : vers Loctudy et Plobannaec-Lesconil	L56 : vers Pont-l'Abbé																										
L53B : vers la Pointe du Raz		L56A : vers Le Guilvinec et St-Guérolé																										
L53 : vers Pouldreuzic																												
L56D : vers l'Île-Tudy (été)																												
 <b>Modes doux</b>	<p>Voie verte Pluguffan-Pont-l'Abbé située à environ 10 km de la gare.</p> <p>Voie verte Douarnenez-Guengat située à environ 7 km de la gare.</p> <p>Pas de locations de vélo proches identifiées mais un loueur à Penmarc'h qui propose de livrer le vélo à la gare.</p> <p>En période estivale, sur certaines lignes du réseau Penn-ar-Bed, possibilité d'embarquer un vélo.</p> <p>(→ carte et informations pratiques en annexe n°2.11)</p>																											
 <b>Autres</b>	<p>Offres de taxis, VTC, location de voitures (agence ou particulier), covoiturages.</p> <p>(→ plus d'informations pratiques en annexe n°2.6 à 2.9)</p>																											
Informations complémentaires																												
 <b>Services à la gare</b>	<p>Accueil, billetterie, accueil handicapés, wifi, salle d'attente, borne libre-service, distributeur billets régionaux, objets trouvés, distributeur gratuit d'histoires courtes sur papier, photocopies, distributeur de billets de banque, rechargement portables et tablettes, boîte aux lettres, WC, agence d'intérim, café, restauration, abri vélo.</p>																											
	<p>Office de tourisme de Quimper situé à 1 kilomètre, dans le centre-ville historique.</p>																											

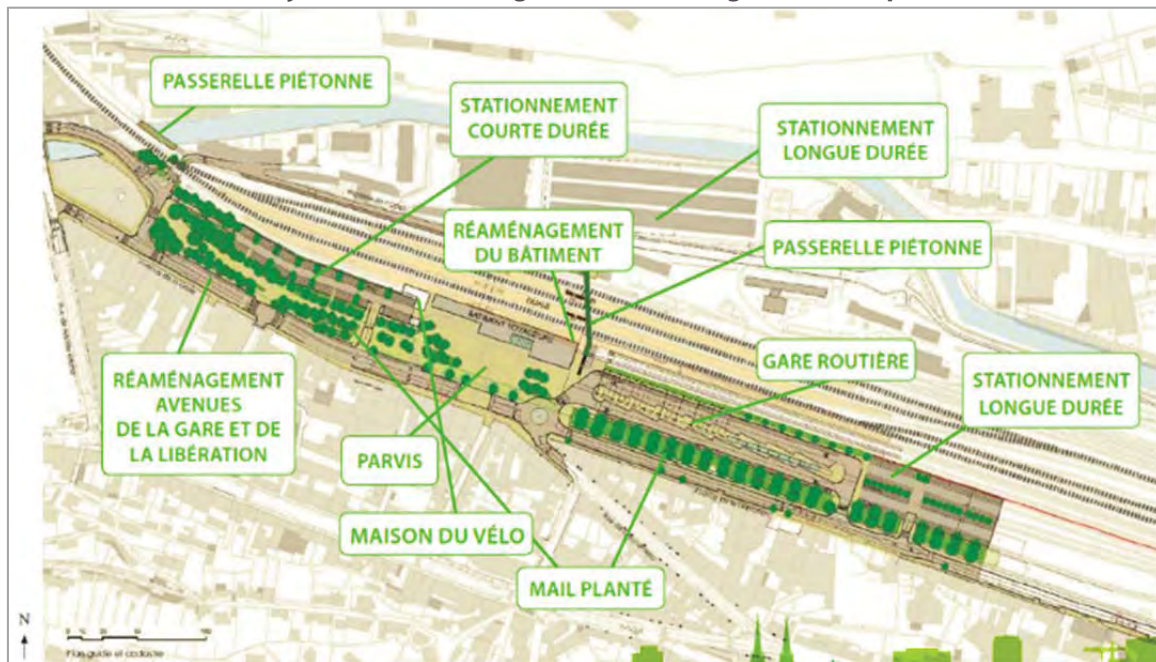
## Un Pôle d'Échange Multimodal en 2022

Un projet de réaménagement de la gare de Quimper est prévu pour 2022, les travaux démarrant en 2019.

Quatre enjeux principaux sont ciblés :

- **Enjeu capacitaire** : adapter la gare à une augmentation de la fréquentation ;
- **Enjeu intermodal** : favoriser le développement des transports collectifs et faciliter les échanges intermodaux sur le site de la gare ;
- **Enjeu d'accessibilité** : améliorer l'accessibilité pour tous et par les différents modes de transports ;
- **Enjeu urbain** : contribuer au projet global d'aménagement et de développement du quartier de la gare.

### Projet de Pôle d'Échange Multimodal en gare de Quimper



Source : dossier de concertation sur le projet de PEM en gare de Quimper, 2016.

L'**objectif** annoncé pour développer l'intermodalité en gare de Quimper est de diminuer la part modale des accès à la gare en voiture particulière de **58% à 50%** d'ici 2025, et de **faire évoluer la part modale des modes de transports partagés et des modes actifs de 42% à 50%** (cf graphiques ci-dessous).

Part modale voyageurs SNCF en gare de Quimper - Tous trains (Données 2010)



Objectif de parts modales voyageurs SNCF en gare de Quimper - Tous trains - Horizon 2025



Source : dossier de concertation sur le projet de PEM en gare de Quimper, 2016.

## Une opportunité pour faciliter le dernier kilomètre : les services « porte à porte » développés par la SNCF

Le principe des services « porte à porte » mis en place par la SNCF est de permettre au client de planifier son itinéraire du lieu de départ jusqu'au point d'arrivée, en réservant non seulement le billet de train mais également une offre complémentaire (taxi, VTC, location de voiture, vélo...).

Actuellement, les services « porte à porte » suivants sont disponibles dans les gares de Cornouaille :

- **Réservation du bus Rosporden-Concarneau** : un accord de commercialisation entre la SNCF et CCA permet de vendre du « Paris-Concarneau », incluant le transfert en bus depuis Rosporden. (La même chose a existé par le passé pour « Paris-Douarnenez ».)
- **Location de voiture** : par iDAvis (agence professionnelle), Oui Car (location entre particuliers). Depuis l'automne 2016, la mise en location des véhicules de fonction de la SNCF inutilisés le week-end est expérimentée via Oui Car, dans plusieurs gares de Bretagne.
- **Réservation d'un covoiturage** : par iDVRROOM.
- **Location de vélos** : par les loueurs « Accueil Vélo » partenaires (un seul en Cornouaille, à Rosporden).

D'autres services sont proposés dans certaines grandes agglomérations françaises et pourraient, à terme, être développés dans les gares de Cornouaille :


- Réservation d'un taxi ou VTC : par AlloCab (taxi) et iDCab (VTC).
- Location d'une voiture électrique pour une heure : par Watt Mobile.
- Location d'une voiture en libre-service à l'heure : par Zip Car.

Depuis 2016, lors de la **réservation sur l'appli SNCF**, le client peut effectuer une **recherche d'adresse à adresse** et comparer les possibilités qui s'offrent à lui pour le trajet domicile-gare et gare-lieu de séjour. Un partenariat entre la Région Bretagne et la SNCF permet d'intégrer à cette recherche les **données du système d'informations BreizhGo**. A l'inverse, le système BreizhGo ne permet pas, pour le moment, d'avoir accès aux offres développées par la SNCF pour le dernier kilomètre.




### Exemple de proposition envoyée par la SNCF avec le récapitulatif d'un voyage aller-retour Paris-Quimper

#### MON ITINÉRAIRE




Me rendre à la gare de départ en taxi, voiture, métro, bus... Renseigner mon adresse de départ




**Quimper**  
Plans, parking, services en gare

**Paris Montparnasse 1 Et 2**  
Plans, parking, services en gare



Rejoindre ma destination en taxi, voiture, métro, bus... Renseigner mon adresse d'arrivée



Votre taxi/chauffeur pour vous rendre à la gare ou en repartir Dès 10€\* avec IDCAB

## Dernier kilomètre depuis la gare de Quimper

### Atouts

- ✓ Gare située dans le **centre-ville** de Quimper et bien **insérée dans le maillage de bus urbains** de la QUB.
- ✓ Une **gare routière en position centrale** au sein du réseau de cars Penn Ar Bed.
- ✓ Des **rotations régulières** en transports en commun vers **Douarnenez, le Pays Bigouden, le Pays Fouesnantais, Concarneau et Châteaulin**, ce qui couvre les principaux pôles d'hébergements et offre un transfert à un **prix attractif**.
- ✓ Plusieurs **prestataires privés proches de la gare** (locations de voitures, taxis, ...).
- ✓ Une **émergence progressive de nouvelles offres** : VTC, transports de type collaboratif (covoiturage, locations entre particuliers).
- ✓ Un ensemble de **services en gare** qui peuvent faciliter l'attente du voyageur.

### Opportunités

- ✓ Un Projet de **Pôle d'Échange Multimodal** qui devrait **favoriser l'intermodalité**.
- ✓ **Services « porte à porte »** proposés par la SNCF pour faciliter le trajet du dernier kilomètre (cf encadré page précédente).
- ✓ Une réorganisation des transports interurbains entre le Département et la Région en 2017 : **meilleure prise en compte des attentes touristiques** (adaptation des horaires et fréquences), en complémentarité avec les attentes des habitants ?
- ✓ TGV plus fréquents et plus rapides à partir de 2017 : **augmentation du nombre de voyageurs** en gare de Quimper ?

### Faiblesses







- ✓ Sur le réseau Penn-ar-Bed, des **horaires prévus en fonction des déplacements scolaires et domicile-travail**, qui rendent impossibles ou compliquées les correspondances (*Ex : arrivant à 12h40 un vendredi, le temps d'attente pour le prochain car Penn-ar-Bed toutes lignes confondues varie entre 15 minutes et 5h20.*)  
→ Risque de **rupture important dans le parcours du voyageur**.
- ✓ Un **manque de lisibilité** des horaires de cars Penn-ar-Bed (variations selon les jours de la semaine, la période scolaire ou non) qui complexifie l'organisation du parcours.
- ✓ Des **rotations peu fréquentes en transports en commun** vers le **Haut Pays Bigouden, le Cap Sizun, le Pays de Châteaulin et du Porzay** (hormis Châteaulin), **le Pays Glazik, Concarneau Cornouaille Agglomération** (hormis les communes proches de Concarneau) **et Quimperlé Communauté**.
- ✓ Des **connexions avec les modes doux** (infrastructures, services dédiés, locations...) encore peu développées.
- ✓ Un **coût rapidement élevé** pour rejoindre les pôles d'hébergements littoraux en **taxi** (environ 30 km), et les extrémités de la Cornouaille.

### Menaces

- ✓ Un projet de Pôle d'Échange Multimodal plus tardif que dans les autres gares bretonnes (Lorient, Morlaix, ...).
- ✓ Une gare soumise aux risques naturels (inondations).



## ■ Quimperlé, une gare stratégique en tant qu'interface sud de la Cornouaille

SOLUTIONS DE TRANSPORT DISPONIBLES DEPUIS LA GARE DE QUIMPERLE	
 <b>Réseau de bus TBK</b>	<p>Dans un rayon de 400 mètres : 5 lignes urbaines et 10 lignes intercommunales.</p> <p>Rayonnement : Quimperlé et toutes les autres communes de la communauté d'agglomération. Quelques communes du Morbihan (Guiscriff, Le Faouët, Guidel).</p> <p>Amplitude horaire : globalement entre 7h et 19h. Le service nocturne « TBK Noz » permet d'avoir des liaisons vers Quimperlé, Mellac et Baye jusqu'à minuit les vendredis et samedis (et du mercredi au samedi en été).</p> <p>(→ carte et informations pratiques en annexe n°2.4)</p>
 <b>Réseau de cars Penn-Ar-Bed</b>	<p>1 ligne : L43-47 jusqu'à Pont-Aven, Trégunc, Concarneau, et Quimper.</p> <p>Amplitude horaire : globalement, la ligne circule entre 7h45 et 19h20 et effectue entre 6 et 7 allers-retours journaliers.</p> <p>(→ carte et informations pratiques en annexe n°2.3)</p>
 <b>Modes doux</b>	<p>Installation d'un abri vélo dans le cadre du projet de Pôle d'échange multimodal. Possibilité d'embarquer les vélos sur une ligne de bus vers Clohars-Carnoët en été.</p> <p>(→ carte et informations pratiques en annexe n°2.11)</p>
 <b>Autres</b>	<p>Offres de taxis, VTC, location de voitures (agence ou particulier), covoiturages.</p> <p>(→ plus d'informations pratiques en annexe n°2.6 à 2.9)</p>
Informations complémentaires	
 <b>Services à la gare</b>	<p>Accueil, billetterie, salle d'attente, borne libre-service, distributeur billets régionaux, WC. Café-restauration en face de la gare.</p>
	<p>Office de tourisme de Quimperlé situé à 850m.</p>

### Un Pôle d'Échange Multimodal en cours de réalisation

Le projet de réaménagement de la gare de Quimperlé est en cours de réalisation, les travaux ayant démarré début 2016.

Plusieurs enjeux sont ciblés :

- l'organisation des **déplacements doux**,
- l'**intermodalité** train-voiture,
- la **redynamisation** de l'image de la gare,
- la valorisation de l'**espace public**.

Parmi les aménagements prévus : deux parvis dédiés aux piétons, l'augmentation de la capacité d'arrêt des transports en communs, des liaisons piétonnes facilitées à travers les parkings, la mise à disposition de places pour les personnes à mobilité réduite et d'emplacements dépose-minute.

## Dernier kilomètre depuis la gare de Quimperlé

### Atouts

- ✓ Une gare située à proximité du centre-ville et au cœur du réseau TBK, qui dessert toute la communauté d'agglomération via ses lignes urbaines et suburbaines.
- ✓ Une position géographique en tant que **porte d'entrée Sud** de la Cornouaille.
- ✓ Les **communes les plus importantes en termes de lits touristiques** (Riec-sur-Bélon, Moëlan-sur-Mer, Clohars-Carnoët) **font partie des mieux desservies du réseau TBK**, particulièrement en été.
- ✓ Des efforts pour développer l'intermodalité en été en **embarquant les vélos** sur la ligne qui dessert Clohars-Carnoët.
- ✓ Une **connexion avec les pôles d'hébergements voisins de l'EPCI** (Pont-Aven, Névez, Trégunc, Concarneau) possible grâce à la ligne Penn-Ar-Bed L43-47, pour un prix attractif.

### Faiblesses

- ✓ Le **niveau de desserte du réseau TBK diminue en période de vacances scolaires et le samedi**, en raison d'une diminution du nombre de rotations, voire d'un arrêt pour certaines lignes. **Aucune ligne ne fonctionne le dimanche.**  
→ **Risque de rupture** important dans le parcours du voyageur.
- ✓ Sur les **lignes suburbaines du réseau TBK**, certains horaires nécessitent une **réservation préalable par téléphone.**  
→ **Difficulté** supplémentaire pour le visiteur.
- ✓ Un **coût rapidement élevé** pour rejoindre les pôles d'hébergements situés plus au nord de la Cornouaille en **taxi.**
- ✓ Des **loueurs de voitures** éloignés de la gare.






### Opportunités

- ✓ Un Projet de **Pôle d'Échange Multimodal** qui devrait **favoriser l'intermodalité.**
- ✓ **Services « porte à porte »** proposés par la SNCF pour faciliter le trajet du dernier kilomètre (cf encadré page 31).
- ✓ Une offre émergente de **locations de voitures entre particuliers.**
- ✓ Une réorganisation des transports interurbains entre le Département et la Région en 2017 : **meilleure prise en compte des attentes touristiques** (adaptation des horaires et fréquences), en complémentarité avec les attentes des habitants, et amélioration des **liaisons entre départements (Finistère-Morbihan) ?**
- ✓ TGV plus rapides à partir de 2017 : **augmentation du nombre de voyageurs** en gare de Quimperlé ?



Source : présentation publique du PEM de Quimperlé, avril 2015. Réalisation : Chloé Production.

## ■ Rosporden, une gare en lien direct avec Concarneau et le cyclotourisme

SOLUTIONS DE TRANSPORT DISPONIBLES DEPUIS LA GARE DE ROSPORDEN	
 <b>Réseau de bus Coralie</b>	<p>Dans un rayon de 400 mètres : 1 ligne régulière vers Concarneau, même le dimanche, et 5 lignes à la demande.</p> <p>Rayonnement: Concarneau et 6 autres communes de l'EPCI (Rosporden, Elliant, Tourc'h, Melgven, Saint-Yvi, Trégunc). Pont-Aven et Névez sont joignables par correspondance à Trégunc.</p> <p>Amplitude horaire: globalement entre 7h et 19h, sur demande (sauf ligne régulière vers Concarneau). Un accord de commercialisation avec la SNCF permet de réserver le trajet en bus Coralie pour assurer une connexion fluide train-bus vers Concarneau.</p> <p>(→ carte et informations pratiques en annexe n°2.4)</p>
 <b>Modes doux</b>	<p>Passage de la véloroute V7 à proximité de la gare (vers Concarneau et Roscoff). 1 loueur de vélo à 3km (labellisé Accueil Vélo et valorisé par la SNCF).</p> <p>Expérimentation: mise à disposition de racks à vélos sur la ligne Rosporden-Concarneau, durant une semaine en 2016.</p> <p>(→ carte et informations pratiques en annexe n°2.11)</p>
 <b>Autres</b>	<p>Offres de taxis, VTC, location de voitures (agence ou particulier), covoiturages.</p> <p>(→ plus d'informations pratiques en annexe n°2.6 à 2.9)</p>
Informations complémentaires	
 <b>Services à la gare</b>	<p>Billetterie, accueil handicapés. Café-restaurant à proximité de la gare.</p>
	<p>Office de tourisme de Rosporden situé à 400 mètres.</p>

### Un Pôle d'Échange Multimodal en projet

La gare de Rosporden fait actuellement l'objet d'une réflexion pour :

- créer une **station multimodale** (transports ferroviaires, collectifs, automobiles, cyclistes et pédestres) ;
- **requalifier les espaces publics** du secteur ;
- favoriser les modes de **déplacements doux** (cyclistes et pédestres) pour se rendre jusqu'à la gare et y circuler en sécurité.

De plus, un **Plan Global de Déplacements**, ainsi qu'un **Schéma Modes Doux**, ont été élaborés sur le territoire de Concarneau Cornouaille Agglomération en 2014 et 2015. Les actions prévues à court, moyen et long termes, pourront faciliter l'intermodalité au sein de l'EPCI et notamment favoriser les mobilités douces (cf Partie 4.3 « Rayonner au cours du séjour »).

## Dernier kilomètre depuis la gare de Rosporden

### Atouts

- ✓ Une gare desservie par **plusieurs lignes suburbaines** du réseau Coralie, dont une **liaison régulière vers Concarneau** en 20 minutes, même le dimanche.
- ✓ Un **accord commercial avec la SNCF** pour inclure le bus de Rosporden à Concarneau lors de la réservation du billet de train Paris-Concarneau.
- ✓ Un positionnement idéal sur la **véloroute V7 Roscoff-Concarneau** et des solutions testées pour favoriser l'intermodalité train-bus-vélo.

