



TRANSFERMUGA

**Le rôle structurant du rail
dans la mobilité citoyenne transfrontalière**

1

*Diagnostic du territoire
et de la mobilité*

Octobre 2012 - Octobre 2013

SOMMAIRE

Introduction 04

A | Le territoire

Quel corridor ?	08
Quelles réalités urbaines ?	10
Quels générateurs de flux ?	12
Quels projets ?	14

B | Ses acteurs

Quelle gouvernance des territoires ?	20
Quelles structures transfrontalières ?	22
Quels points de vue des acteurs ?	24

C | La mobilité

Quelles infrastructures de transports ?	32
Quelle utilisation des infrastructures routières ?	34
Quelles offres de transports publics ?	42
Quelle répartition modale ?	54
Quels principaux échanges ?	56

D | Le rôle du ferroviaire

Quelle utilisation transfrontalière du train ?	62
Comment fonctionnent les TER ?	64
Comment fonctionnent les Cercanias ?	78
Comment fonctionne le Topo ?	98

Glossaire 113

TRANSFORMUGA...

Un double constat est pointé du doigt dans le rapport Becker. D'une part, la circulation des poids lourds ne cesse d'augmenter. D'autre part, le flux de déplacements terrestres de voyageurs traversant le corridor nord-sud sur la façade Atlantique et la transversale vers la Méditerranée ne cesse d'augmenter. Face à ce constat, il est important de développer le report modal, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de favoriser le développement d'une Eurorégion ouverte, accessible, insérée dans l'espace économique et social européen.

« La Commission européenne (COM 2011/144) souligne l'importance de garantir un réseau multimodal et efficace, totalement interopérable au niveau des titres de transports et de l'information. Dans ces conditions, le rail peut et doit jouer un rôle majeur comme option modale privilégiée par les usagers pour leurs déplacements. L'application pratique de ce modèle d'action doit servir à l'analyse et à l'examen des problèmes, obstacles et autres contraintes que présente actuellement l'accessibilité transfrontalière sur le plan ferroviaire. »

Parmi les trois chantiers régionaux favorisant une mobilité durable, deux concernent le transport de voyageurs :

- le réseau à Grande Vitesse. La réalisation du Y Basque Vitoria-Bilbao-Irun est prévue pour 2017. Le temps de parcours projeté est de moins d'une heure entre Irun et Bilbao. La réalisation de la ligne SEA Tours-Bordeaux pour 2017. Les temps de parcours projetés sont de 2h00 entre Bordeaux et Paris. Enfin, le projet GPSO affichant un objectif de 1h45 entre Bilbao et Bordeaux. L'objectif est également de lier les deux projets (GPSO et Y-Basque) afin de faire émerger une liaison à grande vitesse internationale. Enfin,

l'objectif est d'aboutir à un maillage eurorégional à Grande Vitesse permettant de libérer des capacités pour le fret et le transport régional de voyageurs.

- La desserte de l'Eurocité basque : les services TER côté français, Cercanias et TOPO côté espagnol pourraient s'articuler dans un projet de desserte ferroviaire structurante pour l'agglomération (de Bayonne à San Sébastien).

« La desserte de l'Eurocité basque : les services TER côté français, Cercanias et TOPO côté espagnol pourraient s'articuler dans un projet de desserte ferroviaire structurante »

Impulser... C'était la volonté en 2010 de l'Agence Transfrontalière lorsqu'elle a missionné l'AUDAP pour actualiser le Livre Blanc d'Infrastructures de Transports de l'Eurocité Basque (Bayonne-Donostia) en collaboration avec le bureau d'étude LKS. La réflexion des deux ingénieries a fait émerger quatre leviers de développement pour une mobilité durable à l'échelle de ce territoire : la connaissance de la mobilité transfrontalière, le développement d'offres de location de vélo interopérables, la mise en place d'un système d'information multimodale et le développement d'une offre de transport ferroviaire transfrontalière.

Par ailleurs, l'AUDAP a été impliquée à la fin 2011 dans une étude transfrontalière missionnée dans le cadre d'une démarche nationale. Pilotée par le FNAU et la MOT, avec l'appui de la DATAR et l'expertise de l'INSEE.

