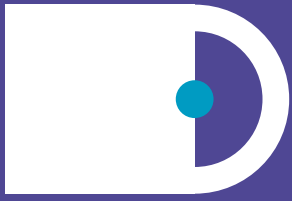




Tourisme et Collectivités
Les guides thématiques

LES MOBILITÉS TOURISTIQUES : ENJEUX ET ÉVOLUTIONS



Chiffres clés

des mobilités touristiques en Finistère



Caractéristiques du tourisme dans le Finistère et implications sur la mobilité

- **29 millions** de nuitées touristiques.
- **2,8 millions** de touristes accueillis chaque année, dont près de 500 000 étrangers
- **Un tourisme d'agrément avec une saisonnalité marquée : 51%** en juillet et août. Jusqu'à 400 000 touristes présents mi-août (pic de fréquentation) dans le département pour 900 000 habitants.
- **Un tourisme d'affaires** bien présents toute l'année dans les principales agglomérations
- **Une forte concentration des nuitées sur le littoral**
- **Des populations multipliées par 2, voire 3 ou 4 en été** (Pont Aven, Crozon, Iles du Finistère...).
- **Un doublement du trafic sur nombre de routes départementales** (La Forêt-Fouesnant, Pointe du Raz...)
- **Une part importante de Franciliens dans la clientèle touristique : 30%** des clientèles françaises, 40% pour l'ensemble de la Bretagne. Pour mémoire, 60% des ménages parisiens n'ont pas de voiture, 24% des autres ménages franciliens contre 20% en moyenne nationale...
- **La voiture, mode dominant de déplacement des touristes : 90%** l'utilisent contre **8,3%** en ferry, **6,5%** en train, **2,5%** en avion, **2,3%** en camping-car, **1,8%** autres
- **Un tourisme de long séjour : 66%** de long séjour (4 nuits et +)

Finistère tourisme remercie M. Nicolas Mercat, Directeur de Inddigo Altermodal pour son appui technique et sa contribution à la réalisation de cette publication.



SOMMAIRE

02 CHIFFRES CLÉS DES MOBILITÉS TOURISTIQUES EN FINISTÈRE

05 PARTIE 1 / LES MOBILITÉS TOURISTIQUES : ÉVOLUTIONS ET ENJEUX

- 6
 - ⊙ La mobilité touristique, une part essentielle de la mobilité
 - ⊙ Le transport, dépense principale du séjour touristique
 - ⊙ Une forte dépendance à la voiture
 - ⊙ Les Parisiens, 1^{ère} clientèle non-régionale, privilégient le train
 - ⊙ Les stratégies touristiques des clientèles face à une baisse de pouvoir d'achat : moins cher, moins loin
- 7
 - ⊙ La situation de la Bretagne au regard de l'avion
 - ⊙ Les responsabilités du secteur du tourisme face au changement climatique

09 PARTIE 2 / LES MOBILITÉS TOURISTIQUES : AGIR SUR TROIS TYPES DE MOBILITÉS

- 10
 - ⊙ L'accessibilité longue distance : déployer une palette de solutions
- 11
 - ⊙ Les derniers kilomètres : une offre indissociable de la longue distance
- 12
 - ⊙ La mobilité sur place
- 13
 - ⊙ L'information multimodale : internet au coeur du système actuel de transport

15 PARTIE 3 / EXPÉRIMENTATIONS ET INNOVATIONS : QUELQUES ILLUSTRATIONS

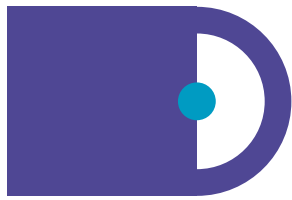
- 16
 - ⊙ Le programme LGV et ses impacts
 - ⊙ Dessert gare TGV : l'exemple de VROOM Service de la station des Rousses dans le Jura
- 17
 - ⊙ Stations et sites touristiques s'organisent et les solutions de navettes trouvent leur public
- 18
 - ⊙ Quelques illustrations d'initiatives locales encourageant les pratiques à vélo
 - ⊙ Autres exemples liés aux questions de stationnement
- 19
 - ⊙ Déplacements et mobilités touristiques en Finistère, quelles perspectives ?