### Faiblesses

- ✓ Malgré la proximité géographique, des liaisons en transports en commun vers les **pôles d'hébergements de Trégunc, Névez et Pont-Aven** encore complexes.  
→ **Risque de rupture** important dans le parcours du voyageur.
- ✓ Un **système de réservation contraignant** pour utiliser les lignes à la demande du réseau Coralie.  
→ **Difficulté** supplémentaire pour le visiteur.
- ✓ Pas d'offres privées de **location de voitures**.
- ✓ Un manque de **services aux voyageurs** en gare.
- ✓ **Pas de connexions directes avec le réseau de cars Penn-ar-Bed**, qui pourrait permettre d'atteindre des pôles d'hébergements situés hors du périmètre du réseau Coralie.

### Opportunités

- ✓ Un Projet de **Pôle d'Échange Multimodal** en réflexion qui devrait **favoriser l'intermodalité** et un **Plan Global de Déplacements** sur la communauté d'agglomération.
- ✓ **Services « porte à porte »** proposés par la SNCF pour faciliter le trajet du dernier kilomètre (cf encadré page 31).
- ✓ Une offre émergente de **locations de voitures entre particuliers**.
- ✓ Développement du **cyclotourisme** par le biais de la véloroute V7.
- ✓ TGV plus rapides en 2017 : **augmentation du nombre de voyageurs** en gare de Rosporden ?



Source : Agence Univers.

En résumé, l'arrivée dans les gares de Cornouaille ne permet pas de rayonner aussi facilement jusqu'aux pôles d'hébergements selon la gare concernée. Si la **gare de Quimper** peut être considérée comme un **pôle d'échange multimodal structurant** à l'échelle de la Cornouaille, **Quimperlé et Rosporden** sont plutôt des pôles d'échanges multimodaux **structurants à l'échelle de leurs EPCI** respectifs, tout en étant relativement connectés aux EPCI voisins.

**Malgré un réseau de transports départementaux et urbains connecté aux trois gares, les modalités de fonctionnement** sont bien souvent le **frein principal** à leur utilisation pour parcourir le dernier kilomètre : horaires déconnectés des départs/arrivées des trains, fréquences variables, modalités de réservation contraignantes sur certaines lignes.

Par conséquent, le **report sur un moyen de transport privé** est parfois la seule solution pour effectuer ce parcours, **à condition de trouver l'offre correspondante sur place**.





À ce titre, il est intéressant d'observer que l'offre de taxis et de locations de voitures, est progressivement complétée par le **développement de nouvelles offres** : voitures de transport avec chauffeurs, locations de voitures entre particuliers ou encore covoiturage.

On peut souligner également que la SNCF va de plus en plus loin dans la préparation du parcours client, grâce aux **offres « porte à porte »** : l'objectif affiché est de permettre au voyageur de **réserver l'intégralité de son parcours**, de son hébergement de départ jusqu'au lieu de séjour, en intégrant les transferts intermédiaires.

Parmi les évolutions positives communes aux trois gares, on remarque que la **diversification des modes d'accès et l'intermodalité** sont des priorités dans les projets d'aménagements, en cours de mise en œuvre ou en prévision. Des **efforts** sont **particulièrement nécessaires** pour favoriser les **modes doux** (marche à pied, vélo...) et **relier les gares aux itinéraires cyclables structurants** (cf carte des modes doux en annexe n°2.11).

Enfin, si la gare de Quimper dispose d'un panel de **services en gare** relativement large, ceux disponibles en gare de Quimperlé et Rosporden sont pour l'instant très limités.

## 2. Depuis l'aéroport Quimper Bretagne, un parcours en voiture, individuelle ou non, incontournable

SOLUTIONS DE TRANSPORT DISPONIBLES DEPUIS L'AEROPORT	
<p>Rappel horaire : Arrivée des vols depuis Paris = compris entre 10h15 et 22h05. Départ des vols vers Paris = compris entre 6h40 et 18h30.</p>	
 <b>Réseau de bus QUB</b>	<p>2 lignes (25 et 14) du lundi au samedi. Rayonnement : Pluguffan, Quimper (environ 20 minutes de trajet). Amplitude horaire : globalement entre 7h et 19h45. (→ carte et informations pratiques en annexe n°2.4)</p>
 <b>Modes doux</b>	<p>Voie verte Pluguffan-Pont-l'Abbé à 2,8 km de l'aéroport. Pas de piste cyclable pour la rejoindre. Pas de locations de vélos sur place. (→ carte et informations pratiques en annexe n°2.11)</p>
 <b>Autres</b>	<p>Offre de taxis, VTC, location de voitures (agence ou particulier), covoiturages. (→ plus d'informations pratiques en annexe n°2.6 à 2.9)</p>
Informations complémentaires	
 <b>Services</b>	<p>Accueil information, restauration, wifi gratuit et illimité, location de salle pour séminaires et réunions de travail, objets trouvés, chariots à bagages.</p>

### Dernier kilomètre depuis l'aéroport Quimper Bretagne

#### Atouts

- ✓ Une **position géographique relativement centrale** sur la Cornouaille.
- ✓ Un réseau de transports en commun permettant de **rejoindre facilement Pluguffan et Quimper**, du lundi au samedi, en journée.
- ✓ Des solutions complémentaires aux transports en commun : **taxis, VTC, locations de voitures** (4 agences).
- ✓ Des **services** pour faciliter l'attente des voyageurs et pour travailler sur place.

#### Opportunités

- ✓ Une offre émergente de **locations de voitures entre particuliers** et de covoiturage vers les aéroports.
- ✓ **Un développement de l'offre « porte à porte »** pour le train, à dupliquer pour l'avion ?

#### Faiblesses

- ✓ **Pas de transports en commun le soir et le dimanche.**
- ✓ Une **offre privée (taxis) très demandée mais pas toujours disponible** (*Plusieurs expériences rapportent que sans réservation, il arrive de se retrouver sans solution puisque les taxis ne sont pas toujours présents ou disponibles à l'arrivée.*)
- ✓ Pour rejoindre les **pôles d'hébergements majeurs** en transports en commun, nécessité de prendre une **correspondance à la gare de Quimper** (*non desservie par les lignes qui quittent l'aéroport*)
- ✓ Un **coût rapidement élevé** pour rejoindre certains pôles d'hébergements littoraux en **taxi** (pointe du Pays Bigouden Sud, littoral de Fouesnant à Clohars-Carnoët) et les extrémités de la Cornouaille.

#### Menaces

- ✓ Une **baisse de fréquentation** qui n'encouragerait pas au développement ou au maintien de certaines solutions de mobilité.

### 3. Depuis les aires de covoiturage, une situation très variable d'une aire à l'autre

La Cornouaille dispose de 21 aires de covoiturage, dont 12 aires départementales et 9 aires partenariales (cf carte en annexe n°2.9). Plusieurs aires supplémentaires sont en projet pour répondre à la demande croissante des usagers (ex : Riec-sur-Bélon, Pont-Croix, Douarnenez...). Les aires de covoiturage au bord de l'axe routier principal (RN 165) sont réparties assez régulièrement et complétées sur le reste du territoire par plusieurs aires de capacité plus modeste. Toutefois, l'offre reste encore peu développée dans certaines zones de la Cornouaille (ex : le Porzay, le Pays Bigouden, les communes situées à l'est de la RN 165...).

Parallèlement, plusieurs aires de covoiturage que l'on pourrait qualifier de « spontanées » existent sans être répertoriées et signalées. En effet, l'enquête menée par l'ADEME auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance mettait en évidence que les points de rendez-vous les plus fréquents sont les gares et les parkings (centres commerciaux, équipements). Pour rejoindre ces lieux de rendez-vous, le recours aux transports en commun est assez fréquent (44% des enquêtés). Lors de l'arrivée à destination, soit les utilisateurs sont déposés directement au lieu souhaité, soit ils le rejoignent grâce à un tiers venu les chercher (44% des enquêtés) ou en transports en commun (40% des enquêtés)<sup>17</sup>. En raison du peu d'informations sur ces points de rencontres spontanés, l'analyse portera principalement sur les aires répertoriées par le Département.

#### Se déplacer vers et depuis les aires de covoiturage

En 2013, une enquête menée par le Département faisait état de la part prépondérante de l'usage de la voiture pour se rendre sur les aires de covoiturage. Parmi les autres modes de transports utilisés : la marche à pied (citée par 20% des enquêtés), les transports en commun (15%) et le vélo (moins de 5%).

La plupart des aires de covoiturage de Cornouaille sont proches d'un arrêt desservi par les transports en commun (cf tableau page suivante). En considérant les destinations de ces lignes de transports en commun, certaines aires peuvent potentiellement servir d'interface entre le trajet longue distance jusqu'à la Cornouaille et le dernier kilomètre jusqu'à l'hébergement.

Cependant, les conditions ne sont globalement pas réunies pour réaliser facilement une correspondance : absence de cheminement signalé et sécurisé jusqu'à l'arrêt de car, horaires de covoiturage déconnectés du passage des cars, peu de services disponibles (abribus, bancs, panneaux d'informations, poubelles, éclairage...).

Enfin, l'accès aux aires de covoiturage par les modes doux reste compliqué actuellement, en raison du positionnement des aires, au bord d'axes routiers souvent éloignés des cœurs urbains et non reliés aux maillages d'itinéraires cyclables ou pédestres. Par ailleurs le peu d'aménagements dédiés, en particulier pour le stationnement sécurisé des vélos, peut aussi être dissuasif.

#### Atouts

- ✓ Un réseau de 21 aires de covoiturage structuré sur le territoire et plusieurs autres en projet.
- ✓ Des aires de covoiturage relativement proches des arrêts desservis par les transports en commun.

#### Opportunités

- ✓ Une pratique du covoiturage courte distance qui peut compléter l'accès longue distance si elle est bien organisée.

#### Faiblesses

- ✓ Localement, certains territoires sont moins équipés en aires de covoiturage.
- ✓ Une pratique sur des points de rendez-vous spontanés plébiscitée par les covoitureurs « longue distance » mais difficile à identifier et quantifier sur le territoire.
- ✓ Conditions peu favorables à l'intermodalité, en particulier pour les modes doux.

<sup>17</sup> Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance, synthèse, ADEME, 2015.

<b>Liaisons entre les aires de covoiturage de Cornouaille et les transports en commun</b>				
<b>Aires de covoiturage</b>	<b>Commune</b>	<b>Nombre de places disponibles</b>	<b>Lignes de transports en commun situées dans un rayon de 800 mètres</b>	<b>Potentiel de rayonnement vers les pôles d'hébergements</b>
Lenn Veur	Baye	8	L47 (Penn-ar-Bed)	+ (principaux pôles desservis : Concarneau, Trégunc, Pont-Aven)
Kerlez	Briec	47	L38 (Penn-ar-Bed)	-
Poul ar Saf	Cast	7	TAD (CCPCP)	-
Le Pouillot	Châteaulin	76	L31, L35, L62 (Penn-ar-Bed)	-
Ti Robin	Combrit	23	L56, 56A, 56B, 56C (Penn-ar-Bed)	+ (Pointe du Pays Bigouden Sud)
La Boissière - Coat Conq	Concarneau	30	L4 (Coralie)	+ (Concarneau)
Parking de la mairie	Confort-Méilars	15	L52 et 52B (Penn-ar-Bed)	+ (Audiernne, Pont-Croix, Douarnenez)
Kerampaou (Kercorey)	Melgven	46	L16 (Coralie)	+/- (Trégunc)
Rue des plages	Moëlan-sur-Mer	10	L4 et L9 (TBK)	+ (Moëlan-sur-Mer, Riec-sur-Bélon, Clohars-Carnoët)
Penhoat Salaun	Pleuven	30	L42 (Penn-ar-Bed)	+ (Fouesnant)
Kérandoaré	Plogastel-Saint-Germain	12	L53 et 53B (Penn-ar-Bed)	+ (Plozévet, Plouhinec, Audiernne)
Place Jean Guillou	Plouhinec	15	L53 et 53B (Penn-ar-Bed)	+ (Audiernne)
Ti Lipig	Pluguffan	18	L1 et L37 (QUB)	-
Foennec Veur	Pouldergat	20	TAD (Douarnenez Communauté)	-
Troyalac'h	Quimper	57	L13 (QUB)	+ (Quimper)
Kernevez	Quimper	40	L53 et 53B (Penn-ar-Bed)	+ (Plozévet, Plouhinec, Audiernne)
Park Poullic	Quimper	180	L31 (Penn-ar-Bed)	-
Kervidanou	Quimperlé	35	L47 (Penn-ar-Bed), L3 et C (TBK)	+ (Concarneau, Trégunc, Pont-Aven)
Le Croëziou	Rédené	26	L6 (TBK)	-
Kerfleury	Rédené	34	/	-
Kerandrèo	Riec-sur-Bélon	54	/	-

Sources : Conseil Départemental, Breizh Go, 2016



## En conclusion...

Du fait de sa géographie, la Cornouaille peut sembler immense à parcourir lorsqu'il s'agit de passer de la porte d'entrée au pôle d'hébergement. Il existe plusieurs solutions pour programmer le parcours du dernier kilomètre, des réseaux de transports publics, aux taxis et VTC, en passant par les locations de véhicules.

La **complémentarité de ces solutions** est incontestablement un atout, notamment pour viser les zones moins desservies par l'une ou l'autre de ces offres. La **diversification progressive** des offres, avec la montée en puissance des transports collaboratifs et l'apparition d'offres VTC, élargit encore plus le choix donné au client.

De plus, cette analyse du dernier kilomètre a mis en évidence qu'**au-delà d'une organisation spatiale satisfaisante**, ce sont bien les **modalités de fonctionnement des réseaux de transports** qui déterminent s'ils sont compatibles ou non avec une arrivée en train, en avion ou encore en covoiturage.

Enfin, les points d'entrées analysés sont **peu ou pas reliés aux itinéraires de déplacements doux**, qui pourraient permettre de rejoindre les hébergements. Cela s'accompagne d'un faible niveau de service pour ces clients itinérants.

Les **projets de Pôles d'Echanges Multimodaux**, en cours de travaux ou en réflexion, sur le territoire, permettront de favoriser l'intermodalité, notamment pour les déplacements doux. Le Schéma Départemental Vélo 2016-2020 identifie également des actions pour développer l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de transports.

### Une vision globale des tendances sur le trajet du dernier kilomètre en Cornouaille

En prenant du recul à l'échelle de la Cornouaille, on pourrait définir globalement trois situations pour les pôles d'hébergements (cf carte page suivante) :

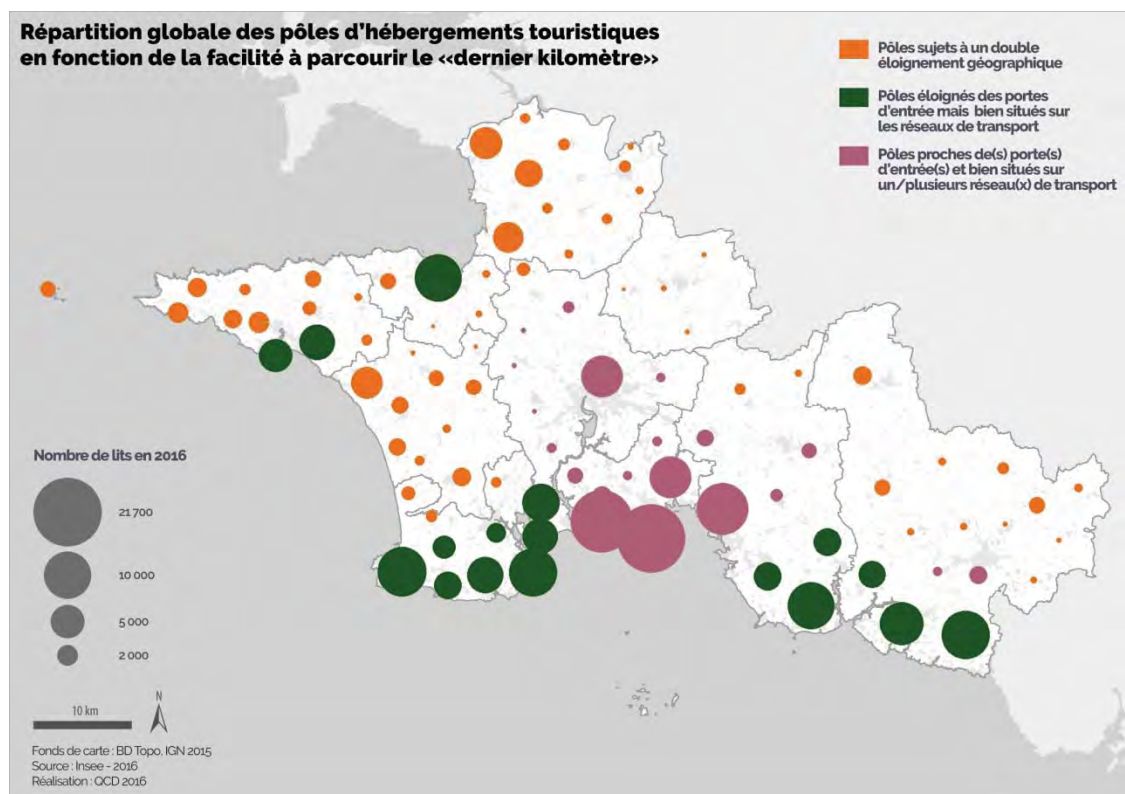
- Des **pôles sujets à un double éloignement géographique** : par rapport aux portes d'entrée, d'une part, et par rapport aux réseaux de transports d'autre part. Ce double éloignement pénalise clairement l'organisation du dernier kilomètre, qui est à la fois long à parcourir et complexe à organiser.
- Des **pôles éloignés des portes d'entrée mais situés sur les réseaux de transports**. Une amélioration de l'offre en direction de ces pôles pourrait faciliter l'organisation du dernier kilomètre, qui restera néanmoins long à parcourir.
- Des **pôles bénéficiant à la fois d'une proximité géographique avec une (ou plusieurs) porte(s) d'entrée et avec un (ou plusieurs) réseau(x) de transports**. Comparativement aux deux autres catégories, ces pôles sont dans une situation relativement privilégiée. Cela étant dit le parcours du dernier kilomètre pourrait encore être fluidifié en optimisant l'offre de transports proposée.

### Au niveau local, une situation qui varie au cas-par-cas selon l'hébergement touristique

En prenant ensuite une échelle plus locale, angle moins développé dans ce diagnostic, il est évident que la desserte des hébergements touristiques sur une commune donnée est une problématique à part entière. L'accès par les réseaux de transports publics à un pôle d'hébergements majeur de la Destination, doit être complété par un ultime kilomètre afin de rejoindre l'hébergement visé précisément. A ce sujet, deux caractéristiques principales apparaissent en Cornouaille.

- Tout d'abord, de nombreux **hébergements touristiques** sont **isolés** et **ne peuvent être desservis à l'année par des réseaux de transports publics**. Pour un client sans voiture et sans budget pour un taxi, les hébergeurs sont parfois amenés à proposer eux-mêmes un transfert depuis la gare ou l'aéroport. Cette situation fait peser une contrainte importante sur l'hébergeur d'une part, et nécessite d'autre part, une bonne connaissance des conditions juridiques applicables à ce type de services pour éviter la concurrence déloyale envers les taxis.
- A l'inverse, sur certaines communes la **concentration des lits touristiques** est très forte, notamment **en bordure de littoral dans les campings**. Les réseaux de transports publics étant majoritairement orientés vers les centres-villes, la liaison entre les arrêts situés sur la commune et ces hébergements est

souvent inexistante. Cette situation concerne, entre autres : Fouesnant (pas de desserte sur les nombreux campings situés entre les pointes de Moustierlin et de Beg-Meil) ; La Forêt-Fouesnant (pas de desserte en dehors de l'été) ; le Pays Bigouden Sud (pas de desserte auprès de certains campings littoraux, notamment entre Penmarc'h et le Guilvinec) ; le Porzay (aucune desserte des campings de Plonévez-Porzay et Plomodiern).