Cette étude avait pour objectif de mesurer les dynamiques, les différentiels, les complémentarités et la dimension métropolitaine du fait transfrontalier, grâce à une observation commune à l'échelle de l'ensemble des frontières françaises.

« Cette réflexion souhaite tisser un lien fort entre quatre grandes thématiques que sont la mobilité, le ferroviaire, la proximité et le transfrontalier, constituant la colonne vertébrale d'un nouveau type de réflexion et d'ingénierie publique. »

Cependant, malgré les nombreux efforts réunis, les données manquent toujours. Des déplacements récurrents entre les deux côtés de la frontière ont été identifiés mais on ne sait les qualifier et les quantifier avec certitude malgré les nombreuses études réalisées à ce sujet. Faut-il développer tel ou tel mode de transports collectifs ? Selon quelles modalités ? Le flou plane encore.

C'est pour l'ensemble de ces raisons et constats qu'a été lancée «Transformuga». Cette réflexion souhaite tisser un lien fort entre quatre grandes thématiques que sont la mobilité, le ferroviaire, la proximité et le transfrontalier, constituant la colonne vertébrale d'un nouveau type de réflexion et d'ingénierie publique. Transformuga exprime trois objectifs essentiels :

- Partager la connaissance de l'existant dans une logique de synthèse, d'homogénéité, de sincérité et de pédagogie,
- Compléter les études actuelles pour plus d'exhaustivité. Cela passe par une vision globale du processus et de nombreux partenariats (CCI « Denda », RFF « GEIE Dax Vitoria », DREAL « OTP...),
- Enclencher la phase projet pré-opérationnelle de façon graduelle, en activant les leviers les plus judicieux et en mettant en place une gouvernance adaptée.

Dans cet objectif, l'AUDAP appuie l'Eurorégion dans la recherche de solutions concrètes et opérationnelles, d'un calendrier réaliste et d'organisation de rencontres techniques.



Crédit photos : Flickr.com

A.

LE TERRITOIRE

QUEL CORRIDOR D'ÉTUDE ?

UN CORRIDOR LITTORAL AU FORT POTENTIEL

Le corridor d'études

Il comprend les communes ou ensembles de communes littorales, la plupart desservies directement par une offre ferroviaire (SNCF, RENFE, Euskotren) soit : Bayonne, Anglet, Biarritz, Bidart, Guethary, Saint Jean de Luz, Ciboure, Urrugne, Biriadou, Hendaye, Irun, Hondarribia, Oiartzun, Lezo, Errenteria, Pasaia et Donostia.

La situation géographique

Le territoire étudié correspond à la traversée atlantique des Pyrénées, au coeur du Pays Basque, dans les provinces du Labourd et de Gipuzkoa. Le corridor d'étude s'étend sur 60 km de Bayonne à Donostia, sur toute la façade littorale. Il traverse plusieurs intercommunalités :

- au nord de la frontière :
 - l'agglomération Côte Basque Adour,
 - l'agglomération Sud Pays Basque,
- au sud de la frontière :
 - la comarque Bajo Bidasoa,
 - la comarque Donostialdea.

Si ce territoire est à cheval sur deux pays, il est uni par une culture commune et des échanges historiques entre les deux pays, témoignant de la porosité de la frontière.

Trait d'union européen, il est le support de nombreuses infrastructures de transport routières et ferroviaires.

Depuis la fin du 19^{ème}, de chaque coté de la frontière, le littoral basque dispose d'une infrastructure ferroviaire nationale avec cependant une particularité : la traversée de la frontière nécessite un arrêt dû à la différence d'écartement des rails entre les deux pays.

Depuis le début du 20^{ème}, le sud de la frontière dispose d'une seconde infrastructure ferroviaire, locale, empruntée par le «Topo». Ce «métro» permet de relier Hendaye à Donostia.

La population

Le corridor d'étude compte environ 500 000 habitants, dont 160 000 en France et 340 000 en Espagne. La partie française regroupe 25% de la population des Pyrénées Atlantiques sur 2% de sa superficie et les communes espagnoles du corridor représentent 48 % de la population du Gipuzkoa sur 13% de sa superficie.