PARTIE 1

LES MOBILITÉS TOURISTIQUES : ÉVOLUTIONS ET ENJEUX



La mobilité touristique, une part essentielle de la mobilité

Depuis l'avènement du tourisme, les transports ont été un élément absolument clé de son développement avec le train, le bateau, puis le car, la voiture et l'avion. Si les déplacements touristiques ne représentent que

1,3% des déplacements des français, ils représentent 40% de l'ensemble des distances parcourues dont 80% pour motifs personnels.

Le transport, dépense principale du séjour touristique

Les dépenses de transport représentent d'ailleurs la dépense principale du séjour touristique avec en moyenne en France 29%* des dépenses des séjours touristiques des français, loin devant l'hébergement (16%) et la restauration (12%). Cette dépense est

encore plus importante dans les courts séjours et pour les clientèles étrangères. En Val de Loire, destination de court séjour, le transport représente plus de 40% des dépenses du séjour. La Bretagne, territoire de long séjour se situe dans la moyenne nationale.

* Insee, DGCS, Comptes satellites du tourisme régionalisés 2011.

Une forte dépendance à la voiture

Plus de 90% des touristes dans le Finistère utilisent la voiture pendant le séjour. Ce chiffre est plus élevé que la moyenne française qui se situe autour de 80% et même 74% pour le motif vacances. À noter que

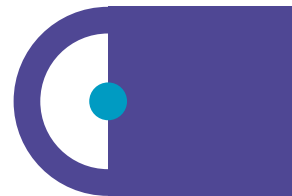
depuis les années 2000, la part de la voiture dans les déplacements touristiques baisse dans la plupart des grandes villes.

Les Parisiens, 1^{ère} clientèle non régionale, privilégient le train

La part de la voiture dans les déplacements des français en France métropolitaine tombe à 39% parmi les Parisiens (première clientèle non régionale) avec 47% d'utilisation du train (tous motifs de déplacements

confondus). De fait une majorité d'entre eux n'ont pas de voiture. Ils ont également de loin, avec les autres franciliens, le plus fort taux de départ en court séjour.





Les stratégies touristiques des clientèles face à une baisse de pouvoir d'achat : moins cher, moins loin

Les fortes augmentations de carburant de l'année 2008 suivies des baisses de pouvoir d'achat des ménages pendant les années 2009-2010 donnent une bonne idée des impacts possibles d'une augmentation des coûts de transport sur le tourisme. Entre 2008 et

2010 le taux de non départ pour raisons financières est passé de 21 à 25%. Dans le même temps, une tendance à partir moins loin et moins cher se dessine ; tendances auxquelles des réponses devront être apportées.

La situation de la Bretagne au regard de l'avion

Dans les échanges touristiques internationaux, 43% des échanges sont réalisés en avion, 42% par la route et 15% par le rail ou le bateau. Les déplacements touristiques intracommunautaires en Europe se font à 63% par la route et 20% en avion. Or le carburant pèse pour près de 50% dans le budget opérationnel de compagnies low cost, les rendant fragiles à l'évolution du prix des carburants.

Le transport aérien, en forte croissance dans les déplacements touristiques, représente aujourd'hui 5,8% des déplacements touristiques des français (interne et externe) et 27,2% des accès touristiques des étrangers. En Bretagne, l'avion ne représente que 2,5% des accès totaux et 6% des accès étrangers.

Les responsabilités du secteur du tourisme face au changement climatique

Le transport représente en France 75% des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme, dont 40% pour le seul transport aérien.

Les acteurs des transports devront trouver des solutions pour répondre à ces différents enjeux pour mieux répondre aux demandes de mobilité des populations urbaines moins motorisées, à l'augmentation probable du coût des carburants, à la saturation des espaces les plus sensibles du territoire par les besoins de stationnement et aux enjeux climatiques.

Les initiatives prises par différents acteurs montrent que le Finistère possède de nombreuses ressources et peut offrir des alternatives crédibles.