## Et ailleurs : quelques exemples de bonnes pratiques

### Organiser une prise en charge complémentaire et ponctuelle vers les pôles d'hébergements

Sur d'autres territoires, il existe par exemple des systèmes de navettes pour relier les gares aux stations de ski, fonctionnant pendant la saison touristique sur réservation préalable (ex : « Et Hop Vercors » entre Valence et le massif du Vercors, « VROOM Service » de la gare à la station des Rousses dans le Jura), ou encore des partenariats entre les réseaux de bus et les hébergements pour l'accueil de groupes (ex : à Chamonix, services spéciaux facturés à l'hébergeur et assurés par le réseau Chamonix Bus, pour répondre aux demandes des groupes de clients chez les hébergeurs les plus importants de la vallée).

### Développer le covoiturage de courte distance vers et depuis les points d'entrée

C'est l'objectif de la plateforme « Dernier stop » qui cible les covoiturages vers et depuis les gares et aéroports.

### Développer l'offre de services adaptée à l'itinérance

Sur la Loire à Vélo par exemple, le transfert de bagages est assuré par la plupart des loueurs de vélos. Certains proposent de livrer les vélos en gare ou de les mettre à disposition dans les établissements partenaires.

### **Quelques propositions de pistes d'actions suite à ces constats**

- ⇒ Développer les solutions de type offre « porte à porte », en intégrant les prestataires locaux dans les offres SNCF par exemple ;
- ⇒ Proposer des services dédiés aux clientèles itinérantes (stationnement sécurisé, transports/livraison des vélos, consignes, transports des bagages, ...) ;
- ⇒ Améliorer les services pour optimiser le temps d'attente dans les gares et aéroports : wifi, information touristique (point d'accueil, écrans de diffusion, borne...), consigne, parcours de visites ou balades à partir du lieu d'attente, rechargement pour téléphones et tablettes, découverte de produits locaux... ;
- ⇒ Identifier, sur des territoires volontaires en Cornouaille, les solutions proposées par les hébergeurs à leurs clients et les attentes, afin d'étudier la faisabilité d'une action collective sur le dernier kilomètre.

## PARTIE 4 : RAYONNER AU COURS DU SEJOUR



Une fois sur place, la possibilité de se déplacer au cours du séjour vers les services de proximité et les sites touristiques est un besoin et un enjeu essentiel.

### L'accès aux services de proximité, une problématique commune aux touristes et aux habitants

Cabinet médical, pharmacie, commerce de proximité (boulangerie, alimentation...), distributeur de billets, bureau de poste... cette liste des services auxquels le visiteur souhaite avoir accès sans difficulté n'est pas exhaustive mais répond dans tous les cas aux besoins de confort et de tranquillité espérés lors d'un séjour. **L'analyse de l'accès aux services ne serait pas cohérente à l'échelle de la Cornouaille mais doit plutôt être réalisée à l'échelle locale, quasiment au cas par cas selon les lieux de séjours concernés.** C'est pour cette raison qu'elle n'est pas détaillée dans ce diagnostic.

Néanmoins, plusieurs éléments de documentation peuvent être indiqués comme des sources d'informations et de méthodologies, mobilisables par tout acteur qui souhaiterait approfondir cette question :

- ⇒ Un **diagnostic départemental sur l'accès aux services**, réalisé dans le cadre de l'élaboration du Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public du Finistère (SDAASP) en 2016. Un programme d'actions établi sur six ans découlera de ce schéma en 2017. Ressources disponibles sur le site du Conseil Départemental : <http://bit.ly/2kiD0eG>
- ⇒ Une **méthodologie d'auto-diagnostic sur l'éco-mobilité touristique** pour les acteurs touristiques, proposée par le CRT Bretagne et le bureau d'études ATEMIA dans le cadre du projet régional « En Bretagne sans ma voiture ». Disponible sur demande auprès des structures facilitatrices de la Destination touristique (Quimper Cornouaille Développement et l'Agence Ouest Cornouaille Développement).

Les sous-parties suivantes aborderont les **pôles touristiques majeurs** de la Destination Quimper Cornouaille, avant de passer en revue les **types d'offres de transport** mobilisables au cours d'un séjour. Enfin, un **aperçu** sera proposé **par territoire communautaire**, afin de coller à l'échelle de certaines offres de transports et initiatives locales.

NB : Les touristes en **camping-cars** sont considérés comme mobiles et autonomes dans leurs déplacements vers les sites touristiques et n'ont pu faire l'objet d'une partie détaillée du diagnostic. Cependant, l'affluence, le stationnement et la circulation de campings-cars sur les sites touristiques, en particulier les sites sensibles, est une **problématique à part entière** sur laquelle les acteurs du territoire ont de fortes attentes.

- ⇒ En 2012, **Finistère Tourisme** a produit un **guide technique «L'accueil des camping-cars en Finistère»** proposant des recommandations sur la réglementation, l'organisation du stationnement, la signalisation et la circulation. Disponible en ligne sur le site professionnel de Finistère Tourisme, ce guide peut être un appui pour les collectivités qui souhaitent organiser l'accueil et le stationnement des campings-cars.

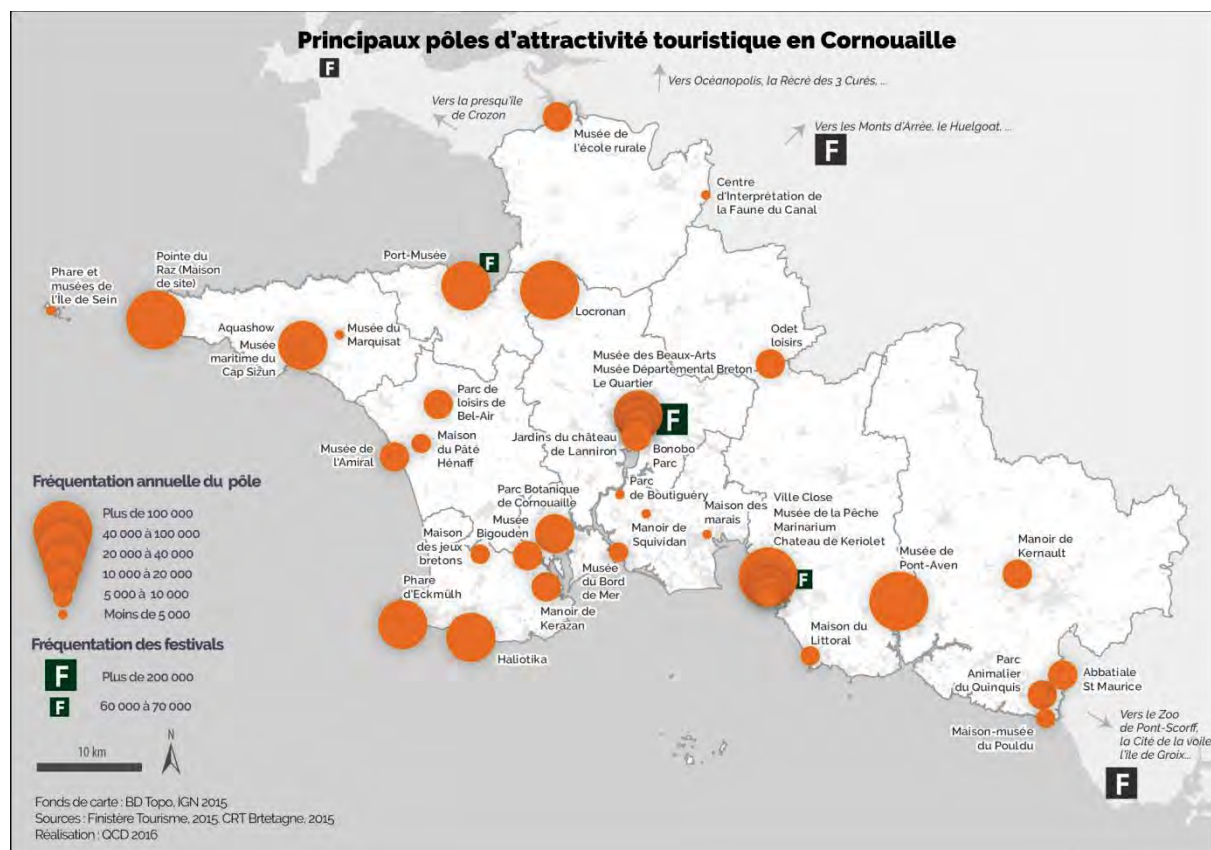
### 1. Des pôles touristiques nombreux et dispersés sur le territoire

La Cornouaille compte des sites touristiques riches et divers, alliant patrimoine naturel, historique, culturel et maritime. **À l'échelle de la Destination**, il apparaît très clairement que les **principaux pôles d'attractivité**

**touristiques sont répartis de manière dispersée.** Sur la carte ci-dessous, figurent les principaux équipements de loisirs, maisons de sites et **sites majeurs dont la fréquentation touristique est chiffrée**<sup>18</sup>. En parallèle, d'autres sites attirent un flux touristique : ports, plages, sites naturels, points de vue, patrimoine religieux, patrimoine mégalithique, cités de caractère... Le patrimoine religieux et mégalithique est particulièrement isolé et dispersé sur le territoire, même à l'échelle locale.

Ponctuellement, les **événements culturels et festifs** génèrent aussi des flux touristiques conséquents, bien que particulièrement restreints dans le temps.

**Quimper et Concarneau** peuvent être distinguées puisque ces villes concentrent plusieurs équipements touristiques, événements culturels, ainsi qu'un patrimoine architectural propre à la ville et d'intérêt touristique.

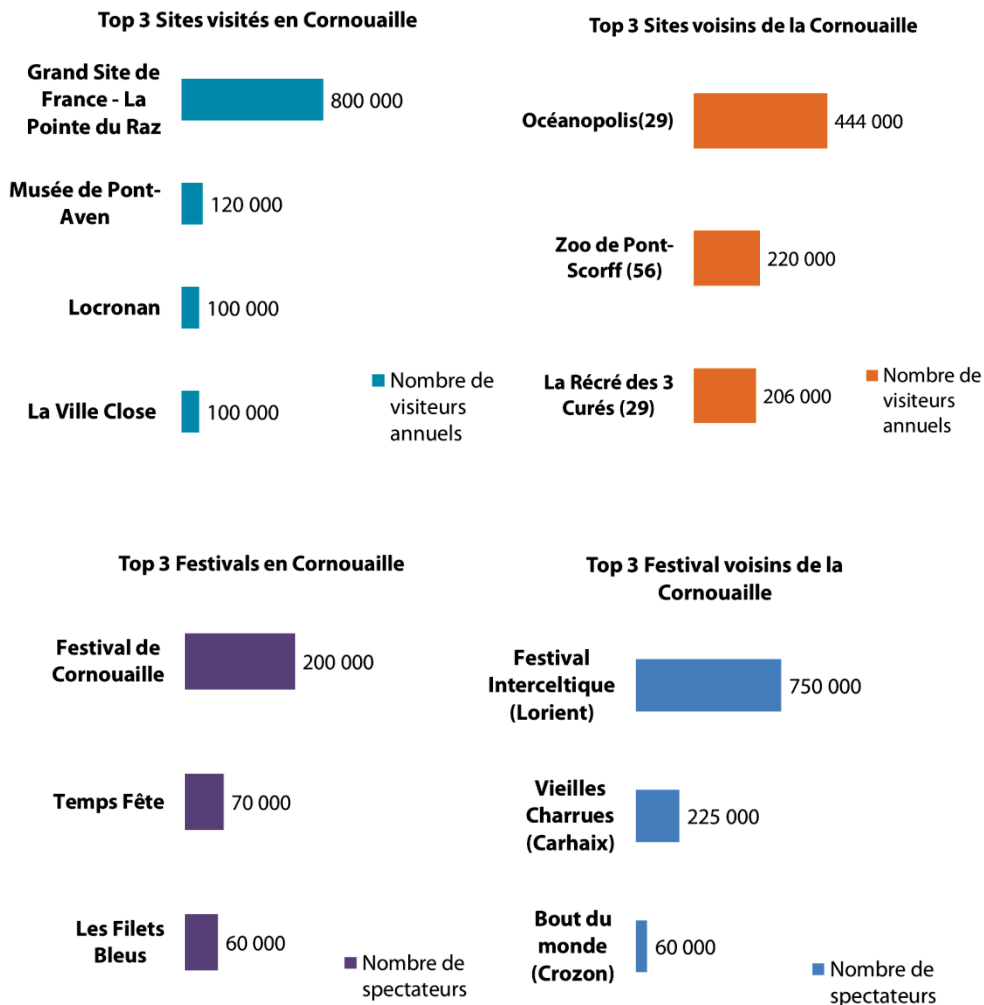


Réalisation : QCD, 2016.

**Au-delà de la Cornouaille**, les déplacements vers des sites majeurs présents sur les **destinations touristiques voisines** doivent aussi être pris en compte (cf figure page suivante).

<sup>18</sup> Cette carte n'est pas exhaustive, elle ne concerne que les équipements ou sites touristiques sur lesquels la fréquentation est comptabilisée, ou estimée, et dont nous avons pu avoir connaissance.

## Chiffres clés sur la fréquentation des principaux sites et festivals situés en Cornouaille et sur les territoires voisins



Sources : données Finistère Tourisme et CRT Bretagne, 2015.

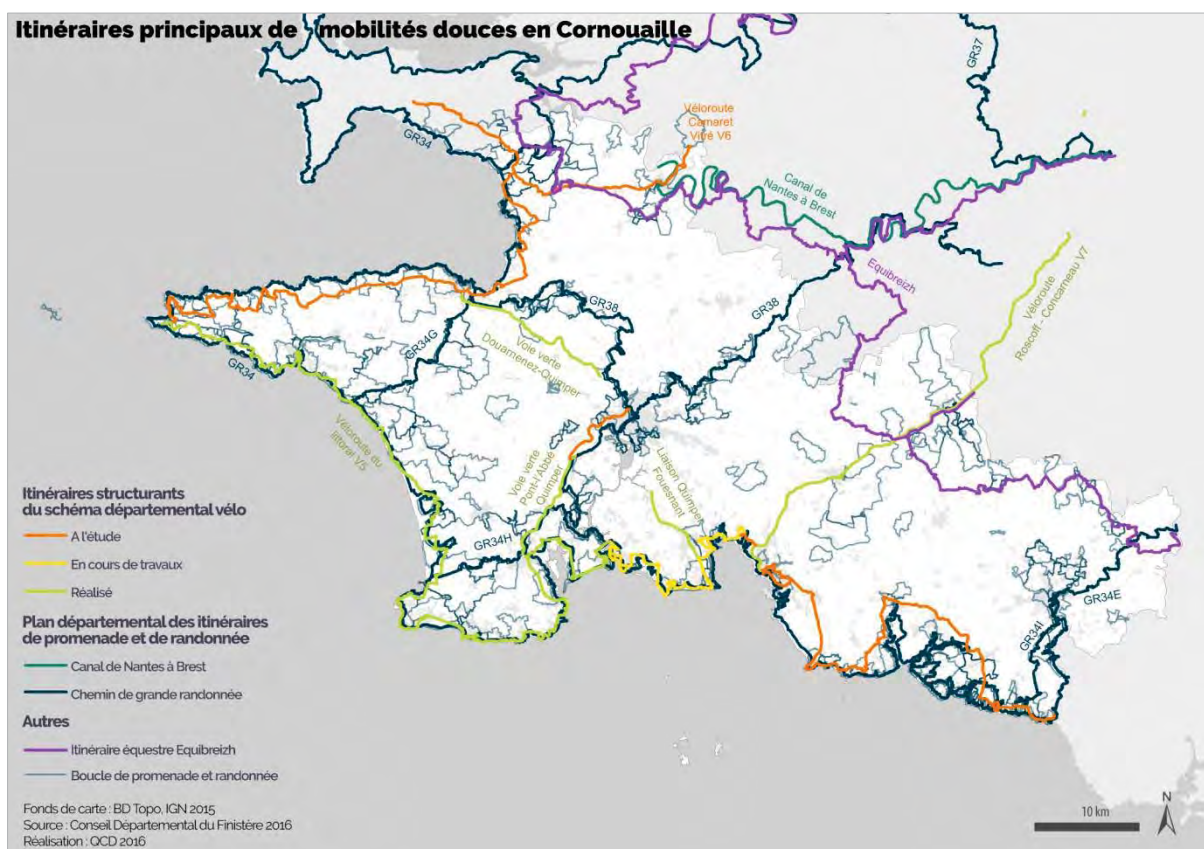
## 2. Un éventail d'offres de transports disponibles pour se déplacer en Cornouaille et au-delà

Mobilités douces, transports publics, locations de voitures, covoiturage, taxis, ou encore bateau... les solutions disponibles sur le territoire de la Cornouaille sont variées et plus ou moins adaptées aux besoins de déplacements touristiques. Chaque type d'offre est analysé brièvement dans les sous-parties suivantes.



## ■ Les mobilités douces, une pratique à fort potentiel en Cornouaille

Plusieurs itinéraires structurants passent en Cornouaille et permettent de se déplacer à pied ou à vélo : les sentiers de grande randonnée, les véloroutes<sup>19</sup>, les voies vertes et le canal de Nantes à Brest (cf carte ci-dessous).



À une échelle plus locale, plusieurs itinéraires et boucles permettent de se déplacer pour une courte distance : 111 boucles pédestres de promenades et randonnées, 90 boucles VTT et plusieurs boucles équestres ou nautiques. De plus en plus, les balades pédestres de courte durée et distance sont développées pour répondre aux demandes des habitants mais aussi des touristes.

- ⇒ Pour garantir une offre de qualité, pérenne et sécurisée, l'inscription de ces parcours au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et Randonnée (PDIPR) est essentielle. En 2016, **65% des itinéraires balisés du Finistère étaient inscrits au PDIPR**, soit 3 981 km d'itinéraires.

A l'occasion du **renouvellement du Schéma Départemental des Randonnées** en 2016, le Conseil Départemental a dressé un **état des lieux et diagnostic de la randonnée** dans le Finistère<sup>20</sup>. Quelques constats marquants :

- ⇒ 97% des touristes considèrent les espaces naturels et les paysages comme l'atout majeur du Finistère ;
- ⇒ 75% des touristes en Finistère pratiquent la balade ;
- ⇒ 10% pratiquent la grande randonnée ;
- ⇒ 11% pratiquent la randonnée à la journée ;
- ⇒ Enfin, le diagnostic souligne que le réseau d'itinéraires est dense mais déconnecté des prestataires privés (hébergement et services).

<sup>19</sup> Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, jalonné de manière continue (sans interruption, y compris dans les villes, permettant aux vélotouristes d'entrer, de sortir des centres et/ou d'atteindre les gares routières et ferroviaires). Une véloroute correspond souvent à une composition de voies partagées (voiture/vélo), de pistes cyclables et de sections en site propre baptisées "voies vertes" aux caractéristiques normalisées.