Actuellement, en majeure partie, la croissance démographique est constatée en périphérie du corridor, dans les parties retro-littorales.

Le secteur économique

Le corridor d'étude recense 230 000 actifs travaillant essentiellement dans le secteur tertiaire (79% des emplois sont liés à des activités de services).

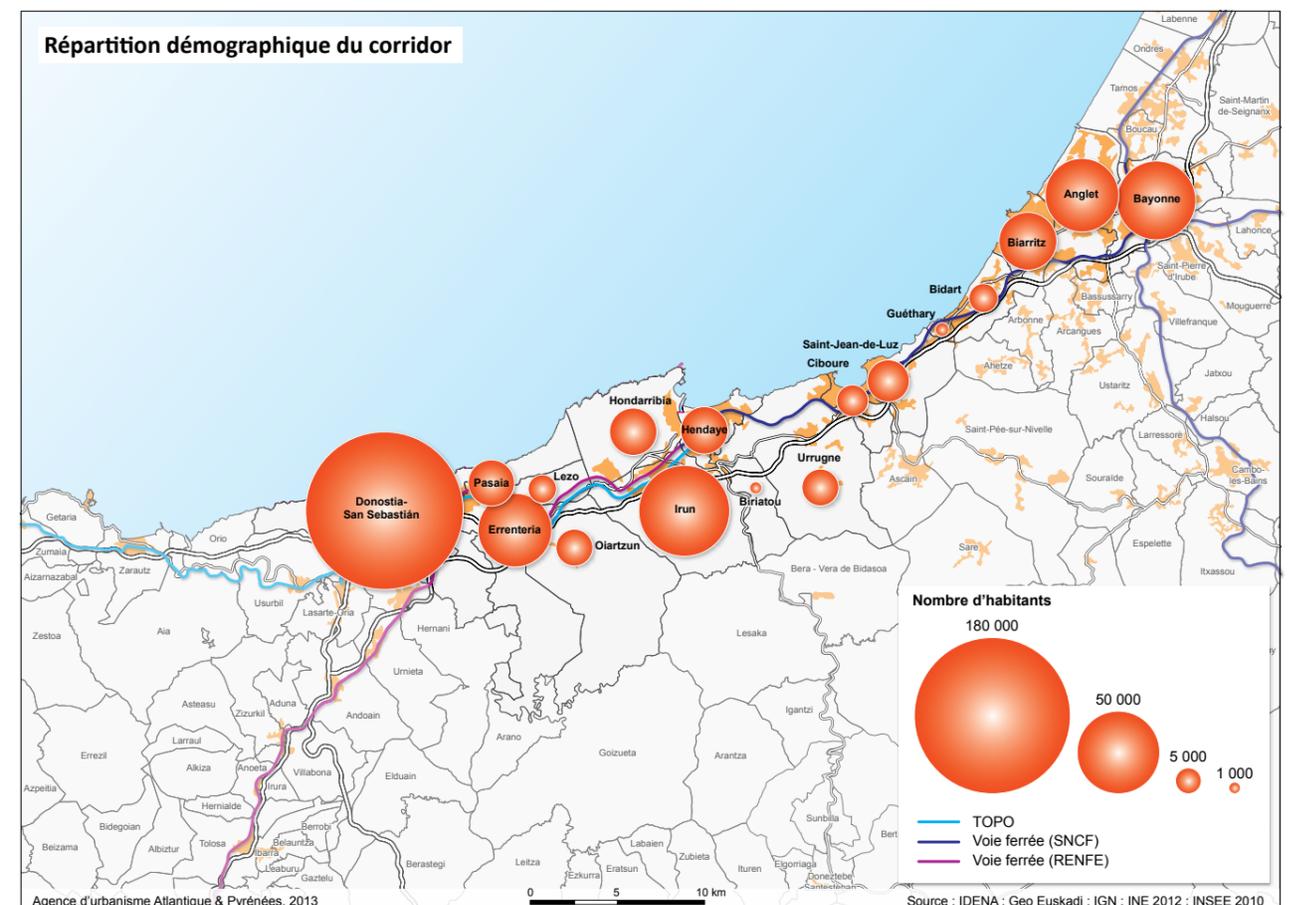
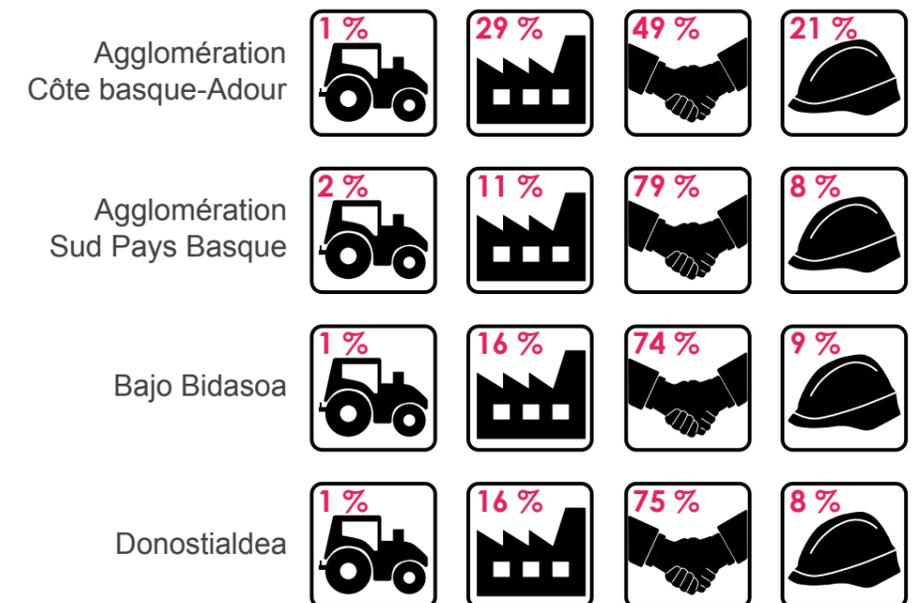
L'industrie regroupe 13% des emplois et la construction 7% des emplois. L'agriculture est quant à elle très faiblement représentée (1% des emplois totaux).