Pour répondre à ces enjeux, le Finistère doit avancer parallèlement sur trois types de mobilités indissociables :

- ⊙ L'accessibilité longue distance est une condition évidemment indispensable
- ⊙ L'action sur le dernier kilomètre
- ⊙ La mobilité pendant le séjour



PARTIE 2

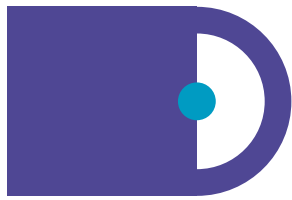
LES MOBILITÉS TOURISTIQUES : AGIR SUR TROIS TYPES DE MOBILITÉS



Un réseau
exploité
par la



ter BRETAGNE
En région



L'accessibilité longue distance : déployer une palette de solutions

La mise en œuvre de la Ligne à Grande Vitesse va mettre Paris, premier bassin de clientèle non régionale, à 3h15 de Quimper et Brest, un temps équivalent à Marseille, Montpellier ou Bordeaux, contre 4h15 (4h30 en moyenne) pour les plus rapides actuellement. L'interconnexion européenne de la grande vitesse offre dès à présent une alternative crédible à l'avion sur nombre de bassins de clientèle importants de la Bretagne : Belgique (6h54, 1 changement), Pays-Bas (8h, 1 changement), Sud-ouest de l'Allemagne (Francfort, 9h, 1 changement), Suisse (8h10, 1 changement).

Le train de nuit a été délaissé mais présente de nombreux avantages : échapper aux saturations du réseau en journée, optimiser le temps sur place et diminuer les coûts d'hôtellerie. Les liaisons Paris Madrid proposées par Ellipso sont ainsi fortement demandées par les tours opérateurs, la clientèle d'affaires ... Le train de nuit représente plus de 80% des accès autres que la voiture aux stations des Hautes-Alpes en période hivernale*. Il souffre néanmoins d'une image dégradée par rapport à ses voisins européens.

Les cars longue distance ont également un rôle majeur à jouer. L'offre ferroviaire ne pourra couvrir toutes les destinations et répondre à l'ensemble de la demande de pointe. Le car souffre comme le train de nuit d'une image négative en France, réservée aux jeunes ou aux groupes de personnes âgées alors même que l'offre peut être de grande qualité. Il béné-

ficie pourtant déjà d'une part de marché importante sur certaines destinations et de très nombreux avantages : une grande efficacité temps, un prix très compétitif, une bonne performance écologique, un taux d'occupation déjà élevé dans l'offre privée, une offre potentiellement proche du porte à porte performante, sans rupture de charge. Des expériences intéressantes d'offre intégrée sont déjà proposées en Savoie par des tours opérateurs à destination des clientèles d'Europe du Nord en court séjour. La SNCF s'est aussi lancée dans une offre pour des clientèles que le TGV ne touche pas ou plus. La libéralisation des lignes nationales permise par la loi Macron change la donne.

Le covoiturage longue distance : Le taux d'occupation moyen des véhicules en France (1.4 personnes par véhicule) est un des plus bas d'Europe. Un potentiel considérable de mobilité touristique s'ouvre avec le covoiturage. Il séduit plus les jeunes actifs urbains mais tend à se développer dans toutes les couches de population. Son utilisation touristique est déjà une réalité qui permet d'augmenter le taux d'occupation des véhicules, diminuer les coûts d'accessibilité et limiter les émissions de gaz à effet de serre. La France, avec « BlaBlaCar » devenu le leader européen du domaine, possède un véritable atout sur son marché intérieur comme à l'international et la Bretagne apparaît comme la région leader sur ce phénomène. L'imagination ne manque pas pour en faire un mode à part entière pour un coût collectif très limité.

* Enquête ATD05 de février 2004 sur tous les arrivants dans le Département le samedi





Les derniers kilomètres : une offre indissociable de la longue distance

Sans une mobilité efficace du dernier kilomètre, pas de mobilité touristique autre que la voiture...

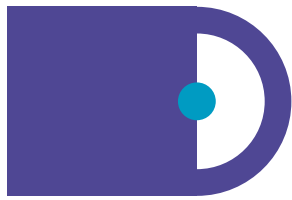
La qualité de l'interface est fondamentale dans la réussite de la chaîne modale : information multimodale sur Internet, billettique intégrée, qualité de la rupture de charge (info, temps d'attente, perturbations...). Elle est néanmoins difficile à organiser avec une gouvernance complexe entre une multitude d'autorités organisatrices de transport et à faire connaître.