<sup>20</sup> Schéma Départemental des randonnées du Finistère, état des lieux et diagnostic. Conseil Départemental, 2016.

Si les balades à pied séduisent un public de plus en plus large, les acteurs touristiques de Cornouaille constatent que les touristes ont également de fortes attentes concernant les déplacements à vélo. Les usagers attendent un aménagement sécurisé et jalonné afin de pouvoir profiter du vélo comme un moyen de déplacement agréable, sûr, et permettant d'aller à son rythme rejoindre les services de proximité mais aussi les lieux de visite et de loisirs.

## Plusieurs schémas communautaires et un schéma départemental pour favoriser les déplacements à vélo

La réalisation de **schémas communautaires sur le vélo** est engagée à des stades différents selon les EPCI de Cornouaille :

- Un schéma a déjà été élaboré sur cinq EPCI : Quimper Communauté, Pays Fouesnantais, Concarneau Cornouaille Agglomération, Pays de Douarnenez, Pays Glazik.
- L'élaboration d'un schéma est prévue sur quatre EPCI : Quimperlé Communauté, Pays de Châteaulin et du Porzay, Haut Pays Bigouden, Pays Bigouden Sud.
  - ⇒ Une réflexion est en cours à l'échelle de l'ouest Cornouaille pour définir un schéma commun, en lien avec les quatre EPCI concernés, l'Agence Ouest Cornouaille Développement (AOCD) et le Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement (SIOCA).

**Ces projets s'inscrivent plus largement dans le cadre du Schéma Départemental Vélo 2016-2020.** Lors de l'adoption du premier schéma en 2002, plusieurs itinéraires structurants ont été identifiés et constituent une priorité (voir carte en annexe n°2.11). En Cornouaille, les trois véloroutes (V5, V6 et V7), ainsi que les liaisons entre Quimper et Douarnenez, Quimper et Pont-l'Abbé et Quimper et Fouesnant, sont classées comme itinéraires structurants.

**Le Schéma Départemental Vélo 2016-2020 se donne quatre axes de travail, prévus pour agir à la fois sur les déplacements utilitaires et touristiques.**

### **1/ Volet aménagement**

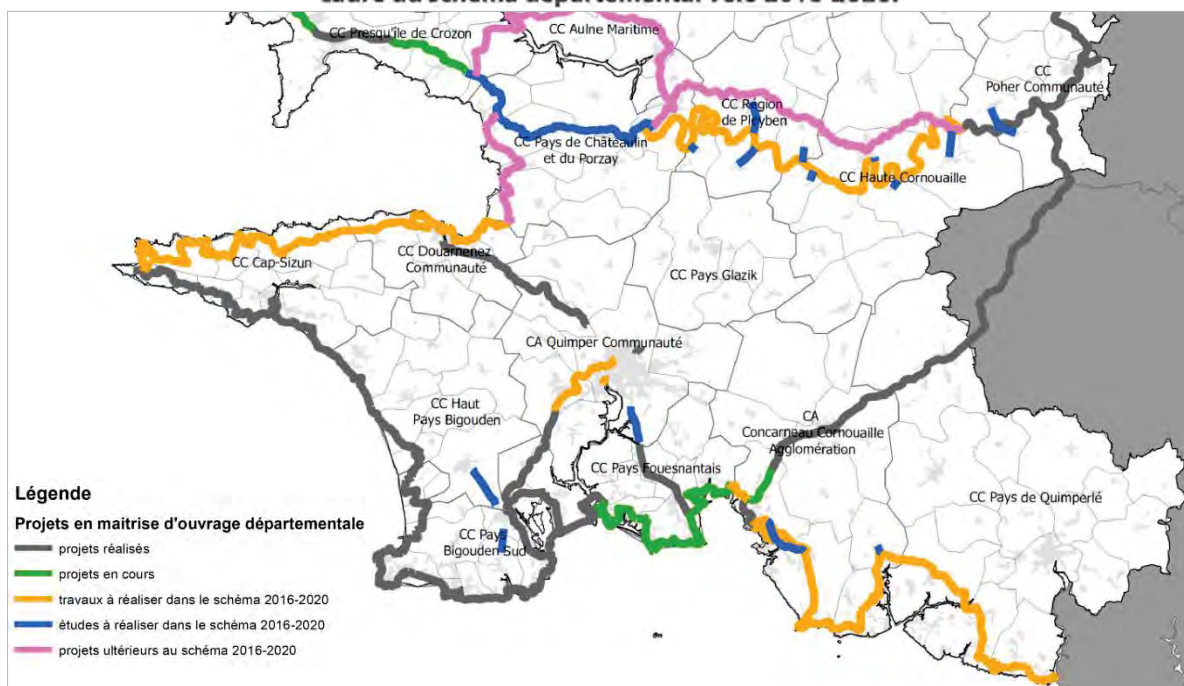
Le Schéma propose une **planification des projets structurants sous maîtrise d'ouvrage départementale**. Les projets sous maîtrise d'ouvrage départementale sont en partie réalisés, mais certains aménagements sont encore en cours de travaux, en prévision, voire au stade d'étude (cf carte page suivante).

D'autres **projets, en maîtrise d'ouvrage locale**, peuvent être inscrits par les intercommunalités aux contrats de territoire. On y trouve notamment :

- des projets de jalonnement (ex : entre le centre-ville de Quimper et la voie verte Quimper-Douarnenez) ;
- d'aménagements cyclables (ex : sur le chemin de halage du canal de Nantes à Brest, entre Audierne-Pont-Croix et Beuzec-Cap-Sizun) ;
- de pistes cyclables et liaisons douces ;
- rabattements vers des voies vertes existantes (ex : sur les communes de Quimper Communauté) ;
- sécurisation des déplacements doux (ex : aux abords de la Pointe du Raz) ;
- ou encore amélioration du stationnement (ex : auprès des plages de Douarnenez).



## Projets en maîtrise d'ouvrage départementale, dans le cadre du schéma départemental vélo 2016-2020.



Source : Schéma Vélo 2016-2020, Conseil Départemental.

### 2/ Volet intermodalité

Le Schéma prévoit des actions afin de **favoriser l'intermodalité vélo + autre moyen de transport**. Cela passe par :

- le développement de stationnements sécurisés sur les aires de covoiturages et les gares ;
- le développement des usages bus + vélo : opération saisonnière Penn-ar-Bed bus + vélo, sensibilisation des usagers, harmonisation des conditions de transports de vélos sur le réseau Penn-ar-Bed, étude sur la mise en place d'un abonnement combiné bus + vélo.

### 3/ Volet promotion et sensibilisation

Le Schéma prévoit des actions de **promotion des grands itinéraires cyclables** du département en lien avec Finistère Tourisme (ex : cartographie en ligne, application mobile...), un déploiement de la marque « Accueil Vélo » le long de ces itinéraires et des actions de **sensibilisation** à la pratique sécurisée du vélo.

### 4/ Volet gouvernance de suivi et d'animation

Le Schéma prévoit la mise en place d'un **dispositif de gouvernance** efficace afin d'assurer le suivi des avancées, la concertation avec les acteurs et l'observation de la fréquentation des itinéraires. Le **développement d'une expertise** parmi les collectivités locales et le Département est également une piste d'action privilégiée.

**Certaines portions des itinéraires de Cornouaille sont déjà très fréquentées, en particulier sur la véloroute V7** qui relie Concarneau à Roscoff. Si la voie verte Pont-l'Abbé-Pluguffan comptabilisait 15 000 passages sur l'année 2015, la V7 entre Rosporden et Concarneau en comptait déjà 10 000 en un mois durant l'été 2016<sup>21</sup>. Les données des compteurs disponibles sur les autres itinéraires sont visibles en annexe n°6. Sur certains de ces itinéraires très fréquentés en été, les problèmes de **cohabitation entre usagers (voitures, camping-cars, cyclistes)** sont régulièrement mentionnés par les touristes.

<sup>21</sup> Compteurs départementaux sur les voies vertes et véloroutes, Conseil Départemental, 2016.

La question des **retombées générées par cette fréquentation** a été étudiée dès 2013 par le Comité Régional du Tourisme dans l'étude *Véloroutes, voies vertes et canaux*<sup>22</sup>.

- ⇒ L'analyse du profil des usagers montre que ces itinéraires sont **fréquentés à 70% par des excursionnistes**, soit une clientèle de proximité présente tout au long de l'année;
- ⇒ Les **30% restants** sont des **touristes**, présents pour une promenade en étoile depuis leur lieu de séjour ou pour cheminer en itinérance;
- ⇒ Les **touristes Français** interrogés **dépensent en moyenne 57€/jour/personne**, contre **87€ pour les étrangers** interrogés;
- ⇒ Ces touristes contribuent à 90% des retombées économiques générées par ces itinéraires, **retombées directes** qui sont **estimées à 15 000 € par kilomètre**;
- ⇒ Pour aller plus loin : l'étude met en évidence les principales attentes des usagers, selon leur profil.

**Afin de favoriser l'intermodalité « bus + vélo », l'équipement des bus et cars en racks à vélos se développe de manière ponctuelle sur le territoire.**

**Sur le réseau Penn-ar-Bed**, le Conseil Départemental a permis depuis 2013 d'embarquer les vélos sur plusieurs lignes équipées de racks à vélos, lors des vacances de printemps et en été. En théorie, les cars Penn-ar-Bed peuvent transporter un vélo en toute l'année, sous réserve d'avoir la place disponible et aux risques et périls du propriétaire.

Les racks à vélos sont mis en place sur 5 lignes, dont 3 circulant intégralement en Cornouaille (cf carte en annexe n°2,3).

Cette offre rencontre une demande progressive (cf bilan détaillé en annexe n°7.2). En 2015 :

- ⇒ 67 vélos ont été transportés sur la ligne Quimper-Audierne-Pointe du Raz ;
- ⇒ 40 vélos ont été transportés sur la ligne Quimper-Penmarc'h ;
- ⇒ 8 vélos ont été transportés sur la ligne Audierne-Douarnenez (première année de fonctionnement) ;
- ⇒ En 2017, le dispositif est renouvelé pour les vacances d'été mais pas au printemps.

**Sur les réseaux urbains** : des racks à vélos sont disponibles sur une ligne du réseau TBK entre Quimperlé et Clohars-Carnoët en été ; la ligne entre la gare de Rosporden et Concarneau a été équipée de racks à vélo durant une semaine en 2016, sans renouvellement de l'opération annoncé pour le moment.



Source : Conseil Départemental



Source : Réseau TBK

<sup>22</sup> *Etude Véloroutes, voies vertes et canaux, Comité Régional du Tourisme, 2013.*

L'accueil des cyclistes passe aussi par **des services et conseils de qualité dans les hébergements et points d'information touristiques. 7 offices de tourisme sont labellisés « Accueil Vélo »** en Cornouaille en 2016 et seulement **5 hébergements** sont labellisés, à Rosporden, Bénodet et Plomeur<sup>23</sup>. Garantie d'un accueil de qualité, cette marque trouve toute sa place pour accompagner le développement du cyclotourisme sur le territoire, en particulier le long des itinéraires structurants.



Enfin, actuellement la **location de vélos sur le territoire** est organisée par le biais de loueurs situés dans les villes principales ou de certains hébergements qui proposent eux-mêmes ce service. Il existe **quelques loueurs qui proposent de livrer les vélos** sur le lieu d'arrivée ou d'hébergement<sup>24</sup>, mais ce service n'est pas encore très répandu. Il n'existe **pas de location en réseau**, comme cela se fait ailleurs, ou de location dans les offices de tourisme (voir exemples ci-dessous).



### Et ailleurs : locations de vélos, bonnes pratiques dans les destinations voisines

**Sur la Destination Brocéliande:** la société Brocéliande Bike propose 80 vélos à assistance électrique en location depuis 2015, dans 11 points de location (OT, campings, gîtes, ...) et selon plusieurs formules de 2h à une semaine. Le + : des produits packagés permettant d'allier vélo et activité touristique dans la même journée (ex: visite contée, entrée incluse dans un équipement touristique). Ce projet a été impulsé par le pays touristique et financé par le Conseil Régional.

**Sur le territoire de Lannion Trégor Communauté:** dans le cadre du réseau Velektro, l'Office de tourisme communautaire propose depuis 2011, 100 VAE en location, dans 30 points de location (OT, campings, hôtels, aéroport...), de la journée à la semaine.

**Dans le nord Finistère:** Teractiv, société basée à Landéda, propose des vélos en location sur 9 lieux différents. Les + : une livraison gratuite à domicile ; une offre de vélos de randonnée tout équipés ; une mise à disposition de circuits vélos ; des offres groupes.

**À Morlaix:** l'Office de tourisme a décidé de proposer des vélos et VAE en location à la demi-journée ou journée, pour découvrir les environs. Les + : l'appui du VAE pour venir à bout des reliefs morlaisiens.



Réseau Velektro. Source : Lannion Trégor Communauté



Vélo tout équipé en location chez Teractiv.

Source : Teractiv.

<sup>23</sup> D'après une recherche sur le site national de la marque Accueil Vélo en 2016.

<sup>24</sup> Exemples : Nord Ouest (Penmarc'h), Les Pieds dans l'herbe (Rosporden).

## ■ Transports publics, une offre de mobilité déployée sur plusieurs réseaux complémentaires

### A. Un réseau de trains régionaux pour découvrir les destinations voisines

L'offre de TER permet de quitter la Cornouaille pour rejoindre les **destinations voisines**: Brest Terres Océanes, Bretagne Sud Golfe du Morbihan et Cœur de Bretagne – Kalon Breizh (cf carte du réseau en annexe n°2.2).

L'opération « **prix ronds** » proposée par la Région Bretagne permet de trouver des billets aller-retour en TER à un prix attractif (0, 5, 10, 18 ou 28 €) en fonction de la distance parcourue. Gratuit pour les -12 ans accompagnés d'un adulte, ce système peut être intéressant pour des sorties en famille.



Source : TER Bretagne

**Certains équipements touristiques, comme Océanopolis à Brest, créent des partenariats avec les opérateurs de transports** pour proposer des billets tout inclus : entrée sur le site + billet TER + ticket de bus entre la gare et le site. Cette **offre spéciale « TER Bretagne Océanopolis »** devrait être complétée par d'autres offres sur des sites touristiques bretons en 2017. Plusieurs **festivals**, comme Les Vieilles Charrues ou le Festival du Bout du Monde, voisins de la Cornouaille, mettent également en place des offres spéciales pour inciter les festivaliers à venir en transports en communs (TER et cars Penn-ar-Bed).

### B. Un réseau de cars Penn-ar-Bed étendu et confronté à une double demande, de la part des habitants et des touristes

**Maintenus en période estivale bien qu'ils soient destinés en priorité aux déplacements scolaires et domicile-travail**, les **cars Penn-ar-Bed** représentent le **réseau de transport le plus étendu à l'échelle de la Cornouaille** (cf carte du réseau en annexe n°2.3). **25 lignes** passent en Cornouaille, ainsi qu'une multitude de lignes scolaires, accessibles au public. Cette dernière information est peu connue du public et des acteurs touristiques.

Quelques **adaptations aux demandes touristiques** ont été mises en place par le Conseil Départemental ces dernières années :

- ⇒ 2 lignes estivales :
  - 1 ligne supplémentaire depuis Quimper vers l'Île-Tudy et Combrit.
  - 1 ligne transversale de Bénodet à Concarneau.
- ⇒ 3 lignes spéciales vers les plages sur le Pays de Châteaulin et du Porzay en été (cf carte en annexe n°2.5) ;
- ⇒ Un partenariat commercial avec Quimper Communauté pour proposer un tarif 3€ aller-retour vers les plages en été ;
- ⇒ En été, sur la ligne Audierne-Douarnenez un arrêt a été créé pour desservir Locronan suite à une demande de l'office de tourisme du Pays de Douarnenez ;
- ⇒ 5 lignes équipées de racks à vélos aux vacances de printemps et d'été.

**Les plus fortes fréquentations**, à l'année, sont enregistrées sur les lignes entre Quimper et le Pays Bigouden Sud, Concarneau et Quimperlé, et Douarnenez (cf chiffres détaillés en annexe n°7.1).

À l'inverse, **les plus faibles fréquentations** sont enregistrées entre Quimper et Scaër, entre Douarnenez et Audierne, et entre Pont-l'Abbé et Pouldreuzic.

Du point de vue des mobilités touristiques, **le réseau Penn-ar-Bed est apprécié** pour son **prix** attractif et les possibilités de **correspondances gratuites** sur les réseaux urbains (sauf le réseau Tud'Bus à Douarnenez). Des **opérations spéciales** comme les lignes des plages, les offres spéciales vers les festivals ou encore l'embarquement des vélos, sont également des **points forts** du réseau. Enfin, ces lignes sont importantes car elles constituent le **seul mode de transport public régulier proposé sur les territoires ne disposant pas de réseaux urbains et suburbains** (en complément du transport à la demande, cf page 56) : ouest Cornouaille, Pays de Châteaulin et du Porzay, Pays Glazik et Pays Fouesnantais.



Quelques sites touristiques majeurs desservis par ce réseau :

- La Pointe du Raz ;
- La Ville Close à Concarneau ;
- Le Musée de Pont-Aven ;
- Le centre-ville historique et les musées de Quimper ;
- Locronan ;
- Le Port-Musée à Douarnenez ;
- Le Phare d'Eckmülh à Penmarc'h ;
- Haliotika au Guilvinec.

En revanche, **plusieurs points faibles** sont régulièrement cités par les acteurs touristiques. Ces freins viennent en partie de la **difficile combinaison entre besoins des usagers réguliers et habitants à l'année, et ceux plus ponctuels des clientèles touristiques** :

- **L'organisation horaire et la fréquence**, ainsi que le **manque de transversalité** : étant donné les horaires et temps de trajet proposés, il est compliqué d'organiser un déplacement aller-retour à la journée vers un site touristique. Cette contrainte est accentuée par l'organisation du réseau en étoile, qui implique souvent de devoir passer par Quimper pour prendre une correspondance. **L'absence de liaison transversale le long du littoral** pour relier les pôles touristiques majeurs (ex : Pointe du Raz, Penmarc'h, Bénodet, Concarneau...) entre eux est très fréquemment citée par les acteurs touristiques.
- La **durée de fonctionnement des lignes estivales** : dans l'optique d'un développement touristique des quatre saisons, les acteurs touristiques ressentent le besoin de faire fonctionner ces lignes en avant-saison et jusqu'en septembre, voire durant chaque période de vacances scolaires.
- Le **manque de dialogue** entre acteurs touristiques – institutionnels et professionnels – et Conseil Départemental, malgré l'organisation de clubs des usagers. Cela peut se répercuter au niveau de la prise en compte des attentes des acteurs sur le terrain (ex : demande d'arrêts supplémentaires) mais également au niveau des opérations spéciales (ex : bus + vélo) qui ne peuvent être un succès sans l'implication des acteurs touristiques, notamment les hébergeurs.
- Enfin, dans un territoire comme le Pays de Quimperlé, limitrophe du Morbihan, il semblerait intéressant de **connecter les deux réseaux de cars départementaux** (Penn-ar-Bed dans le Finistère, TIM dans le Morbihan).