Ce constat est valable de part et d'autre de la frontière, avec cependant une différence pour l'agglomération Côte Basque Adour où industrie et construction sont plus fortement représentées (respectivement 29 % et 21 %).

Le taux de chômage global est proche de 10% : 13% pour l'agglomération Côte Basque Adour et 9% pour Donostialdea. ■

Sources
INSEE 2009, 2010 et Recensement principal 1999
INE 2001, 2012 et O.I.T Eustat 2010

% d'emplois par secteurs d'activités (agriculture, industrie, services et constructions)



QUELLES RÉALITÉS URBAINES ?

DES SITUATIONS TRÈS CONTRASTÉES

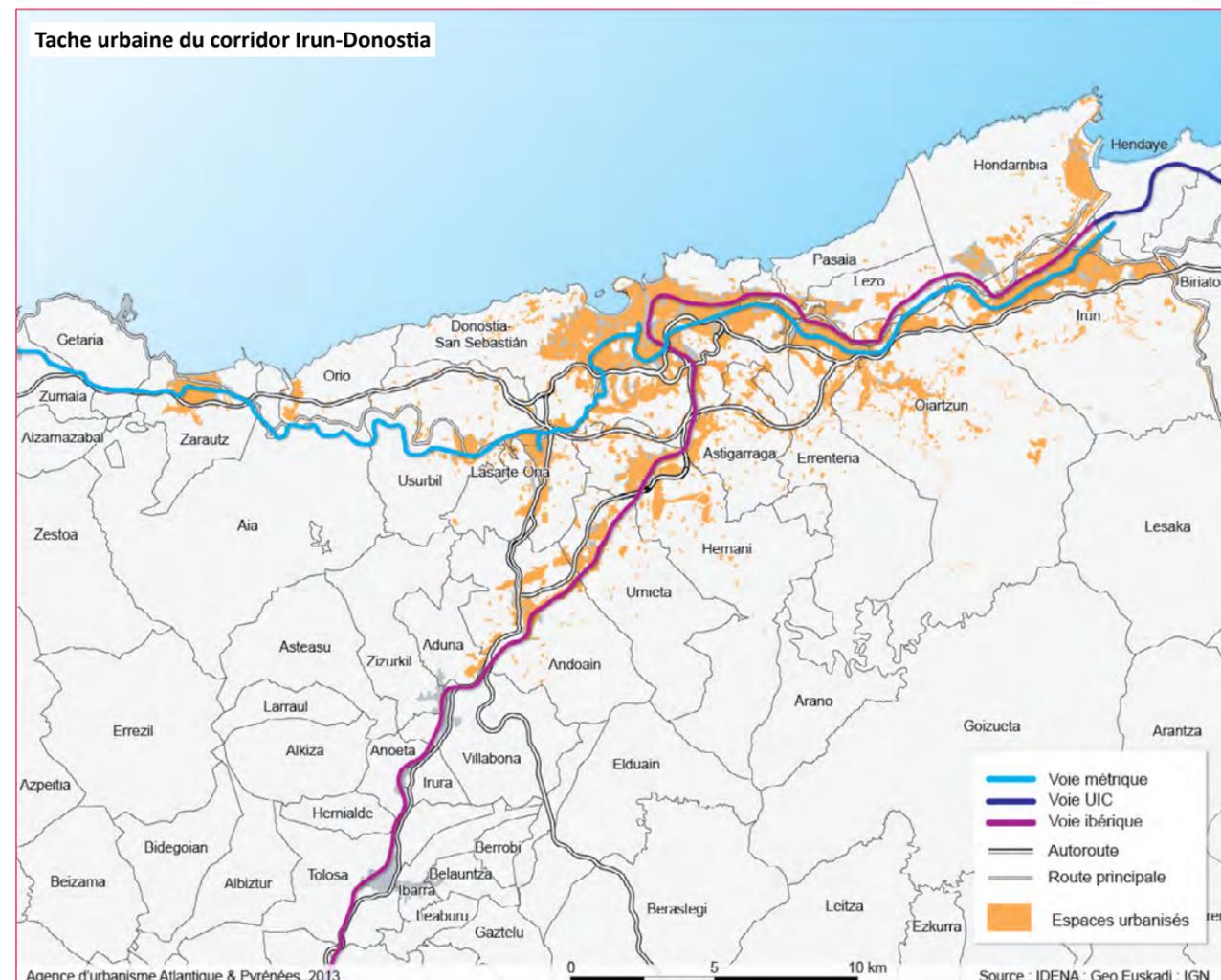
Au sud de la frontière

Au sud de la frontière, les principales polarités urbaines sont présentes le long des différents axes de communication qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Il s'agit d'Irun (60 000 habitants), Hondarribia (17 000), Errenteria (40 000), Pasaia (16 000) et Donostia (186 000).

L'intérêt d'une telle urbanisation, concentrée dense et organisée autour des principaux axes de communication est la qualité d'accessibilité de l'ensemble de ces communes, notamment par les transports collectifs et plus particulièrement par les modes lourds (ferroviaires).

Les espaces urbanisés sont très concentrés, la densité est importante et cela se remarque lorsque l'on observe les typologies d'habitat.

Cette bonne accessibilité est accentuée par la présence d'une offre de transports collectifs routiers et ferroviaires particulièrement importante et plurielle (Lurraldebus, Metro de Donostialdea, Cercanias de la Renfe).