L'intérêt de l'offre privée : Si l'offre publique de lignes saisonnières correspond bien à des liaisons de masse, l'offre privée a également toute sa place à jouer sur des liaisons plus dispersées. Pour desservir les gares TGV, des offres privées inter-hébergeurs avec réservation et paiement sur internet, avec dépose en

porte à porte, peuvent être des solutions très compétitives. Les offices de tourisme peuvent jouer un rôle important dans la structuration de cette offre qui fonctionne déjà bien dans certaines stations de moyenne altitude en montagne.

La location de voiture : La location de voiture en gare avec abandon dans les stations littorales peut aussi être une très bonne solution d'accès puis de retour pour les clientèles opérant un chassé-croisé le samedi et n'ayant pas besoin de mobilité en semaine. Un partenariat de ces opérateurs avec les offices de tourisme ou les hébergeurs permettrait de développer cette offre peu coûteuse et attractive.





La mobilité sur place

Dernier maillon de la chaîne, la mobilité sur place est un enjeu majeur, indissociable de la mobilité longue distance. Sans solution de mobilité sur place peu de possibilité de mobilité longue distance. Les solutions sont nombreuses pour y répondre :

- ◉ **L'offre de navette intervillages** permet d'élargir la mobilité à l'échelle d'un territoire touristique. Elle permet d'assurer une offre de base.
- ◉ **Monter une AOT en zone touristique** : quelques pôles touristiques se sont montés en Autorité Organisatrice de Transport, collectent des ressources auprès des employeurs de plus de 9 salariés et financent ainsi leur réseau d'accès gratuit avec la carte d'hôte.
- ◉ **L'autopartage saisonnier** (stations temporaires) ou **l'autopartage entre particulier** sont des solutions souples et très bien adaptées aux mobilités touristiques sur place. Pas besoin de louer un véhicule toute la semaine, il suffit de le louer en proximité quand on en a besoin. Ces solutions peu connues restent à promouvoir.
- ◉ **Le vélo** reste une solution indispensable au contexte très dense des stations littorales aux capacités de stationnement et de circulation très contraintes. La réussite des réseaux cyclables du littoral Atlantique, notamment de la Vendée et de l'Île de Ré avec des pistes dépassant 10.000 vélos par jour sont là pour en attester. Le vélo à assistance électrique peut s'avérer une solution bien adaptée pour toucher de

nouveaux publics, notamment dans des secteurs au relief plus marqué. Le principal frein reste cependant la sécurité des cyclistes. Les solutions en sites propres sont à rechercher, les voies partagées restant bien souvent difficiles à utiliser par des clientèles familiales. Par ailleurs, la réussite de grands itinéraires comme la Vélodyssée/EuroVélo1 invite à l'émergence d'un marché français de l'itinérance dont les caractéristiques sont bien en phase des grandes tendances touristiques.

- ◉ **Agir sur le stationnement** : le stationnement reste le point déterminant de la maîtrise des flux et des reports modaux sur les lieux de séjour. Le recul par rapport aux grands sites, la tarification systématisée, l'introduction d'espaces différenciés pour les véhicules à plus forte occupation, le traitement des questions d'accueil des campings cars, une meilleure mutualisation des besoins (achat, loisirs, riverains...) sont autant de solutions pour entraîner un report vers d'autres solutions plus adaptées et protéger la qualité des espaces.
- ◉ **Apaisement de la circulation** : les techniques d'apaisement du trafic, zones 30, aires de covoiturage, zones à trafic limitées, doubles sens cyclables, aires piétonnes sont nombreuses aujourd'hui et permettent, sans supprimer l'accessibilité des véhicules motorisés, de trouver des solutions en limitant les impacts.





L'information multimodale : Internet au cœur du système actuel de transport

Pour donner cohérence à l'ensemble de cette offre, l'information touristique multimodale est un point clé. Si certaines collectivités ont fait le choix de mettre en œuvre des services d'informations multimodales régionales, pour les clientèles touristiques, les solutions privées comparatives mettant en perspective le train, le car, l'avion, la voiture et le covoiturage ont de beaux jours devant elles. Dans un contexte de relation moins fusionnelle à la voiture individuelle, et pas seulement de la part des plus jeunes, elles rassemblent une information simple et complète.