### C. Des réseaux de transports urbains et suburbains sur quatre territoires

Trois communautés d'agglomération et une commune de Cornouaille sont autorités organisatrices des transports pour leur propre **réseau urbain et suburbain** :

- Quimper Communauté : réseau QUB ;
- Concarneau Cornouaille Agglomération : réseau Coralie ;
- Quimperlé Communauté : réseau TBK ;
- et la ville de Douarnenez : réseau Tud'Bus.

**Non connectés entre eux**, ces réseaux permettent du moins de **circuler à l'échelle d'un EPCI** (pour les réseaux QUB, Coralie et TBK) **ou d'une commune** (pour le réseau Tud'Bus). **Si l'on compare les services proposés**, les **modalités** de fonctionnement, ainsi que les opérations en faveur de **l'intermodalité**, on remarque que **les offres sont variées** d'un territoire à l'autre (cf tableau ci-dessous).

**Comparatif des modalités de fonctionnement et services proposés  
sur les réseaux urbains et suburbains de Cornouaille**

	<b>Réseau QUB (Quimper Communauté)</b>	<b>Réseau Coralie (Concarneau Cornouaille Agglomération)</b>	<b>Réseau TBK (Quimperlé Communauté)</b>	<b>Réseau Tud'Bus (Commune de Douarnenez)</b>
<b>Nombre de lignes</b>	10 lignes urbaines 17 lignes suburbaines	4 lignes régulières 10 lignes suburbaines "à la demande"	4 lignes urbaines 11 lignes suburbaines	3 lignes urbaines
<b>Service PMR</b>	Oui sur réservation. Utilisable par les touristes si utilisateurs d'une solution identique ailleurs.	Oui sur réservation. Utilisable par les touristes sous réserve de remplir un dossier.	Oui sur réservation. Ouverts aux résidents de l'EPCI.	Mise en accessibilité des bus et arrêts de bus en cours.
<b>Fonctionnement à la demande</b>	Partiel sur 10 lignes. Total sur 2 lignes. Réservation par téléphone : la veille avant 17h15 pour un trajet en semaine, le samedi avant 17h15 pour un trajet le lundi.	Total sur 10 lignes. Réservation par téléphone : la veille avant 17h30 pour un trajet avant 10h, jusqu'à 1h avant pour un trajet après 10h.	Partiel sur 11 lignes. Réservation par téléphone : la veille avant 17h00 pour un trajet en semaine, le samedi avant 17h00 pour un trajet le lundi.	Non. Transport à la demande sur l'EPCI distinct du réseau Tud'Bus.
<b>Fonctionnement le dimanche</b>	3 lignes (Quimper)	1 ligne (Gare SNCF Rosporden- Concarneau)	Non	Non
<b>Service nocturne</b>	Toute l'année, le vendredi et samedi, jusqu'à 22H20.	En été seulement, du lundi au vendredi, jusqu'à 23h30.	En été du mercredi au samedi, et toute l'année le vendredi et samedi, jusqu'à 00h30.	Non
<b>Parking relais</b>	1 Parking Relais + navette vers le centre-ville de Quimper toute l'année. Dispositif renforcé durant le Festival de Cornouaille.	Non	Non	Parking Relais + navettes durant les Fêtes maritimes.
<b>Location de vélos</b>	Aux habitants de l'EPCI sur longue durée uniquement (de 3 à 9 mois).	Non	Non	Non

<b>Ligne des plages</b>	En été. Partenariat de commercialisation avec le Département sur les lignes Penn-ar-Bed existantes.	En été. Opération en complément des lignes existantes.	Plusieurs plages déjà desservies par des lignes à l'année.	Plusieurs plages déjà desservies par des lignes à l'année.
<b>Racks à vélo</b>	Non	Test pendant une semaine en 2016 sur la ligne Rosporden-Concarneau.	Durant l'été 2016, sur la ligne Quimperlé-Clohars-Carnoët.	Non
<b>Site web dédié</b>	Oui	Oui et page Facebook.	Oui et page Facebook.	Non
<b>Application mobile</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>Tarifs</b>	1,3 € l'unité 10,50 € les 10 voyages Bus gratuits tous les samedis matins.	1 € l'unité 8,60 € les 10 voyages	1,3 € l'unité 11 € les 10 voyages	0,90 € l'unité 6 € les 10 voyages
<b>Correspondance avec le réseau Penn Ar Bed</b>	Oui	Oui	Oui	Non

Tout comme le réseau de cars départementaux Penn-ar-Bed, **les réseaux QUB, Coralie, TBK et Tud'Bus sont organisés en majorité pour les usagers à l'année et les habitants**. Malgré une offre étendue sur les trois réseaux communautaires, la **réservation obligatoire sur certains trajets** est un **frein à l'usage des transports en commun au cours d'un séjour touristique, en particulier par des usagers non-initiés à ce type de fonctionnement**.

Cependant, il faut souligner que des **initiatives saisonnières** sont mises en place progressivement pour tenir compte des **attentes** des usagers non motorisés, en particulier les **jeunes** (ex : lignes vers les plages, élargissement des plages horaires en soirée...), des usagers adeptes du **vélo** (ex : test de lignes équipées de racks à vélo) et liées aux **événements locaux** (ex : Festival de Cornouaille, Fêtes maritimes...).



Quelques sites touristiques majeurs desservis par ces réseaux urbains et suburbains :

- La Ville Close à Concarneau ;
- Le Musée de Pont-Aven ;
- Le centre-ville historique et les musées de Quimper ;
- Locronan (sur réservation, il existe aussi une liaison Penn-ar-Bed) ;
- Le Port-Musée à Douarnenez.

## D. Un système de transport à la demande en partenariat entre le Conseil Départemental et les Communautés de communes sur six territoires

Afin de pallier les manques de transports à l'échelle locale, des systèmes de transport à la demande ont été mis en place depuis plusieurs années sur les communautés de communes suivantes (cf cartes de ces réseaux en annexe n°2.5) :

- Pays de Douarnenez,
- Cap Sizun – Pointe du Raz,
- Haut Pays Bigouden,
- Pays Bigouden Sud,
- Pays de Châteaulin et du Porzay,
- Pays Glazik.

Seul le Pays Fouesnantais ne dispose d'aucun service de transport complémentaire au réseau Penn-ar-Bed.

Ces lignes à la demande ont pour objectif le **rabattement depuis les communes rurales vers les arrêts principaux des lignes Penn-ar-Bed**, avec des horaires et jours de fonctionnement précis. Les résultats disponibles sur la **fréquentation de ces services** (cf annexe n°7.3), dans le Cap Sizun et le Pays Bigouden Sud, montrent qu'ils sont actuellement **sous-utilisés**. Le fonctionnement à la demande, impliquant une **réservation obligatoire**, est un **frein** à l'utilisation de ce service, en particulier par des usagers non-initiés à ce type de fonctionnement. De plus, si les points de passage peuvent concerner des sites d'intérêt touristique, le **mode de fonctionnement** de ces lignes répond **en priorité aux besoins des habitants souhaitant rejoindre les pôles urbains principaux**, et non des touristes.

*Par exemple, dans le Haut Pays Bigouden, la liaison entre la plage de Penhors et Plonéour-Lanvern fonctionne afin de prendre une correspondance pour le car de 8h05 à Plonéour-Lanvern vers Quimper et y revenir à 12h45 ou 18h20. En sens inverse, de Plonéour-Lanvern à Penhors, la liaison serait impossible puisque le premier départ de Plonéour-Lanvern se fait à 12h45 et le dernier retour depuis Penhors se fait à 13h00.*





## Et ailleurs : exemples de dispositifs incitatifs pour développer l'usage des transports en commun en zones touristiques et désengorger les centre-villes

### Des transports saisonniers mis en place sur des stations touristiques littorales

Sur la commune de Roscoff, une navette financée par la commune fonctionne chaque été depuis 2012, permettant aux touristes de stationner en périphérie et d'accéder au centre-historique **gratuitement** : le « Rosko Bus » passe toutes les 15 minutes, tous les jours, de 9h30 à 19h30. Les habitants profitent également de ce service pour se déplacer vers les plages, les marchés ou autres.



Source : ville de Roscoff.

Enfin, le dispositif est utilisé ponctuellement pour des événements (La solitaire du Figaro, le Tour de France à la voile...). Cette action, engagée dans le cadre de l'agenda 21 de la commune, a été complétée par une refonte des modalités de stationnement dans le centre-ville et une adaptation de la signalétique pour bien identifier les parking-relais.

→ **Entre 2012 et 2015, la fréquentation est passée de 6 000 à 26 720 passagers.**

De nombreuses autres stations littorales mettent en place ce type de système, alliant parkings relais et navettes gratuites vers les zones les plus fréquentées, par exemple : La Tranche-sur-mer, communes de Locmariaquer – Saint-Philibert – Crac'h, Arcachon...

### Des pass incluant transports et activités touristiques

Certaines villes offrent la possibilité d'acheter un pass unique, incluant un **titre de transport illimité** sur un réseau donné et des **entrées à prix réduit dans les sites touristiques**. Mis en place à Bayonne (Bayonne City Pass) ou encore à La Rochelle (Le pass' Rochelais), ce type d'offres est intéressant dans les cas où plusieurs sites touristiques sont concentrés et accessibles par un même réseau.



Source : ville de La Rochelle.

## ■ Une offre de location de véhicules existante, complétée par des pratiques collaboratives de location ou partage de véhicule

Dans plusieurs situations, ni l'offre de transports en commun, ni l'offre de mobilités douces ne conviennent pour joindre certains sites de Cornouaille ou des destinations voisines. La voiture peut alors représenter une solution ponctuelle, plus souple et plus rapide.

Les **locations en agence ou dans des garages automobiles** sont possibles dans les villes principales du territoire, mais assez peu sur les lieux d'hébergements en tant que tels. Certaines enseignes commerciales proposent également des véhicules, notamment électriques, en location. L'apparition d'une **offre de location entre particuliers** est aussi à prendre en considération puisqu'elle peut augmenter le parc de véhicules en location, potentiellement sur des zones ne disposant d'aucune agence de location privée.

En s'inspirant de ce qui est fait sur d'autres territoires (voir encadré ci-dessous), certains **hébergements** engagent une réflexion sur la **mise en location d'un véhicule pour leurs clients**, notamment depuis l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques sur le territoire. Plusieurs hébergements sont prêts à proposer ce type de services à **condition d'obtenir plus d'informations sur les aides financières à l'achat** (par exemple pour des VAE ou des véhicules électriques) et les conditions juridiques applicables.

La **mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques** sur les communes du Finistère au cours de l'année 2016 (cf carte du réseau de bornes en annexe n°2.10) permet désormais d'envisager des déplacements avec ce type de véhicule.



### Et ailleurs : mettre une voiture en location pour les clients, une expérience tentée par certains hébergeurs

Dans le Morbihan, sur la presqu'île de Quiberon, l'hôtel Sofitel propose le Kib'tour, pour visiter la presqu'île de Quiberon en Renault Twizy, équipée d'un GPS au circuit pré-enregistré et commenté.

De 2h à 6h, la location coûte de 40 à 80€, et un panier pique-nique est proposé pour 35€. Un second véhicule, louable à la demi-journée ou journée, est aussi disponible, à partir de 45€.

DÉCOUVREZ LA RÉGION EN TOUTE LIBERTÉ

Blue Summer

1/2 journée 45€

Journée 90€

Cabriolet 4 places  
100% électrique  
100% looké  
Silencieux  
Automatique

100% liberté

RENSEIGNEMENTS & LOCATIONS  
SOFITEL QUIBERON THALASSA SEA & SPA  
894, AVENUE LOUÏS BOÛËT, 56130 QUIBERON  
02 97 50 46 03 - WWW.SOFITEL-QUIBERON-THALASSA.COM

Source : Sofitel Quiberon.

Enfin, le **développement du covoiturage à l'échelle locale** fait partie des **solutions disponibles mais encore sous-exploitées**. En période de forte fréquentation et d'affluence vers certains sites majeurs du territoire générant des flux de visiteurs continus, il est pourtant probable que des mutualisations puissent être opérées pour covoiturer entre visiteurs, ou entre locaux et visiteurs. Le covoiturage de courte distance tel qu'il est organisé actuellement dans le Finistère est orienté en priorité vers les déplacements domicile-travail. Le travail réalisé par le Conseil Départemental et les communes permet néanmoins au territoire de disposer **d'aires de covoiturage de qualité** (cf carte en annexe n°2.9), **peu fréquentées par les usagers habituels en période estivale**, ainsi que d'un **site internet de mise en réseau des utilisateurs**.



## Et ailleurs : des expérimentations entre auto-stop organisé et covoiturage de proximité

Sur la **communauté de communes de la Presqu'île de Crozon**, un projet de covoiturage spontané a vu le jour grâce à la mobilisation des habitants et au soutien de la collectivité : Octopouce. Le projet est actuellement en cours de développement. Il repose sur une identification mutuelle entre auto-stoppeur et automobiliste souhaitant voyager ensemble par le biais d'un kit de communication (ex : autocollant pour l'automobiliste) et de points d'embarquement matérialisés.



Source : association Octopouce



**RezoPouce, entreprise de l'Economie Sociale et Solidaire**, accompagne depuis 2010 les collectivités qui le souhaitent dans la mise en place de réseaux d'auto-stop organisé. Sept communes bretonnes sont déjà membres du réseau, qui compte plusieurs centaines de communes membres à l'échelle nationale.

Source : RezoPouce

### ■ Une offre privée de taxis, progressivement complétée par les chauffeurs de type VTC

Les taxis sont une solution indispensable pour pallier le manque d'autres solutions de mobilités sur certains secteurs géographiques, ou pour répondre à des demandes spécifiques (transport de personnes à mobilité réduite, transport de bagages, de vélos...). **Présents globalement sur tout le territoire, ces prestataires répondent à la fois à la demande des habitants et usagers réguliers, ainsi qu'à la demande des clientèles touristiques** plus ponctuellement.

Les données récoltées au cours de ce diagnostic n'ont **pas permis de dresser un inventaire précis de l'offre** en Cornouaille. Il est possible d'observer cependant, que **l'arrivée de nouveaux prestataires dans le Finistère, de type VTC**, élargit d'autant plus le choix donné aux clients pour trouver un mode de transport sur mesure.

**Les synergies entre ces acteurs et les acteurs du tourisme** restent à approfondir, pour mieux communiquer sur ces solutions et proposer des formules adaptées à la demande touristique (ex : circuits de visites, transport de bagages...).

### ■ L'offre maritime : une passerelle vers les îles et entre les ports

Les déplacements sur l'eau sont le seul moyen d'accéder à certains sites touristiques emblématiques de Cornouaille comme **l'île de Sein** et **l'archipel des Glénan**.

La desserte de l'île de Sein, assurée par la **Compagnie Maritime Penn-ar-Bed**, et gérée par la Région à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, permet de visiter l'île à pied. D'autres moyens de transports sont proposés par des **prestataires privés**, comme par exemple des sorties en voilier, pour rejoindre l'île de Sein mais aussi l'archipel des Glénan ou simplement faire des sorties en mer. Enfin, comme pour les déplacements à terre, les pratiques collaboratives se développent en mer, par le biais du **co-baturage**. Une offre émergente est disponible en Cornouaille.

Au niveau des estuaires, plusieurs **bacs** permettent de **passer d'une rive à l'autre, avec la possibilité d'embarquer des vélos** (cf carte en annexe n°2.12). Certaines compagnies proposent de **remonter ces estuaires** en vedette, avec la possibilité de ne faire qu'un aller ou l'aller-retour complet. Cependant, ce type de prestation relève plus de la **promenade commentée** que du transport à proprement parler.

Malgré la diversité et la richesse des prestations d'activités nautiques en Cornouaille, des **offres de type « itinérance » pour parcourir le littoral** en longeant les côtes, avec location en réseau, transports de bagages et hébergement à la nuitée, n'ont **pas été identifiées**.

- Pour compléter et illustrer ces constats généraux, une brève analyse par territoire communautaire est proposée dans la partie suivante. Elle permet également d'illustrer les bonnes pratiques répertoriées au cours du diagnostic.

### 3. À l'échelle communautaire, quelles forces et marges de progression pour faciliter les déplacements touristiques ?

#### ■ Pays de Quimperlé

##### Points forts

- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines (Cornouaille et au-delà) par le TER, les lignes Penn-ar-Bed, le sentier côtier, l'Equibreizh, les liaisons fluviales (en été, offre privée).
- ✓ Toutes les communes de l'EPCI sont accessibles via le réseau TBK et les trois communes littorales sont reliées par une ligne de bus transversale.
- ✓ Les plages sont accessibles en bus toute l'année (Kerfany, Le Pouldu...).
- ✓ Un effort pour encourager les usages bus + vélo sur une ligne en été.

##### Points de vigilance

- ✓ Système de réservation du réseau TBK contraignant pour les utilisateurs.
- ✓ Pas de connexions directes avec les cars départementaux du Morbihan sur le territoire.
- ✓ Plusieurs sites touristiques du territoire éloignés des réseaux de transports (ex : Manoir de Kernault, Abbaye Saint-Maurice, petits ports de Riec-sur-Bélon et Moëlan-sur-Mer, les Roches du Diable, Forêt Domaniale de Carnoët...).

#### ■ Concarneau Cornouaille Agglomération

##### Un Plan Global de Déplacements et un Schéma Modes Doux élaborés entre 2014 et 2015

Retenu comme territoire pilote par l'ADEME, Concarneau Cornouaille Agglomération (CCA) a élaboré entre 2014 et 2015 un Plan Global de Déplacements (PGD), ainsi qu'un Schéma Modes Doux. Cette réflexion a permis de définir une vision globale et cohérente de l'organisation des différents modes de déplacement à l'échelle communautaire. L'enjeu d'adaptation de l'offre de transports aux attentes touristiques est clairement ressorti lors du diagnostic mené dans le cadre du PGD.

**Le Plan Global de Déplacements prévoit une stratégie** orientée sur trois axes de travail :

- L'accessibilité aux équipements et aux lieux d'emploi du territoire ;
- La culture des déplacements et la place des piétons et vélos ;
- La rue apaisée.

Un plan d'actions composé de 24 actions opérationnelles a été établi pour agir sur ces trois axes à court, moyen ou long terme (cf annexe n°8). Un axe transversal dédié à la communication complète ce plan d'actions.

**En complément, le Schéma Modes Doux identifie les aménagements à programmer** pour développer les itinéraires cyclables et pédestres sur le territoire.

Les quatre priorités identifiées sont :

- Compléter le réseau structurant à vocation touristique ;
- Compléter et sécuriser un axe structurant à vocation utilitaire dans le pôle urbain ;
- Accompagner les communes pour favoriser la prise en compte des modes doux et le partage de la voirie ;
- Développer les services.

Certains projets issus de ce schéma ont été inscrits au contrat de territoire dans le cadre du schéma départemental Vélo 2016-2020, dont 11 projets d'aménagements à court terme (pistes cyclables, création de nouvelles liaisons, aménagement de bandes cyclables...).

#### **Points forts**

- ✓ Un territoire pilote, engagé dans un plan d'actions global sur les déplacements, en particulier les modes doux (cf paragraphe ci-dessus).
- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines par le TER, les lignes Penn-ar-Bed (vers Concarneau Cornouaille Agglomération et Quimper Communauté), le sentier côtier, les lignes maritimes et fluviales (entre avril et septembre, offre privée), la véloroute V7, l'Equibreizh.
- ✓ Les plages sont accessibles en bus toute l'année (Les Sables blancs, Plage de Cornouaille, Trévignon, Don, Kersidan...). En été, celles de Concarneau bénéficient de la ligne des plages à prix réduit depuis Quimper et sur le réseau Coralie un bus des plages à prix réduit est mis en place.
- ✓ Une offre de randonnée existante de 9 boucles PR (surtout sur le sud du territoire) et 9 parcours VTT, complétée par l'arrivée de la véloroute V7 en 2016.
- ✓ Une concentration de sites touristiques à Concarneau, facilement accessibles car connectés aux réseaux de transports et proches du GR et de la véloroute.