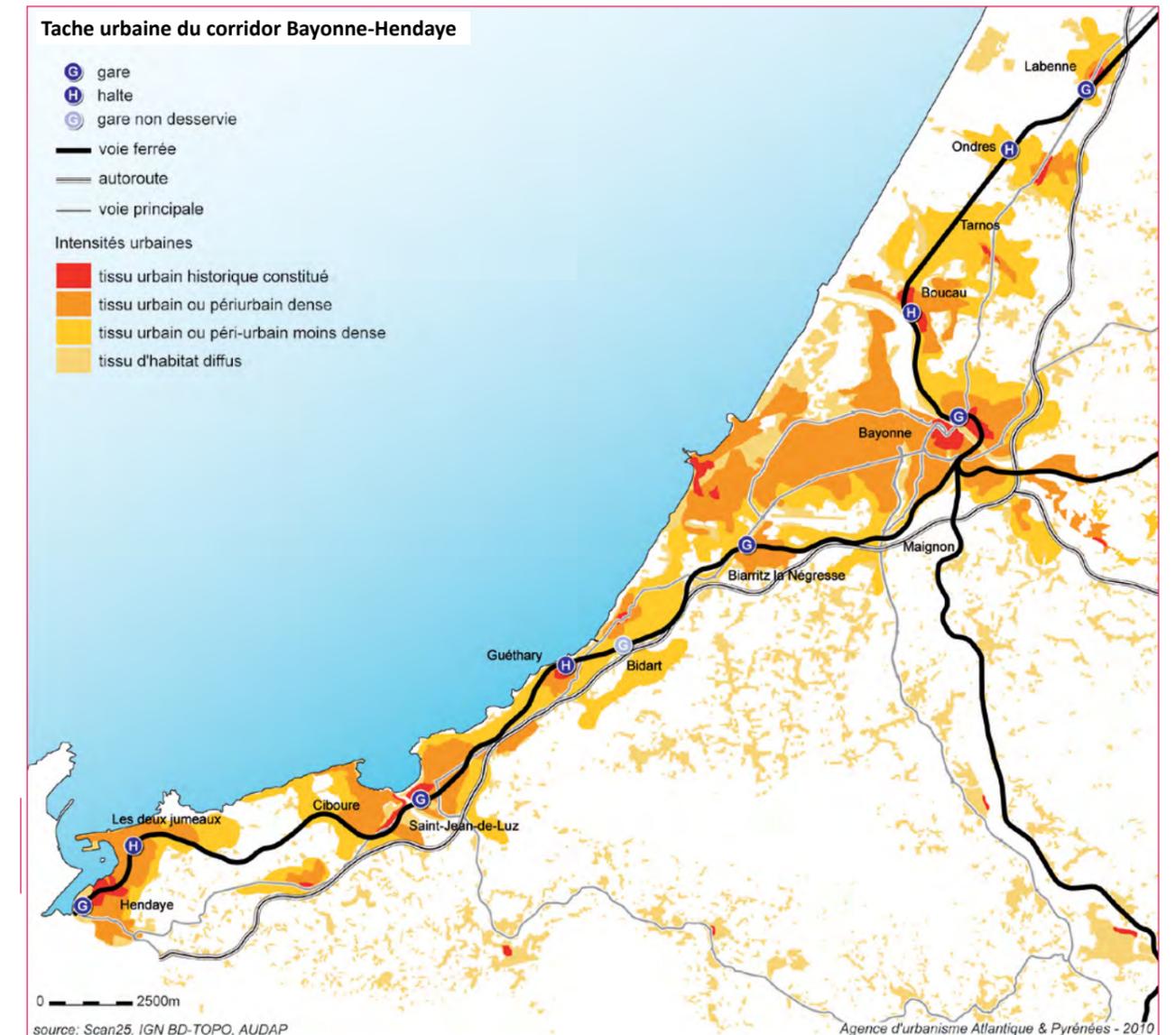


Au nord de la frontière

Le long du littoral, les principaux pôles urbains présentent de grandes variétés de typologies et de densités d'habitat : les centralités constituées de Bayonne, Biarritz, Saint Jean-de-Luz et Hendaye sont les noyaux urbains les plus denses ; des tissus encore relativement denses se sont développés progressivement autour de ces centralités ; au-delà des tissus péri-urbains, composés d'espaces d'habitat et d'activités, sont apparus à proximité d'importantes infrastructures de communication qui facilitent leur accessibilité ; le pavillonnaire diffus représente une part importante de la production de logements de ces dernières décennies.

On y constate des densités très faibles. Cette typologie ne permet pas l'optimisation de l'ensemble des réseaux et des équipements.

L'offre résidentielle est essentiellement concentrée dans les trois pôles urbains que sont l'agglomération de Bayonne-Anglet et Biarritz, Saint-Jean-de-Luz-Ciboure et Hendaye. Par ailleurs 70 % des emplois de l'aire urbaine sont situés au sein des communes littorales avec plus d'emplois que d'actifs résidents, depuis Tarnos jusqu'à Saint Jean de Luz. Les déplacements pendulaires domicile-travail sont accentués par cette polarisation de l'emploi alors qu'une partie des actifs habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. ■



QUELS GÉNÉRATEURS DE FLUX ?