À l'ère du numérique, plusieurs sociétés proposent désormais des outils et des services adaptés aux attentes contemporaines. A l'autre bout de la chaîne, l'hébergeur et les offices de tourisme restent deux sources d'information précises et personnalisées, privilégiées pour l'utilisateur au moment de la réservation.

L'actuelle mission « Porte à Porte » de la SNCF, illustre cette tendance : elle cherche à améliorer cette chaîne. Il devient possible de créer une « gare virtuelle » permettant sur le portail www.voyages-sncf.com, de s'informer et d'acheter le billet pour la totalité du trajet. Une solution d'avenir compte tenu de la notoriété de www.voyages-sncf.com. En matière d'information, les hébergeurs sont également clairement identifiés comme des entrées majeures de l'information transport.

Autre exemple : Kelbillet qui a développé une information multimodale comparative (train, car, covoiturage, avion, ...). Alors qu'il était difficile de s'y retrouver et de faire les bons choix dans la variété de l'offre et d'avoir une information complète et à jour, Kelbillet propose aux voyageurs une solution de comparaison de toute l'offre de déplacement à disposition entre deux points à une date donnée prenant bien en compte les offres promotionnelles.

De tels services internet sont désormais au cœur des évolutions actuelles et sont amenés à se développer au regard des comportements actuels de consommation.

Le rôle des acteurs locaux : gérer la relation client, rassurer, proposer du sur-mesure

Facteur clé de succès majeur, la qualité du partenariat qui se tisse au sein des destinations touristiques est aussi indispensable à la réussite des projets : le rôle des hébergeurs est essentiel pour informer en bout de chaîne. Si l'action publique est nécessaire à l'organisation des transports, l'offre privée a un rôle aussi important pour assurer des services moins massifiés, plus dispersés.

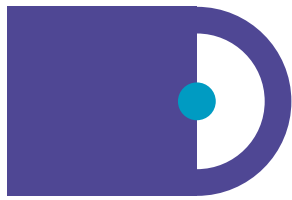




PARTIE 3

EXPÉRIMENTATIONS ET INNOVATIONS : QUELQUES ILLUSTRATIONS





Le programme LGV et ses impacts.

La réalisation du programme Bretagne à Grande Vitesse entre le Mans et Rennes va permettre de gagner plus 37 mn sur le trajet en train vers Paris. Cette nouvelle donne devrait faciliter le développement de nouvelles formes de séjours courtes durées : tourisme d'affaires, déplacements hors saison pour du tourisme urbain...

Tirer parti de ce changement, c'est aussi travailler sur l'organisation des derniers kilomètres : car, bus, taxis, véhicules de location, auto-partage, stationnement, liaisons vélo...

Desserte gare TGV : l'exemple de VROOM Service de la station des Rousses dans le Jura

Les ruptures de charges sont pour les clientèles touristiques des stations de sport d'hiver une raison majeure de redouter les transports en commun : accès à l'information difficile, correspondances compliquées et longues, transport du matériel... Alors même qu'ils redoutent aussi les conditions hivernales sur la route.

La station des Rousses a eu l'idée de mettre en place un transport en commun inter-hébergeurs à la demande coordonné par l'Office de tourisme. Sur simple réservation par téléphone ou sur internet quelques jours avant, le service prend les clients à la gare TGV de Dole, un arrêt moins saturé lors des chassés-croisés hivernaux, nettement plus court (1h56), moins cher et les emmène au pied de leur hébergement. L'information est diffusée au moment de la réservation de l'hébergement. Les deux premières saisons ont été un succès et montre surtout l'intérêt d'une desserte avec très peu de rupture, au plus près de la destination avec une prise en charge très personnalisée.

www.vs-lesrousses.com

Haut-Jura
VROOM SERVICE
un service d'inter-arrêts chauffés
GARE DE DOLE ↔ STATION DES ROUSSSES

C'est quoi ?
Train + Bus... la bonne astuce !
Se rendre à Paris et à la Gare de Dole (Paris - Dole) puis à la Station des Rousses (Dole - Rousses) en bus chauffé.
19,00 €

Comment ça marche ?
ARRIVÉE À PARIS à son temps.
ARRIVÉE À DOLE à son temps.
Les hébergements partenaires !