#### **Points de vigilance**

- ✓ Malgré l'amélioration du système de réservation du réseau Coralie (réservation possible jusqu'à 1h avant le trajet), un fonctionnement contraignant pour les utilisateurs et un nombre de places trop faible (8p max) en saison touristique.
- ✓ Pas de connexions avec le Pays Fouesnantais en dehors de l'été alors que les déplacements touristiques vers ce secteur sont fréquents.
- ✓ Enjeu sur l'accueil des plaisanciers en escale à Concarneau, qui attendent des services adaptés.
- ✓ Enjeu sur les retombées de la véloroute V7 : des services et une qualité d'accueil à développer sur le territoire (hébergement, loueurs, services...) pour profiter de la dynamique engagée.
- ✓ Des sites touristiques du territoire éloignés des réseaux de transports (ex : Odet Loisirs, Moulin à marée du Hénan, port de Kerdruc...).



## Expérimentation : une navette hippomobile testée à Pont-Aven en septembre 2016



Source : Ouest-France

**Objectifs :** encourager l'utilisation des parkings relais et réintroduire le cheval breton en ville.

**Premier bilan :** sur six jours d'expérimentation, 659 passagers embarqués en 235 trajets, soit en moyenne 3 passagers par navette. La mairie envisage de renouveler l'expérience pour la saison estivale en 2017 et sollicite une aide auprès de la Région<sup>25</sup>.

### ■ Pays Fouesnantais

#### Points forts

- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines par les lignes Penn-ar-Bed (vers Quimper Communauté toute l'année et vers Concarneau Cornouaille Agglomération en été), le sentier côtier, les lignes maritimes et fluviales (entre avril et septembre, offre privée).
- ✓ En été, les plages de Bénodet et Fouesnant bénéficient de la ligne des plages à prix réduit depuis Quimper.
- ✓ Trois points de départ vers les Glénan sur le territoire (avril-septembre).
- ✓ Une offre de randonnée existante de 5 boucles PR, ainsi que des boucles de balades familiales, 1 parcours VTT, des parcours équestres, complétée par l'arrivée de la véloroute V5 prévue en 2017.
- ✓ Un schéma communautaire sur le vélo étudié et plusieurs aménagements prévus pour améliorer les liaisons locales.

#### Points de vigilance

- ✓ Aucun système de transport à la demande sur le territoire en complément du réseau Penn-ar-Bed.
- ✓ Vers le Pays Bigouden Sud, pas de liaisons en transports publics sauf par le bac (juillet-septembre).
- ✓ Fonctionnement de la ligne Penn-ar-Bed de Bénodet à Concarneau limité à juillet-août : pas de ligne transversale sur le territoire le reste de l'année et pas de connexions avec CCA alors que la demande est présente dès avril et jusqu'à septembre.
- ✓ Enjeu sur l'accueil des plaisanciers en escale à Bénodet et Port-la-Forêt, qui attendent des services adaptés.
- ✓ Des sites touristiques du territoire éloignés des réseaux de transports (ex : Domaine de Boutiguéry, Labyrinthe 29, Maison des marais ...), ou desservis seulement l'été (ex : Golf de Cornouaille, La Forêt-Fouesnant...).
- ✓ Une liaison départementale à vélo entre Fouesnant et Quimper encore inachevée.

<sup>25</sup> Source : Ouest France, 5 novembre 2016.

## ■ Quimper Communauté

### Points forts

- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines (Cornouaille et au-delà) polarisée depuis la gare ferroviaire et routière (TER, TGV, lignes Penn-ar-Bed), et complétée par les lignes fluviales (vers Bénodet, entre juin et septembre, offre privée), le sentier GR 38 et une voie verte (Guengat-Douarnenez).
- ✓ En été, depuis Quimper, fonctionnement de lignes vers les plages du sud de la Cornouaille à prix réduit.
- ✓ Une augmentation de l'offre de parkings-relais pour le Festival de Cornouaille.
- ✓ Une concentration de sites touristiques dans le centre-ville de Quimper et des connexions possibles en bus sur la commune (ex : vers Lanniron, le Golf de Kerbernez...) toute l'année.
- ✓ Un centre des congrès situé en centre-ville et un parc des expositions accessible en transports en commun.
- ✓ Une liaison Quimper-Locronan sur le réseau Penn-ar-Bed, et sur demande auprès du réseau QUB (sauf le dimanche).
- ✓ Une offre de randonnée existante de 16 boucles PR et 14 parcours VTT, ainsi que des boucles de balades familiales et sportives.
- ✓ Un schéma communautaire sur le vélo étudié et plusieurs aménagements prévus pour améliorer les liaisons à vocation utilitaire.

### Points de vigilance

- ✓ Système de réservation du réseau QUB sur ses lignes suburbaines contraignant pour les utilisateurs.
- ✓ Des liaisons départementales à vélo entre Quimper et Fouesnant, Quimper et Pont-l'Abbé, et Quimper et Douarnenez, encore inachevées.

### 🔍 Expérimentation: une navette électrique testée dans le centre-ville et de la wifi dans les bus quimpérois.



Source : Ouest-France

En partenariat avec Bluebus, une navette électrique gratuite a été testée durant la semaine de la mobilité en septembre 2016. Elle desservait la gare, l'hyper-centre et le parking du Théâtre de Cornouaille, de 7 h 30 à 19 h 30. La même semaine, Quimper communauté et Keolis ont mis en service le wifi gratuit à bord des lignes illiQo 1 et 5. Douze bus ont été équipés sur les 60 du réseau<sup>26</sup>.

Suite à ce test en 2016, la mise en place d'une navette électrique entre la gare et le centre historique a été annoncée pour septembre 2018<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Source : Ouest-France, 12 septembre 2016.

<sup>27</sup> Source : Ouest-France, 8 avril 2017.

## ■ Pays Glazik

NB : Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le Pays Glazik a fusionné avec Quimper Communauté et la commune de Quéménéven pour former Quimper Bretagne Occidentale.

### Points forts

- ✓ Une ouverture vers certaines destinations voisines par les lignes Penn-ar-Bed (vers Quimper Communauté) et le sentier GR 38.
- ✓ Un schéma communautaire vélo élaboré et en cours d'application. Des aménagements à vocation utilitaire et des boucles touristiques ont été identifiés.
- ✓ Une offre de randonnées : 3 boucles PR, 3 parcours VTT.
- ✓ Une fusion avec Quimper Communauté au 1<sup>er</sup> janvier 2017 : une opportunité pour développer les liaisons en transports publics et les liaisons douces ?

### Points de vigilance

- ✓ À l'échelle du territoire, pas de liaisons en transports transversales (à part le TAD).
- ✓ Pas de connexions en transports vers les destinations voisines situées à l'ouest (Châteaulin-Porzay, Douarnenez) et à l'est (Destination Cœur de Bretagne).

## ■ Pays Bigouden Sud

### Points forts

- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines polarisée depuis la gare routière de Pont-l'Abbé (lignes Penn-ar-Bed vers le Haut Pays Bigouden et Quimper Communauté) et complétée par le sentier côtier, les lignes maritimes et fluviales (entre avril et septembre, offre privée), la véloroute V5 et une voie verte (Pont-l'Abbé-Pluguffan).
- ✓ En été, les plages de Lesconil, Loctudy, l'Île-Tudy et Sainte-Marine bénéficient de la ligne des plages à prix réduit depuis Quimper.
- ✓ Des sites touristiques majeurs (ex : Phare d'Eckmühl, Haliotika...) situés à proximité des sentiers pédestres, de la véloroute V5 et proches des lignes Penn-ar-Bed.
- ✓ Une offre de randonnées importante : 19 boucles PR, 4 parcours VTT, la véloroute V5 et plusieurs balades nautiques. Plusieurs hébergements Rando Accueil partenaires pour valoriser la randonnée en itinérance « Tour du Pays Bigouden Sud ».
- ✓ Un schéma communautaire sur le vélo en prévision, en lien avec les autres territoires de l'ouest Cornouaille (voir paragraphe ci-dessous) et déjà des aménagements prévus par certaines communes pour faciliter les déplacements à vélo.

### Une réflexion sur les déplacements à vélo à l'échelle de l'ouest Cornouaille

Fin 2016, plusieurs associations (Comité départemental de la Fédération Française de Cyclotourisme, Association Kernavélo et Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes) ont exprimé le souhait de développer un itinéraire de déplacements doux (véloroute – voie verte) allant de Douarnenez à Penmarc'h, en utilisant les emprises des anciennes voies ferrées du « train youtar » (Douarnenez-Audierne), du « train carottes » (Pont-Croix – Pont-l'Abbé) et du « train birinik » (Pont-l'Abbé – Penmarc'h). Cette demande fait écho à une réflexion en cours à l'échelle de l'ouest Cornouaille pour développer des schémas vélo connectés et cohérents entre EPCI (cf page 48).



### Points de vigilance

- ✓ Une liaison du réseau Penn-ar-Bed vers l'Île-Tudy et Combrit Sainte-Marine limitée à juillet-août : pas de desserte de ces zones le reste de l'année alors que la demande est présente dès le mois d'avril et jusqu'à septembre.
- ✓ Pas de connexions en transports vers le Pays Fouesnantais à l'est, hormis par le bac (juillet-septembre).
- ✓ Une liaison départementale à vélo entre Pont-l'Abbé et Quimper encore inachevée.
- ✓ Au sein du territoire, pas de liaisons transversales entre les communes littorales, du fait de l'organisation en étoile des lignes Penn-ar-Bed depuis Pont-l'Abbé.
- ✓ Une forte demande d'itinéraires cyclables sécurisés, adaptés aux familles, pour effectuer les déplacements du quotidien à vélo pendant le séjour.
- ✓ Des sites touristiques éloignés des réseaux de transports (ex : Manoir de Kerazan, Parc botanique de Cornouaille, Maison des jeux bretons, Chapelle de Tronoën...).
- ✓ Enjeu sur l'accueil des plaisanciers en escale à Loctudy, qui attendent des services adaptés.
- ✓ Territoire soumis à une forte augmentation du trafic routier en été, particulièrement problématique pour traverser Pont-l'Abbé.
- ✓ Un projet de Pôle d'Echange Multimodal à Pont-l'Abbé en attente.

## ■ Haut Pays Bigouden

### Points forts

- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines par les lignes Penn-ar-Bed (vers le Cap Sizun, le Pays Bigouden Sud, Quimper Communauté), le sentier côtier et la véloroute V5.
- ✓ Une offre de randonnées : 8 boucles PR, 5 parcours VTT, la véloroute V5 et 5 plages joignables à vélo par des liaisons bourgs-plages.
- ✓ Un schéma communautaire sur le vélo en prévision, en lien avec les autres territoires de l'ouest Cornouaille (cf page 48).
- ✓ Un effort d'organisation pour l'accueil des camping-caristes pendant le festival Mondial Folk à Plozévet.
- ✓ Des sites touristiques à proximité du réseau Penn-ar-Bed (à Pouldreuzic : Maison du Pâté Hénaff, Maison natale de Pierre Jakez Helias) ou le long d'itinéraires pédestres et cyclables (ex : ruines de Languidou, étang de Trunvel, Musée de l'Amiral...).

### Points de vigilance

- ✓ Au sein du territoire, pas de liaisons transversales entre les communes en transports (ex : entre Pouldreuzic et Plozévet), du fait de l'organisation des lignes Penn-ar-Bed en étoile depuis Quimper et Plonéour-Lanvern.
- ✓ Une forte demande d'itinéraires cyclables sécurisés, adaptés aux familles.
- ✓ Le long de la véloroute V5, superposée à la route touristique « Route du vent solaire » à plusieurs endroits, problème de cohabitation entre voitures, campings-cars et vélos.
- ✓ Des sites touristiques éloignés des réseaux de transports (ex : Musée de l'Amiral, base nautique de Penhors, Parc de Bel air...).

## ■ Cap Sizun – Pointe du Raz

### Points forts

- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines par les lignes Penn-ar-Bed (vers Douarnenez, le Haut Pays Bigouden, Quimper Communauté), le sentier côtier, la véloroute V5 et la liaison maritime.
- ✓ Porte d'entrée vers l'île de Sein, toute l'année. Un projet de navette en prévision pour relier le centre-ville d'Audierne à l'embarcadere de Sainte-Evette durant l'été 2017.
- ✓ Un territoire de randonnées : 15 boucles PR, 4 parcours VTT, la véloroute V5, plusieurs balades nautiques. Plusieurs hébergements partenaires pour valoriser la randonnée en itinérance « Cap Sur la Pointe du Raz » le long du GR 34 et les séjours sans voiture (voir exemple ci-dessous).
- ✓ Un projet de prolongement de la voie verte Audierne-Pont-Croix jusqu'à Beuzec-Cap-Sizun et une réflexion sur le vélo à l'échelle ouest Cornouaille (cf page 48).
- ✓ Une réflexion globale sur l'accueil des visiteurs sur le périmètre du Grand Site de France, en particulier sur les déplacements (voir paragraphe ci-dessous).
- ✓ Des sites touristiques à proximité du réseau Penn-ar-Bed (Maison de site de la Pointe du Raz, Musée maritime, Aquashow, Musée du Marquisat, ...) et proches d'itinéraires pédestres ou cyclables.

### Points de vigilance

- ✓ Au sein du territoire, pas de liaisons en transports sur les communes situées sur la côte nord, alors que la demande est présente pour se rendre sur des sites touristiques (réserve ornithologique de Goulien, moulins, pointes du Cap Sizun, phare du Millier...) et randonner en étoile.
- ✓ Une desserte de la Pointe du Raz en transports jugée insuffisante pour répondre à la demande touristique : horaires, fréquence et période de fonctionnement (aucune desserte entre novembre et début avril à part le TAD).
- ✓ Une demande d'itinéraires cyclables sécurisés, adaptés aux familles.
- ✓ Le long de la véloroute V5, superposée à la route touristique « Route du vent solaire » à plusieurs endroits, problème de cohabitation entre voitures, campings-cars et vélos.
- ✓ Enjeu sur l'accueil des plaisanciers en escale à Audierne, qui attendent des services adaptés.

### Un Schéma d'accueil des visiteurs vigilant aux déplacements sur le Grand site de France

Dans le cadre de l'élaboration d'un Schéma d'accueil des visiteurs sur le Grand Site de France (GSF), un diagnostic a permis d'analyser les déplacements des visiteurs sur le site, avant de proposer des actions qui pourront être validées en 2017. Plusieurs cibles ont été analysées : piétons, cyclistes, camping-cars, personnes à mobilité réduite. Les objectifs identifiés en lien avec les déplacements sont :

- équilibrer l'accès au périmètre du GSF par les routes départementales ;
- créer des liens entre le littoral et l'intérieur des terres ;
- favoriser les modes doux et offrir les services dédiés ;
- équilibrer l'usage des espaces de stationnement ;
- optimiser les équipements existants et leur qualité.

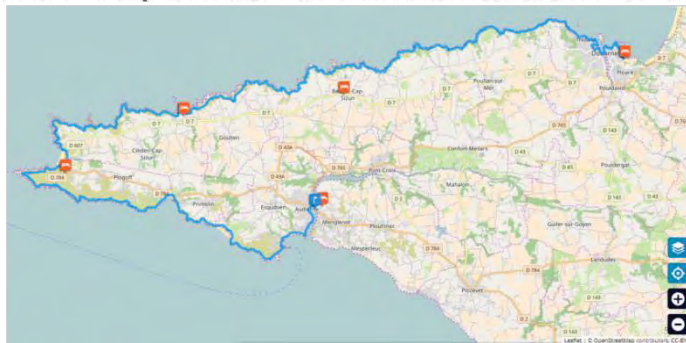
En complément, des propositions d'études pour cibler l'enjeu des déplacements sur le GSF et au-delà ont été formulées, dont l'étude d'un schéma cyclable communautaire, l'étude d'opportunité d'une navette Audierne-Pointe du Raz en période estivale, ou encore l'étude d'un schéma communautaire ou intercommunautaire sur l'accueil des camping-cars.

## 🔍 Bonne pratique : « L'été sans voiture en 10 leçons » à Loquéran

À Audierne, le gîte d'étape et camping de Loquéran propose depuis plusieurs années des idées de séjours sans voiture aux clients. Une destination différente est valorisée chaque jour en fonction du calendrier des animations locales et en fonction du profil du client (flâneur, piéton, sportif...). Marche à pied, vélo, bus et bateau sont les principaux moyens de transport qui permettent d'accéder aux visites ou activités, dans le Cap Sizun mais aussi sur le Pays de Douarnenez.

De plus, ce gîte fait partie des hébergeurs qui se sont associés pour proposer l'offre d'itinérance « Cap sur la Pointe du Raz » le long du GR 34 de Douarnenez jusqu'à la Pointe du Raz, avec retour au point de départ en marchant sur le GR en transversal ou en bus.

### Itinérance « Cap sur la Pointe du Raz », un circuit de 77km sur 4 jours

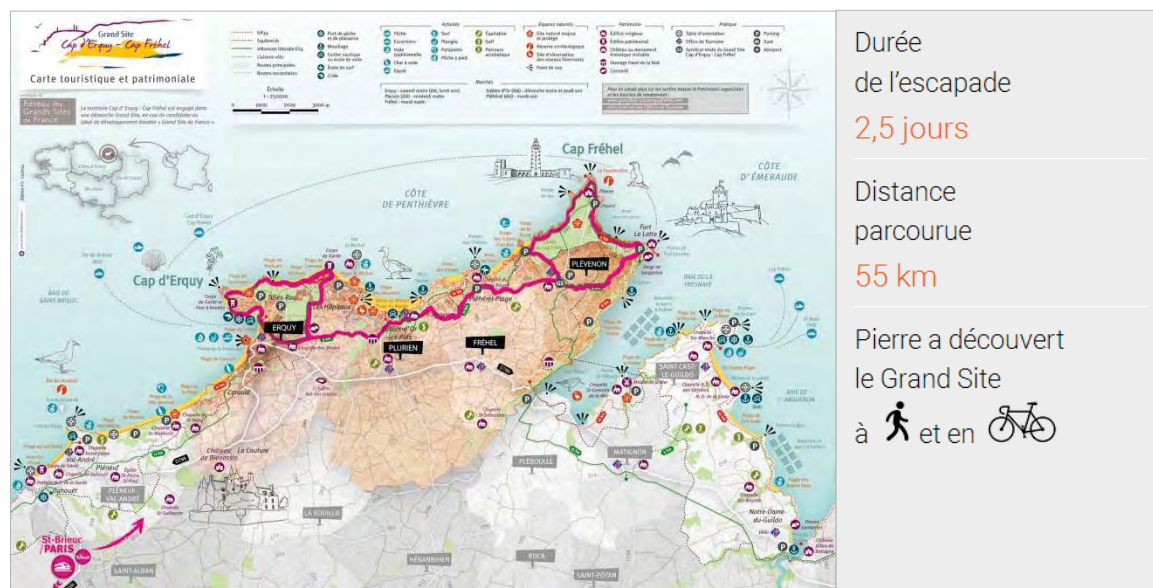


Source

## 🔍 Et ailleurs : les escapades nature sans voiture sur les Grands Sites de France

Depuis 2013, le réseau des Grands Sites de France valorise des expériences de tourisme sans voiture, afin de développer une offre dite de « country break », en référence au concept de « city break ». Les offres proposées (entre 2 et 3 jours en immersion sur un Grand Site, sans voiture) ont été testées auparavant par un voyageur missionné par le réseau, Pierre, qui met ensuite à disposition des visiteurs un carnet détaillé sur son expérience. Transmis au Grand Site concerné, ce compte-rendu peut aussi proposer des améliorations.