UNE CONCENTRATION LITTORALE

Des générateurs de flux majoritairement concentrés sur le littoral au nord

Au nord, la plupart des services et équipements se situent sur le littoral. Ils répondent aux besoins de ses habitants et de ses actifs, ainsi qu'aux touristes. Cela se traduit par la présence de nombreux services supérieurs (lycées, hypermarchés, hôpitaux, enseignement supérieur...).

L'autoroute A63 constitue une limite physique à l'implantation de ces services et équipements. Cette coupure contribue à l'inégal développement entre le littoral occupé de manière intensive et le rétro-littoral moins équipé malgré son dynamisme démographique.

Les communes situées le long des voies principales des vallées proposent néanmoins des offres de services de proximité, facilement accessibles, répondant ainsi à une partie des besoins des populations qui s'y installent. Alors qu'il y a une diffusion de l'urbanisation vers les espaces intérieurs, la frange littorale accueille 70 % des logements de l'aire urbaine de Bayonne, presque 160 000 logements* en tout, dont 40 000 sont des résidences secondaires.



Biarritz
Source : Flickr Creative Commons



La corniche, Hendaye
Source : Flickr Creative Commons

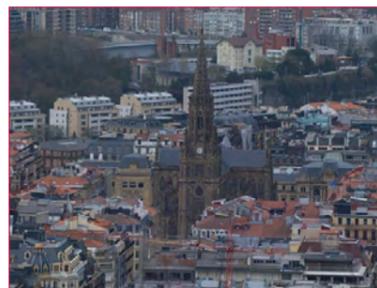


La corniche, Hendaye
Source : Flickr Creative Commons

Une concentration autour des axes de communication au sud

Au sud, les villes sont denses et très bien pourvues en équipements. Les services supérieurs sont nombreux (lycées, hypermarchés, hôpitaux, enseignement supérieur...). Ces villes sont très bien reliées aux infrastructures de transports ferroviaires telles que la voie ADIF utilisée par les trains de la Renfe ainsi que la voie ETS utilisée par le Metro de Donostialdea.

L'autoroute A8 quant à elle, constitue un axe de fort développement des activités économiques et industrielles. ■