Quels avantages ?
VROOM SERVICE a son bus... chauffé.
VROOM SERVICE a son plus d'équipage... chauffé.
VROOM SERVICE est plus... chauffé.

Je réserve !

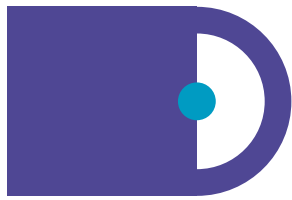


Stations et sites touristiques s'organisent et les solutions de navettes trouvent leur public

Dans le Finistère, comme ailleurs en France, des collectivités ont pris des initiatives pour apporter des solutions sur-mesure aux problèmes rencontrés localement. En voici quelques exemples :

- ⦿ Depuis quelques années, la commune de Roscoff met en place une navette communale en saison touristique. Deux minibus tournent de 11h à 19h tous les jours de la semaine du 15 juillet au 15 août pour relier les différents points de la station et diminuer les besoins de stationnement en centre-ville et sur le port. Les navettes ont accueilli plus de 6.000 personnes sur la première saison et ont été fréquentés par plus de 20 000 clients en 2015.
- ⦿ La Communauté de Communes de Quimperlé a monté une opération visant à relier aisément la ville centre, les communes environnantes aux sites littoraux en été, en créant le concept de « La Plage à portée de tous ». Le service accueille plus de 17.000 voyageurs par saison. Plusieurs initiatives de ce type existent également dans le cadre de partenariats entre AOT (Département et intercommunalités), comme à Quimper vers les plages du pays fouesnantais, ou encore de Brest vers l'Iroise.
- ⦿ La « ligne baie » de desserte du Mont St Michel est un bel exemple de coopération réussie entre toutes les AOT (2 régions, SNCF, plusieurs opérateurs de transport...) : une offre coordonnée pour les horaires, un titre de transport combiné unique utilisable quel que soit le réseau de transport emprunté, un partenariat avec des offres touristiques locales associées





Quelques illustrations d'initiatives locales encourageant les pratiques à vélo

Dans les secteurs touristiques très denses où les contraintes de circulation et de stationnement sont majeures, le vélo et le vélo à assistance électrique peuvent être des solutions de mobilité très bien adaptées pour peu qu'un réseau cyclable et un minimum de services soient mis à disposition.

- ⊙ **Exemples de Vendée et de l'Île de Ré** : insatisfactions principales des touristes en séjours, les problèmes de circulation et de stationnements obéraient le développement touristique des stations littorales de Vendée et de Charente-Maritime. La Communauté de communes de l'Île de Ré, le Département de la Vendée ensuite ont mis en place une politique cyclable pour construire un véritable réseau. Les résultats sont là : le vélo permet aujourd'hui de répondre à une demande très importante de mobilité sur le lieu de vacances et de découverte du territoire avec des pistes dépassant les 10 000 vélos par jour en saison.
- ⊙ **Ouest Cornouaille** : découverte du territoire. Dans le cadre du schéma vélo du Département, le pays de l'Ouest Cornouaille valorise la centaine de kilomètres d'itinéraires cyclables désormais jalonnés, de même que la véloroute littorale, des itinéraires bourgs-plages, des voies vertes aménagées sur d'anciennes voies ferrées et des itinéraires-balades en VTT. Des guides et des locations viennent compléter l'offre.
- ⊙ **Morlaix** : l'intérêt du vélo à assistance électrique. Dans un contexte de ruelles escarpées et de côtes bien découpées qui rendent le vélo moins accessible au grand public, l'office de tourisme de Morlaix a mis en place des locations de vélo à assistance électrique à 15€ la demi-journée.

Autres exemples liés aux questions de stationnement

- ⊙ **La régulation du stationnement et des flux à Châtelaiillon-Plage** : le stationnement en bord de mer a été mis en stationnement payant lors de la période estivale du 1er juillet au 31 août dans le cadre d'une politique coordonnée sur le stationnement afin de limiter la circulation et le stationnement longue durée. Deux parkings en entrée de ville ont été créés avec des navettes estivales pour rejoindre le bord de mer. La commune ne bénéficie pas des vélos en libre-service de la Rochelle mais une offre privée de location de vélos est présente.
- ⊙ **Le tourisme urbain n'est pas en reste...** Quimper Communauté propose aux résidents comme aux touristes une offre de parkings relais en entrées de ville : P+R + stationnement + bus permettant de stationner sans difficulté en périphérie et de gagner le centre-ville en bus.