12 tests ont été réalisés depuis 2013 et 9 escapades sont valorisées sur le site [www.escapadenature-sansvoiture.fr](http://www.escapadenature-sansvoiture.fr). Parmi les moyens de transports utilisés : la marche à pied, le train, le bus, le vélo (traditionnel et électrique), la barque, le bateau-navette, le train à crémaillère ou encore le taxi-navette.



Source : Escapade nature sans voiture.

## ■ Pays de Douarnenez

### Points forts

- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines par les lignes Penn-ar-Bed (vers Quimper Communauté et le Cap Sizun), le sentier côtier, la voie verte Douarnenez-Guengat.
- ✓ Un schéma communautaire sur le vélo élaboré et en cours d'application, pour faciliter les liaisons à vocation utilitaire et touristique. Démarche pilote sur l'ouest Cornouaille, qui est intégrée à la réflexion en cours sur les déplacements à vélos à l'échelle ouest Cornouaille (cf page 48).
- ✓ Une réflexion en cours sur l'harmonisation de la signalétique sur le territoire de l'EPCI.
- ✓ Un effort pour l'accueil des visiteurs lors des fêtes maritimes en mettant en place des navettes vers plusieurs parkings relais.
- ✓ Une offre de randonnées : 8 boucles PR, 4 parcours VTT, une voie verte, plusieurs balades nautiques. Plusieurs hébergements partenaires pour valoriser la randonnée en itinérance « Cap Sur la Pointe du Raz » le long du GR 34 et les séjours sans voiture (cf exemple ci-dessous).
- ✓ Des sites touristiques à proximité du réseau Penn-ar-Bed (Port-Musée, Ile Tristan, vieux quartiers, plages...) et proches d'itinéraires pédestres.
- ✓ Une démarche proactive de l'office de tourisme pour améliorer la prise en compte des attentes clients sur la mobilité (cf paragraphe ci-dessous).

### Points de vigilance

- ✓ Pas de liaisons en transports vers les communes situées sur la côte nord du Cap Sizun, alors que la demande est présente pour se rendre sur des sites touristiques (phare du Millier, pointes du Cap Sizun, réserve ornithologique de Goulien, moulins, ...) et randonner en étoile.
- ✓ Une liaison départementale à vélo entre Douarnenez et Quimper encore inachevée.
- ✓ Une connexion en transports vers Locronan et le Porzay limitée à juillet-août.
- ✓ Enjeu sur l'accueil des plaisanciers en escale à Douarnenez, qui attendent des services adaptés.

### 🔍 **Expérience pilote: séjours sans voiture à l'hôtel du Port-Rhu, une expérience pilote du programme « En Bretagne sans ma voiture »**

Engagé dans la première phase d'expérimentation du projet « En Bretagne sans ma voiture » avec l'ADEME en 2014, l'hôtel du Port Rhu a fait partie des premiers hébergements à proposer des idées de courts séjours sans voiture. L'établissement propose une idée de séjour pour 3 jours et 2 nuits, agrémentée d'activités sur place ou à proximité (Cap Sizun, Locronan), accessibles à pied, en vélo à assistance électrique, en bus ou encore en taxi. Actuellement valorisée parmi les offres « Voyager Responsable » du CRT Bretagne, l'offre pourra s'enrichir dans le futur en fonction des solutions de mobilités mises en place par l'hôtel ou dans la ville, par exemple pour les déplacements en véhicules électriques.

### 🔍 **Bonne pratique: un dialogue constructif entre acteurs des transports et du tourisme**

En tant qu'office de tourisme titulaire de la Marque Qualité, l'office de tourisme du Pays de Douarnenez réunit deux fois par an un Groupe Qualité de Destination. Composé d'élus, de techniciens, de socio-professionnels et de l'OT, il a pour objectif de débattre des sujets échappant à la compétence de l'OT, dont les transports. Les problématiques de déplacements sur le territoire sont l'un des sujets récurrents dans les avis laissés par les visiteurs. Pour cette raison, le groupe de travail fait régulièrement des propositions aux acteurs des transports et contribue ainsi à une meilleure intégration des attentes touristiques dans les offres de transports. Ainsi, le groupe de travail a par exemple obtenu que la ligne Audierne-Douarnenez du réseau Penn-ar-Bed passe par Locronan en période estivale.

## ■ Pays de Châteaulin et du Porzay

### Points forts

- ✓ Une ouverture vers les destinations voisines par le TER, les lignes Penn-ar-Bed, le sentier côtier, le canal de Nantes à Brest.
- ✓ Une étude sur les transports et les déplacements réalisée par la communauté de communes en 2011 et un plan d'actions adopté (voir paragraphe ci-dessous). Dans ce cadre, un schéma communautaire sur les déplacements doux est en prévision.
- ✓ En été, les plages de Pentrez et Lestrevet bénéficient de 3 lignes des plages, circulant sur toutes les communes de l'EPCI, en partenariat avec le réseau Penn-ar-Bed.
- ✓ Un territoire de randonnées: 12 boucles PR, 10 parcours VTT.
- ✓ Un travail de co-construction d'offres de séjours éco-mobiles engagé au sein du Parc Naturel Régional d'Armorique (voir paragraphe ci-dessous), qui permet de créer des passerelles entre destinations (Quimper Cornouaille, Brest Terres Océanes, Cœur de Bretagne).

### Points de vigilance

- ✓ À l'échelle du territoire, pas de liaisons en transports transversales (à part le transport à la demande), par exemple entre les communes littorales et l'intérieur des terres.
- ✓ Pas de connexions en transports vers le pays de Douarnenez alors que la demande touristique est présente pour accéder aux sites touristiques voisins.
- ✓ Une voie verte le long du chemin de halage en cours d'aménagement sur le Canal de Nantes à Brest, mais une liaison inachevée pour rejoindre la V6 vers Camaret.
- ✓ Des sites touristiques éloignés des réseaux de transports (ex : Menez-Hom, Centre d'interprétation de la Faune du Canal, Musée de l'école rurale, plages de Plonévez-Porzay...).
- ✓ Un territoire soumis à une forte augmentation du trafic routier en été, particulièrement problématique pour traverser Châteaulin (circulation déjà problématique le reste de l'année).
- ✓ Plusieurs réseaux de transports reliés à Châteaulin, sans possibilité d'intermodalité efficace : gare ferroviaire peu accessible, pôle d'échange routier au Pouillot excentré, sans liaisons douces vers le centre-ville.

### Une étude Transports et déplacements menée à l'échelle de l'EPCI en 2011

En 2011, un diagnostic a permis d'analyser l'offre et les besoins de déplacements sur l'EPCI, en mobilisant les habitants, les touristes, et des groupes de travail mixtes. Parmi les constats clés : une place prégnante accordée à l'automobile, en particulier pour les touristes interrogés (91% d'entre eux accédaient au territoire en voiture) ; un usage des transports en commun peu répandu ; des modes doux encore peu utilisés mais de réelles attentes sur ce sujet, en particulier pour les touristes.

Suite à ce diagnostic, un plan d'actions a été adopté en 2012, reposant sur 8 actions prioritaires prévues à court, moyen et long terme :

- Améliorer la circulation dans le centre-ville de Châteaulin ;
- Rendre l'offre de transports en commun plus lisible et plus attractive ;
- Définir le rôle de la gare de Châteaulin et la valoriser en tant que pôle d'échanges ;
- Mettre en place un transport collectif local pour répondre à différents besoins ;
- Encourager les pratiques de covoiturage ;
- Développer un schéma cyclable cohérent, à la fois utilitaire et de loisirs ;
- Promouvoir l'usage des modes doux auprès des touristes ;
- Articuler les politiques d'urbanisme, d'environnement, de tourisme et de déplacements.

## **L'initiative : des offres touristiques éco-mobiles au sein du Parc Naturel Régional d'Armorique**

Lors des réflexions engagées sur la valorisation touristique de l'Aulne maritime en 2015, l'éco-mobilité a constitué un enjeu clé aux yeux des acteurs locaux. Après avoir dressé un diagnostic du territoire et de son potentiel pour pratiquer les mobilités douces, le Parc Naturel Régional d'Armorique (PNRA) accompagne les acteurs du tourisme, professionnels et institutionnels, afin de tester un ou plusieurs produits touristiques packagés en 2017. Composées de solutions d'hébergement, de restauration, de loisirs, ainsi que d'une ou plusieurs solutions d'éco-mobilités, ces offres seront destinées à plusieurs cibles : clientèle vélo du Canal de Nantes à Brest, clientèle couple sans enfant et clientèle famille.

## En conclusion...

Si la situation en termes de déplacements touristiques est variable d'un territoire communautaire à un autre, plusieurs constats sont communs à l'échelle de la Destination Quimper Cornouaille.

Les **déplacements doux** (marche à pied, vélo...) sont aujourd'hui **au cœur des attentes des acteurs en Cornouaille : habitants et touristes, en recherche d'itinéraires sécurisés et connectés les uns aux autres**. Les Schémas communautaires sur le vélo, ainsi que les aménagements programmés dans le cadre du Schéma Départemental Vélo, apportent une réponse partielle à ces besoins. En complément, l'organisation des acteurs entre eux, par exemple en créant des circuits d'itinéraires comme en ouest Cornouaille, permet de proposer l'offre touristique adaptée sur ces itinéraires. Etant donné l'attrait du patrimoine naturel en Cornouaille et le travail de fond mené dans le Finistère pour développer des circuits de randonnée qualitatifs, il est certain que les déplacements itinérants ou à la journée représentent un potentiel à exploiter. Enfin, la plupart des sites touristiques de Cornouaille sont situés sur un itinéraire structurant (type GR, véloroute ou voie verte) ou à proximité, ce qui ne fait que confirmer le potentiel à développer ces modes de transports sur le territoire.

En termes d'**offres de transports publics**, des **disparités** existent clairement **d'un EPCI à l'autre en Cornouaille** : 3 EPCI et une commune gèrent leur propre réseau de transports urbains et suburbains, quand les 7 autres n'en ont pas. Parmi ces derniers, le système de Transport à la Demande mis en place est globalement inadapté, ce qui restreint l'offre publique disponible au réseau départemental de cars Penn-ar-Bed. De plus, les 3 EPCI disposant d'un réseau urbain sont aussi ceux qui ont accès aux trois gares principales, leur donnant ainsi une ouverture supplémentaire vers les destinations voisines dans le Finistère et le Morbihan.

**Quel que soit le réseau de transport public concerné, l'équation est difficile** à résoudre entre ajustement selon les besoins des **usagers à l'année et habitants** et les besoins ponctuels en **période touristique**. Les opérations saisonnières permettent de proposer des solutions mais celles-ci sont très limitées dans le temps. De plus, la majorité des sites touristiques de la Destination sont desservis par le réseau Penn-ar-Bed, et parfois en complément par un réseau urbain. La principale difficulté dans le cadre des déplacements touristiques est le manque de liaisons transversales entre ces différents sites, notamment de long de l'axe littoral. Ainsi, l'organisation spatiale du réseau Penn-ar-Bed en étoile allonge considérablement les temps de parcours en transports en commun et rend quasiment impossible un déplacement à la journée vers un site, à moins d'avoir une liaison directe.

*NB : **Se rendre sur les Destinations voisines** de la Cornouaille **en transports en commun**, n'est pas impossible, mais le **parcours sera nécessairement multimodal, long et peu flexible**. Depuis la gare de Brest (accessible en car ou TER depuis la Cornouaille) ou la gare de Lorient (accessible en TER depuis la Cornouaille), de nombreux sites touristiques peuvent être rejoints par les réseaux de transports urbains de ces agglomérations. La Presqu'île de Crozon est accessible en car toute l'année depuis Quimper. Enfin, les Monts d'Arrée et Huelgoat sont accessibles en rejoignant Carhaix (en car ou TER depuis la Cornouaille), puis en prenant un car.*

Enfin, les possibilités de **déplacements sur mesure** sont indispensables pour compléter l'offre de transports publics et les déplacements doux. Plusieurs types d'offres peuvent répondre à ce besoin : **offres privées de taxis**, mais aussi désormais offres de **type VTC**. Les locations de voitures sont possibles en passant par des agences, dans les villes importantes, ou dans des garages automobiles ou enseignes commerciales sur le reste du territoire. Ces offres sont progressivement complétées par la sphère des **transports collaboratifs**, organisés entre particuliers : covoiturage et locations de véhicules entre particuliers. Plusieurs territoires extérieurs se positionnent actuellement sur le développement du covoiturage de courte distance, mais cela n'est pas encore le cas en Cornouaille.

**Face à cet éventail de possibilités**, il est évident que le touriste en séjour sur le territoire doit **être conseillé** pour pouvoir optimiser son expérience en fonction de ses attentes (cf partie suivante). La **mise en relation accrue des partenaires publics, privés et des usagers** pourrait permettre de créer des solutions là où des lacunes sont visibles et des synergies là où des opportunités sont à développer.

### **Quelques propositions de pistes d'actions suite à ces constats**

- ⇒ Proposer des services dédiés aux clientèles itinérantes (stationnement sécurisé et consignes dans les équipements touristiques et les hébergements, locations de vélos équipés, transports des bagages...);
- ⇒ Développer des liaisons douces, utilitaires et de loisirs, pour bénéficier à la fois aux habitants et aux touristes, en intégrant des connexions d'un EPCI et d'une commune à l'autre ;
- ⇒ Etudier la faisabilité de nouvelles liaisons transversales, par exemple en haute saison touristique ;
- ⇒ Expérimenter des pass transports & tourisme ;
- ⇒ Adapter la signalétique sur le terrain aux nouveaux usages (déplacements doux, collaboratifs) ;
- ⇒ Accompagner les hébergeurs volontaires pour proposer des offres de séjours sans voiture.



## PARTIE 5 : INFORMER SUR LA MOBILITE

---

En tant que client, **trouver des informations pour planifier ses activités** potentielles doit être **facile et simple, que l'on se situe avant ou pendant le séjour**. En étant rassuré et en trouvant réponse à ses questions, le client va pouvoir satisfaire son envie : se consacrer pleinement à ses activités, lâcher prise et vivre des expériences. Pour ce faire, il faut donc être capable de **lui apporter une information fiable, actualisée, lisible et intégrée**.

Les parties précédentes ont montré que les **solutions de mobilité pour venir et se déplacer en Cornouaille sont multiples et variées** : avion, train, cars longue distance, cars départementaux, bus, taxis, VTC, covoiturages, vélo, bateau, locations entre particuliers... Comment s'y retrouver ?

**Chacun de ces réseaux a la particularité d'avoir son (ou ses) propres supports d'information**, numériques ou papier, institutionnels ou privés. Les supports principaux sont cités en annexe n°2 pour chaque solution de mobilité identifiée en Cornouaille, sans viser l'exhaustivité.

**Deux enjeux particuliers** sont présentés dans les sous-parties suivantes : **l'intégration de l'information**, ainsi que l'implication **des acteurs touristiques** dans l'information des usagers.

NB : **l'information sur le terrain par le biais de la signalétique**, n'a pas été étudiée de manière précise dans ce diagnostic, mais elle constitue un maillon essentiel dans le parcours des usagers sur le territoire. Celle-ci peut être pensée pour les différents usages sur le terrain : piétons, vélos, voitures ou encore camping-cars. Le **Schéma directeur départemental de signalisation directionnelle et touristique**<sup>28</sup> donne des orientations méthodologiques et stratégiques dont les territoires devront tenir compte. Certains territoires, comme la ville de Fouesnant ou Douarnenez Communauté, déploient déjà le schéma à leur échelle. Une réflexion sur les projets de signalisation directionnelle et touristique est également en cours à l'échelle de l'ouest Cornouaille.



---

<sup>28</sup> Schéma directeur départemental de signalisation directionnelle et touristique, Finistère Tourisme, 2016.

## 1. L'enjeu de l'intégration de l'information sur les offres de transports

### ■ Une intégration performante des données sur les transports publics grâce à Breizh Go

La Bretagne a la chance d'avoir un **système d'information multimodale mutualisé** à l'échelle régionale : BreizhGo. Ce système rassemble les données de **28 réseaux de transports en commun en Bretagne**, du réseau TER aux réseaux de cars départementaux, en passant par les réseaux de transports urbains. Dans le Finistère, tous les réseaux de transports publics sont intégrés dans BreizhGo (cf illustration ci-dessous).

#### Réseaux de transports intégrés par BreizhGo dans le Finistère



Une

recherche sur BreizhGo permet de trouver **trois types d'informations** :

- Un **itinéraire** pour se déplacer d'un point A à un point B, en utilisant les transports collectifs publics et moyens de transport personnels (voiture, vélo, marche à pied...);
- Les **horaires de passage** des transports collectifs sur une ligne ou un arrêt donné;
- Les services de transports collectifs situés à **proximité** d'une adresse (à 400m, 800m, 2km ou 10 km).

#### Formulaire de recherche d'itinéraire sur Breizh Go

Afin de mettre à disposition le plus largement possible l'information sur les transports publics en Bretagne, **BreizhGo rend accessible ses données progressivement**. Cette démarche se décline déjà par la mise à disposition des calculateurs et de leurs résultats via un webservice accessible gratuitement, dans la limite de 90 000 requêtes par mois<sup>29</sup>.

<sup>29</sup> informations plus détaillées dans l'espace développeurs du site web BreizhGo.

De plus, la **marque grise BreizhGo<sup>30</sup>** permet d'intégrer un formulaire de recherche simplifié sur n'importe quel site web, gratuitement. Lorsqu'un internaute lance une requête sur le formulaire de recherche d'itinéraires, il est automatiquement redirigé vers BreizhGo.com avec les propositions d'itinéraires en transport public en Bretagne.

Il est possible de décliner cette marque grise en **boutons « j'y vais/j'en viens »**, qui permettent d'aider l'internaute à se rendre sur un lieu défini (ex: un site touristique, un hébergement ou un festival...).

#### Exemple de formulaire Breizh Go inséré sur un site web

- ➔ **L'outil Breizh Go** propose donc des **fonctionnalités très pratiques**, à la fois pour les acteurs qui souhaitent mettre à disposition une information complète et actualisée sur les transports publics, et pour les usagers qui peuvent calculer précisément des itinéraires ou identifier les services situés à proximité d'un lieu donné (par exemple leur hébergement).

## ■ Une multiplication d'outils sur le web pour comparer et trouver l'information

Les **sites web et applications** qui proposent des **comparaisons multimodales** sont de plus en plus développés et nombreux. **Positionnés sur des trajets longue distance, entre de grandes agglomérations**, ces sites donnent à l'internaute la possibilité de comparer le prix, la durée, voire l'impact environnemental des différentes options qui s'offrent à lui.