Déplacements et mobilités touristiques en Finistère, quelles perspectives ?

Le coût des déplacements représente en France dans les séjours littoraux de 25% en court séjour à 30% en long séjour de l'ensemble des dépenses, mais près de 50% si l'on considère non pas le seul coût du carburant et péage mais le coût total de la voiture, ratio sans doute plus élevé encore dans le Finistère, département excentré. Le tourisme dans le département reste très dépendant à la voiture (90% des accès) et de ce fait très sensible aux augmentations inéluctables des prix des carburants à terme. La mobilité joue donc un rôle absolument majeur dans le tourisme en Finistère, d'autant qu'il s'agit d'un élément encore plus déterminant dans les courts séjours, axe de développement important de la politique touristique.

Face à ces enjeux, les solutions alternatives à la voiture individuelle sont pourtant nombreuses et s'inventent tous les jours. Le train fait partie de ces solutions et les temps d'accès vont se réduire avec la mise en œuvre de la LGV Paris- Rennes. La grande vitesse ne sera cependant pas la seule solution. Avec 90% d'accès en voiture, le covoiturage dont la pratique est depuis toujours nettement plus élevée en Bretagne, est une solution d'avenir, notamment en court séjour et pas seulement pour les jeunes. Avec la loi Macron et dans un contexte de bonne desserte routière, le car longue distance débarrassé de son image de transport pour étudiants, a un encore un long avenir devant lui. Les solutions ne manquent pas face au défi majeur à moyen terme de l'augmentation des carburants qui pourraient impacter et l'accès en voiture individuelle et le modèle de l'avion low cost.

Dans un territoire périphérique comme le Finistère, désireux de s'ouvrir également à l'international, les plateformes aériennes, ainsi que la gare maritime de Roscoff avec ses liaisons vers la Grande Bretagne et l'Irlande, restent des enjeux importants.

Avec la multiplication des solutions offertes à des populations touristiques certes sensibles au temps de trajet, mais aussi au coût et de moins en moins motorisées en milieu urbain*, l'information multimodale et comparée des modes devient un enjeu majeur. L'offre comparative mise en service par des entreprises innovantes comme celle proposée en ligne par Kelbillet, l'intégration de l'information multimodale et du car dans l'offre www.voyages-sncf.com deviennent des outils très intéressants mais l'hébergeur reste un point d'entrée majeur sur l'information transport d'accès.

* En 2015, 60% des ménages parisiens ne sont pas motorisés.

Partie intégrante de l'efficacité finale des alternatives à la voiture individuelle, la qualité mobilité des derniers kilomètres est déterminante pour la réussite de l'offre dans son ensemble. Elle nécessite une coordination sans faille entre tous les acteurs : opérateurs longue distance (avion, train, car, ferry...) et opérateurs locaux, mais aussi et de plus en plus les acteurs privés loueurs de voiture, taxis de même que les hébergeurs au travers d'une offre privée inter-hébergeurs, pour minimiser les contraintes des ruptures de charge, le nombre et les temps de correspondance.

Enfin, pas d'alternatives crédibles sur la mobilité longue distance sans des solutions de mobilité sur place : le vélo et le vélo à assistance électrique (VAE) sont des solutions qui pourraient s'adapter aux contextes touristiques denses du littoral pouvant limiter les insatisfactions liées au stationnement et à la circulation. Pour des touristes arrivant en transports en commun, l'autopartage est une solution très pratique de motorisation ponctuelle, simple, souple pour des déplacements plus longs.

Les défis de mobilité à relever pour le Finistère sont nombreux mais les solutions éprouvées, expérimentées et émergentes le sont aussi. Anticiper les modifications de comportement, l'augmentation des prix des carburants, l'évolution de la réglementation seront indispensables pour proposer une destination Finistère toujours plus attractive en long comme en court séjour.

LES MOBILITÉS TOURISTIQUES : ENJEUX ET ÉVOLUTIONS



aòt29@finisteretourisme.com
WWW.FINISTERETOURISME.COM
02 98 76 24 77