On peut citer par exemple, le site de la **start-up bretonne Kelbillet**, qui référence plus de 500 compagnies pour se déplacer en France et en Europe pour des trajets en **train, bus, covoiturage et avion**. Les utilisateurs de la communauté peuvent aussi y revendre des billets de train entre particuliers. En 2016, le site comptait 3,5 millions de visiteurs par mois.

#### Exemple de site proposant des comparaisons d'offres de transports : KelBillet

<sup>30</sup> La marque grise est un formulaire simplifié de recherche d'itinéraires entre deux adresses, arrêts, gares ou communes, pouvant être intégré sur les pages d'autres sites web. La Région Bretagne met cette marque grise BreizhGo à la disposition des partenaires et des organismes qui en feraient la demande.

En parallèle, les **sites et applications dédiés à un moyen de transport en particulier sont également très nombreux, évolutifs et déployés à des échelles variées.**

- ⇒ **Il n'a pas été possible au cours du diagnostic de répertorier la liste de ces outils pour l'ensemble des modes de transports identifiés.**

Néanmoins, **l'exemple du vélo** peut être pris pour **illustrer cette multiplication de sources d'informations.** Sur ce mode de déplacement, on distingue :

- Des sites répertoriant les locations par des loueurs professionnels (ex : Vélocomotion, Accueil Vélo...);
- Des sites répertoriant les locations entre particuliers (ex : Bikerr, So Be Bike...);
- Des sites plus généralistes proposant des informations pratiques et techniques, des itinéraires et des informations touristiques (ex : Vélo Tourisme Bretagne, France Vélo Tourisme, AF3V...);
- Enfin, concernant les itinéraires de randonnée (cyclable ou pédestre), l'essor de sites alimentés directement par les usagers est particulièrement visible (ex : Visorando, Espace Loisirs IGN...). S'ils peuvent élargir l'accès à une information (ex : trouver un itinéraire de promenade), ces sites posent la question de la fiabilité de l'information mise en ligne par les usagers.

### **Sans oublier Google...**

L'un des premiers réflexes pour l'internaute reste de chercher réponse à ses questions directement sur **Google**, qui, justement, **élargit progressivement les fonctionnalités proposées.** Sur Google Maps, par exemple, les fonctions suivantes sont accessibles : comparaison multimodale (voiture, marche, vélo, transports en commun), ajout de plusieurs étapes, aperçu du relief de l'itinéraire, aperçu du trafic routier en temps réel, vues panoramiques avec Google Street View, partage d'itinéraires... et bientôt affichage des lieux accessibles en fauteuil roulant<sup>31</sup>.

- En raison de **l'évolution permanente** et de la **multiplication d'outils sur le web** plus ou moins spécialisés, il n'est **pas évident de dresser une cartographie** claire **des différents supports d'information existants.** De plus, il semble que les sites développés soient assez **cloisonnés entre information dédiée aux transports et information touristique**, d'où le rôle d'intermédiaire que doivent jouer par les acteurs du tourisme, institutionnels et professionnels.

## **2. Offices de tourisme et hébergeurs : un maillon déterminant en bout de chaîne**

Dès la réservation ou une fois sur place, l'office de tourisme et l'hébergeur ont un contact privilégié avec le client et peuvent donc jouer un rôle déterminant dans la transmission d'une information précise et personnalisée sur la mobilité.

### **Acteurs institutionnels du tourisme: une diffusion d'informations sur les transports plus ou moins détaillée**

Sur les **sites web des offices de tourisme de Cornouaille (analysés en 2016) :**

- ⇒ 20 sur 22<sup>32</sup> ont une **page web dédiée aux transports.** Certains proposent des pages thématiques (ex : page « Accès », page « Transports en commun », page « Taxis »...);
- ⇒ Globalement, on retrouve sur ces 20 sites un **tronc commun** d'informations sur l'accès longue distance par **l'avion, le train et la voiture.** Les **cars longue distance** ne sont cités que sur deux sites (Quimper et La Forêt-Fouesnant) et le **covoiturage** sur un seul site (Le Guilvinec);
- ⇒ Les transports du **réseau Penn-ar-Bed** sont systématiquement présentés et le **réseau urbain** du territoire, le cas échéant. Le **Transport A la Demande**, sur les territoires qui n'ont pas de transport urbain, n'est cité qu'une seule fois (Aulne-Porzay);
- ⇒ Les informations sur les **prestataires privés** (taxis, VTC, locations de voiture...) sont plus ou moins détaillées selon les sites;

<sup>31</sup> « Google Maps commence à afficher les lieux accessibles en fauteuil roulant », article FrAndroid, 12 janvier 2017.

<sup>32</sup> Les deux sites ne comptant pas de page dédiée aux transports concernent l'office de tourisme du Pays Glazik et l'office de tourisme de Pont-Croix (page avec une carte seulement).

- ⇒ Une partie des sites intègrent le **formulaire Breizh Go**.

L'offre de **déplacements doux** n'apparaît pas souvent en tant que telle dans la page dédiée aux transports mais plutôt sur des **pages dédiées à la randonnée ou aux activités de pleine nature** s'il y en a :

- ⇒ Sur ce type de déplacements, notamment à **vélo**, le **niveau d'information** donné est **hétérogène**. On trouve selon les cas des informations sur les itinéraires, une liste de loueurs, une liste d'hébergements qualifiés...
- ⇒ Les **cartes interactives** sont privilégiées par plusieurs acteurs pour **valoriser à la fois les itinéraires et l'offre touristique située à proximité** : par exemple à l'échelle de l'ouest Cornouaille (carte interactive créée et mise à jour par l'AOCD) ou dans le Pays Fouesnantais (carte utilisée sur les trois sites des offices de tourisme).
- ⇒ Au-delà d'une carte, le Pays de Quimperlé a opté pour un **site thématique sur la randonnée**, décliné sur le même modèle que le site thématique de Finistère Tourisme sur la randonnée. Adapté à plusieurs pratiques (pédestre, cyclable, équestre, nautique), le site thématique du Pays de Quimperlé répertorie **des idées de parcours, des hébergements, des guides rando, des infos pratiques, un agenda dédié et une carte interactive**.

De plus, les déplacements doux font l'objet de nombreux **supports d'information papier** (topoguides, cartes, flyers...), réalisés par plusieurs acteurs (fédérations sportives, offices de tourisme, pays touristique, autorités organisatrices des transports...). Certains mettent l'accent sur l'intermodalité. La **plaquette « Rando + bus »** réalisée par CCA par exemple, permet d'identifier les connexions entre le GR 34, la véloroute V7 et le réseau de bus Coralie (cf exemple page suivante).

**En ouest Cornouaille**, l'Agence Ouest Cornouaille Développement édite un **dépliant « Véloroute et voies vertes en ouest Cornouaille »** qui donne des informations sur les itinéraires, l'embarquement des vélos sur les cars Penn-ar-Bed, les locations de vélos et les conseils de sécurité pour les cyclistes (cf exemple page suivante). L'AOCD a également permis la valorisation de deux **circuits d'itinérance pédestre** (« Cap sur la Pointe du Raz » et « le Tour du Pays Bigouden Sud ») en relayant ces offres sur la plateforme Cirkwi, connectée au **site régional** de promotion de la randonnée (Rando Bretagne). Enfin, la **carte interactive**, créée et actualisée par l'AOCD, permet de situer sur l'ouest Cornouaille : les boucles et itinéraires de randonnée (pédestre, vélo et VTT), les hébergements situés à moins de 2km du GR, les hébergements labellisés « Rando Accueil » et les éléments du patrimoine à découvrir.

## **Des acteurs à l'écoute des usagers**

Dans le cadre de la démarche Qualité, plusieurs offices de tourisme intègrent à leurs questionnaires de satisfaction des champs relatifs aux déplacements. Ce type d'enquête est intéressant pour mieux connaître les besoins des usagers et avoir leur avis sur les dispositifs existants.

Brochure « Rando + Bus » éditée sur le territoire de CCA

# Rando + bus

sur Concarneau Cornouaille Agglomération

## Le GR 34, sentier des douaniers

Créé au 18<sup>ème</sup> siècle pour lutter contre la contrebande, les 2000 km du sentier des douaniers longent la côte bretonne épousant chaque crique, chaque avancée sur la mer. Itinérant par définition, le GR 34 vous offre une formidable marche au grand air de quelques heures à plusieurs semaines...

De Concarneau à Port Aven, en passant par Trégunc et Nével, le GR 34 compte plus de 45 kilomètres de randonnées. Le long du sentier, vous découvrirez les multiples facettes de ce territoire : bord de mer et de rivière, identité culturelle, paysages contrastés, patrimoine d'exception, tout y est !

(Pour information, le GR 34 est uniquement piétonnier.)

La voie verte n°7 Roscoff Rosporden Concarneau

Concarneau est une porte d'entrée du réseau des voies vertes de Bretagne. La voie verte n°7 relie Concarneau à Roscoff (147 km) via Rosporden, Cité des étangs, et Carhaix, traversant le département du Finistère du nord au sud.

Sécurisée, de faible dénivelé et accessible uniquement aux piétons, cyclistes et cavaliers, la voie verte est idéale pour randonner en toute liberté à deux, entre amis ou en famille, en pleine nature. Elle est également accessible aux personnes à mobilité réduite.

Dans un cadre naturel intact, son parcours ombragé, avec des vues sur le bocage breton et de longs passages sous des voûtes d'arbres, permet de rencontrer un pays au patrimoine remarquable.

Parcourez les chemins de randonnées et revenez en bus grâce aux services Coralie.

coralie Infos sur [www.coralie-cca.fr](http://www.coralie-cca.fr) 02 98 60 55 55

CCA Agglomération CONCARNEAU CORNOUILLE



Source : réseau Coralie

Extrait du dépliant « Véloroute et voies vertes en ouest Cornouaille » édité sur l'ouest Cornouaille

## La véloroute & les voies vertes en ouest Cornouaille

**Recommandations :**

- sur la véloroute, de nombreuses sections sont des routes partagées entre les vélos et les voitures (trace orange sur la carte) : respectez le code de la route
- les sentiers littoraux sont strictement interdits aux vélos
- le port du casque est fortement conseillé.

**Bon plan :** laissez votre vélo à l'embarcadere de Ste-Evette pour regarder l'île de Sein en bateau, pour la journée ou plus... (Itinéraire à la page 10)

**Signalisation :**

Les vélos sur la route de l'Audiernaise

Les liaisons bourg plage

**Indications kilométriques**

**Retrouvez les itinéraires, services, hébergements sur la carte interactive : [tinyurl.com/itinerance](http://tinyurl.com/itinerance)**

**Légende :**

- Véloroute, la littorale en voie partagée
- Véloroute, la littorale en voie verte/cyclable
- Voie verte
- Liaison bourg plage
- Table de lecture de la Route du Vent Solitaire
- Passeur
- Arrêt de car pour embarquer les vélos (voir page au recto)

Traversée possible en bateau avec votre vélo, 5 min. d'avril à septembre

Source : Agence Ouest Cornouaille Développement

## Equipements touristiques et hébergements : une implication plus complexe à mesurer

Sur les sites web de **39 équipements touristiques de Cornouaille analysés** :

- ⇒ **46%** mettent une **carte** à disposition **pour situer l'établissement** et un **complément d'informations**, en général très peu détaillé ;
- ⇒ **36%** mettent une **carte** à disposition pour situer l'établissement ;
- ⇒ **18%** ne donnent **aucune information** ;
  
- ⇒ Lorsqu'un complément d'information est proposé, il concerne **en priorité l'accès en voiture**, puis le train et l'avion. Les transports en commun, les mobilités alternatives, comme le covoiturage, ainsi que les mobilités douces sont très peu cités.

Une telle analyse n'a pu être menée auprès des hébergeurs touristiques de Cornouaille au cours du diagnostic. Cependant, cela serait intéressant pour mieux connaître leurs pratiques sur ce sujet.

### Une implication des hébergeurs volontaires au sein du projet « En Bretagne sans ma voiture »




Dans le cadre de ce projet animé par le CRT, les hébergeurs volontaires ont pu assister à une **journée technique sur l'éco-mobilité**, en février 2017. L'objectif était d'outiller ces prestataires pour mieux parler d'éco-mobilité à leurs clients.

Certains de ces hébergeurs participent également à la création d'offres de séjours sans voiture personnelle (packages et idées de séjours), qui doivent être publiées au cours de l'année 2017 sur le site Tourisme Bretagne. L'une des conditions inscrite au cahier des charges est de **garantir au client un accompagnement et une information sur l'ensemble des services de proximité liés à l'éco-mobilité** autour de l'hébergement.

En parallèle, l'**ADEME** poursuit actuellement la **mise au point d'un outil d'accompagnement** des hébergements touristiques dans une démarche d'éco-mobilité.

Face à la quantité d'informations disponibles concernant les déplacements touristiques en Cornouaille, il est certain que l'appropriation de ces informations par les acteurs au contact des touristes est essentielle. L'implication des habitants est aussi importante puisqu'ils peuvent être concernés par des problématiques communes, par exemple pour améliorer le partage de l'espace entre piétons, vélos et voiture, ou encore pour proposer des covoiturages de courte distance.

-  **Bonne pratique** : sur le territoire de **Concarneau Cornouaille Agglomération**, les actions de communication ont fait l'objet d'un axe transversal dans le Plan d'actions identifié suite au Plan Global de Déplacements. Plusieurs actions sont prévues, comme par exemple la réalisation d'un **guide de la mobilité** abordant toutes les offres de transport du territoire.

### Et ailleurs : sensibiliser les professionnels du tourisme aux déplacements touristiques

Dans la vallée de Chamonix – Mont-Blanc, plusieurs actions visent les professionnels du tourisme, afin de les rendre acteurs de la mobilité durable sur le territoire dans le cadre du Plan Climat Énergie Territorial (PCET).

Ils sont sensibilisés à leur rôle de relai d'information sur les transports alternatifs à la voiture individuelle auprès de la clientèle et les saisonniers sont formés par le biais de la réunion d'information annuelle de début de saison.

## En conclusion...

Il est **difficile** de **mesurer la performance de l'accès à l'information sur les mobilités touristiques** en Cornouaille pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, les **outils disponibles sur le web** pour obtenir des informations thématiques ou comparer plusieurs modes de transports, sont **très nombreux et en évolution permanente**. Certains outils, comme **Breizh Go pour les transports publics**, sont néanmoins reconnus et mis en valeur par les acteurs institutionnels. En effet, Breizh Go rassemble les informations de tous les réseaux de transports publics de Bretagne et propose des fonctionnalités intéressantes. Son appropriation par les professionnels du tourisme est, cependant, difficile à évaluer.

Concernant les **autres modes de transport** (déplacements doux, offres privées et collaboratives), **la quantité et la qualité des informations diffusées varient d'un acteur à l'autre**. Un aperçu de l'information diffusée a pu être analysé à travers les sites web des offices de tourisme et d'équipements touristiques, mais cette analyse mériterait d'être complétée, notamment en élargissant l'enquête aux hébergeurs du territoire. Si les **acteurs institutionnels tendent à viser l'exhaustivité**, les équipements touristiques se limitent généralement à une carte de situation de l'établissement accompagnée d'une information très limitée. Un point commun entre acteurs institutionnels et professionnels peut être relevé concernant la rareté, voire **l'absence d'information sur les mobilités collaboratives**, comme le covoiturage.

Globalement, les **mobilités douces** sont abordées sous l'angle des randonnées ou activités sportives et sont **plus ou moins documentées selon le territoire**. Plusieurs acteurs institutionnels élaborent des cartes interactives, voire des sites dédiés, pour rendre visible l'offre touristique et les itinéraires sur un même support.

Enfin, les **enquêtes auprès des touristes** pour mieux connaître leurs besoins et leurs avis sur les dispositifs existants sont **encore rares**. Certains **offices de tourisme intègrent ces sujets** dans leurs questionnaires de satisfaction, ce qui peut être intéressant pour envisager de proposer des actions ciblées.

### Quelques propositions de pistes d'actions suite à ces constats

- ⇒ Améliorer l'accès et la diffusion de l'information entre acteurs touristiques et acteurs du transport ;
- ⇒ Outiller les professionnels du tourisme pour délivrer une information qualitative sur les transports ;
- ⇒ Approfondir la connaissance des attentes et retours clients en réalisant une enquête de terrain.



# Pour aller plus loin

---

## ■ Synthèse des propositions de pistes d'actions citées dans le rapport

### Actions sur le « dernier kilomètre »

- ⇒ Développer les solutions de type offre « porte à porte », en intégrant les prestataires locaux dans les offres SNCF par exemple ;
- ⇒ Proposer des services dédiés aux clientèles itinérantes (stationnement sécurisé, transports/livraison des vélos, consignes, transports des bagages, ...);
- ⇒ Améliorer les services pour optimiser le temps d'attente dans les gares et aéroports: wifi, information touristique (point d'accueil, écrans de diffusion, borne...), consigne, parcours de visites ou balades à partir du lieu d'attente, rechargement pour téléphones et tablettes, découverte de produits locaux... ;
- ⇒ Identifier, sur des territoires volontaires en Cornouaille, les solutions proposées par les hébergeurs à leurs clients et les attentes, afin d'étudier la faisabilité d'une action collective sur le dernier kilomètre.

### Actions sur la mobilité au cours du séjour

- ⇒ Proposer des services dédiés aux clientèles itinérantes (stationnement sécurisé et consignes dans les équipements touristiques et les hébergements, locations de vélos équipés, transports des bagages...);
- ⇒ Développer des liaisons douces, utilitaires et de loisirs, pour bénéficier à la fois aux habitants et aux touristes, en intégrant des connexions d'un EPCI et d'une commune à l'autre ;
- ⇒ Etudier la faisabilité de nouvelles liaisons transversales, par exemple en haute saison touristique ;
- ⇒ Expérimenter des pass transports & tourisme ;
- ⇒ Adapter la signalétique sur le terrain aux nouveaux usages (déplacements doux, collaboratifs) ;
- ⇒ Accompagner les hébergeurs volontaires pour proposer des offres de séjours sans voiture.

### Actions transversales sur l'information

- ⇒ Améliorer l'accès et la diffusion de l'information entre acteurs touristiques et acteurs du transport ;
- ⇒ Outiller les professionnels du tourisme pour délivrer une information qualitative sur les transports ;
- ⇒ Approfondir la connaissance des attentes et retours clients en réalisant une enquête de terrain.

### **Finistère Tourisme**

Guide thématique « Les mobilités touristiques : enjeux et évolutions », Finistère Tourisme, 2015.

Guide technique « Comment intégrer les mobilités touristiques dans les schémas de développement et de déplacement ? Conseils et bonnes pratiques pour un territoire attractif », Finistère Tourisme, 2013.

### **CEREMA**

Transports urbains et tourisme, regard sur les villes touristiques moyennes. CEREMA, collection Connaissances, avril 2015.

Pour une meilleure prise en compte des touristes dans les politiques des mobilités urbaines. CEREMA, collection Connaissances, avril 2015.

### **Atout France**

Faciliter les mobilités pour enrichir l'expérience touristique, étude de cas sur 6 territoires. Atout France, 2012.

### **ADEME**

Développer les modes actifs sur les territoires, cahier ressources à l'usage des collectivités. ADEME Pays de la Loire, mai 2015.

### **Réseau des Grands Sites de France**

Guide pratique. Le tourisme durable en pratique : 20 exemples innovants dans les Grands Sites de France. Réseau des Grands Sites de France. Juillet 2016.