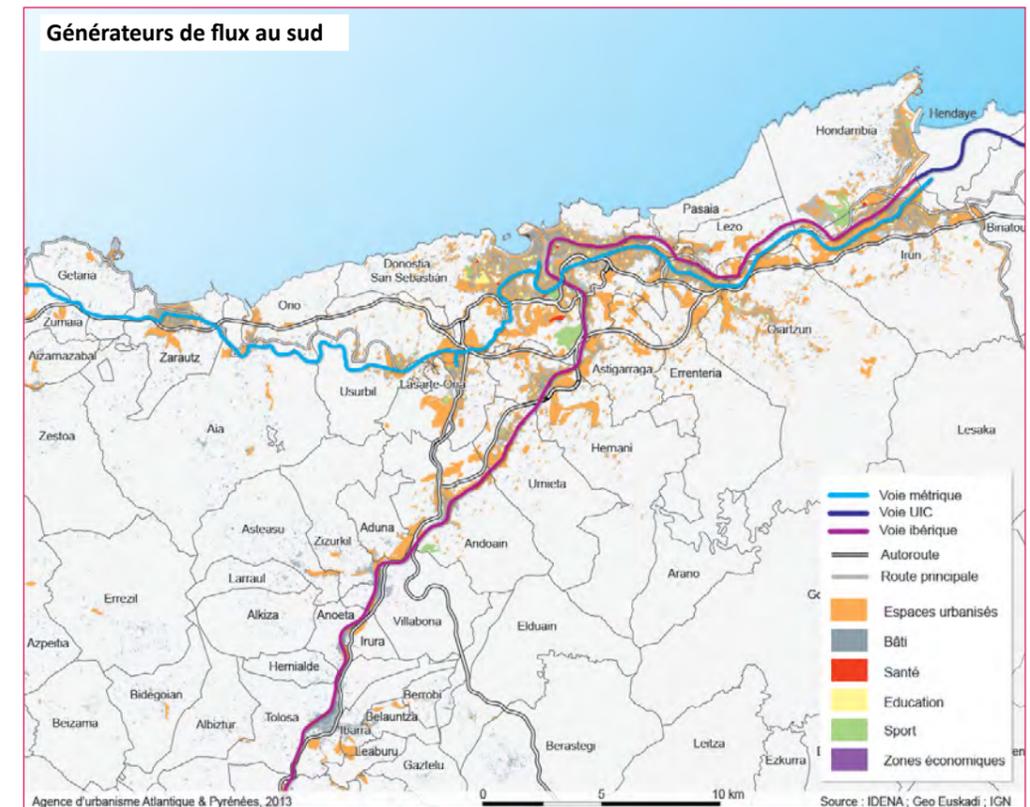
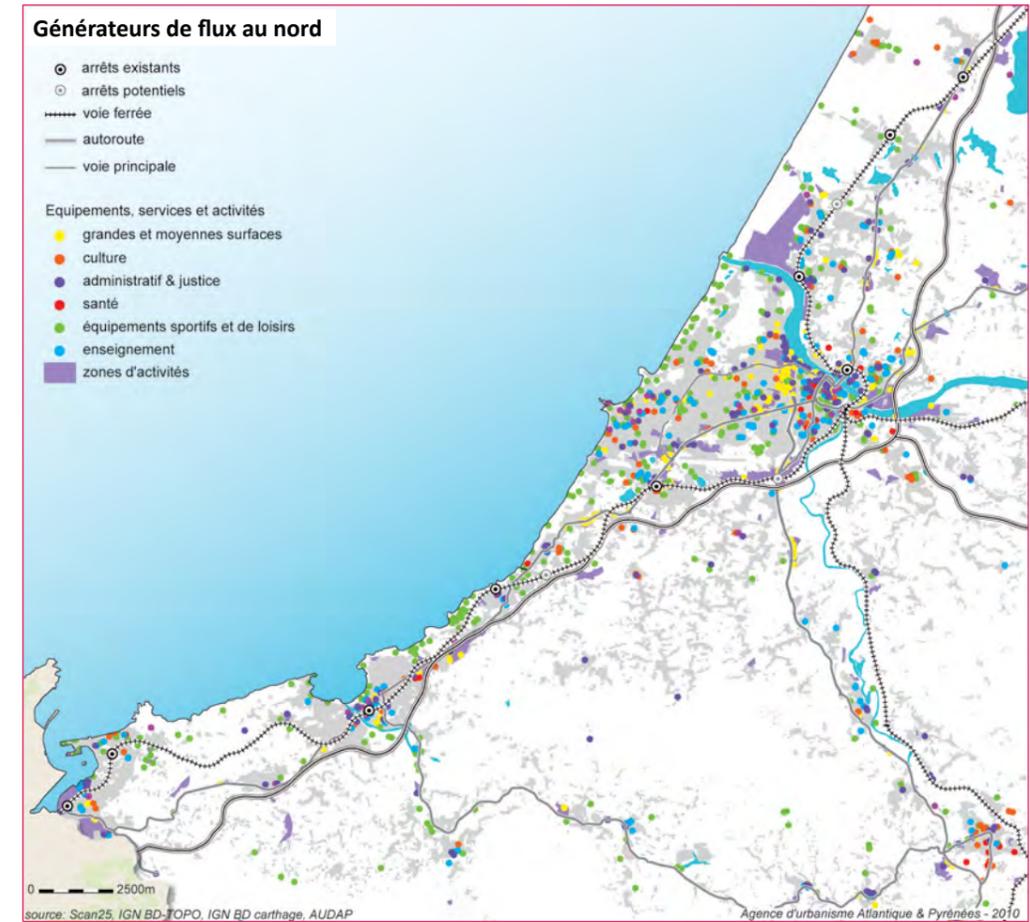
Donostia
Source : Flickr Creative Commons



Irun
Source : Flickr Creative Commons



Donostia
Source : Flickr Creative Commons



QUELS PROJETS ?

AU NORD, DE NOMBREUX COUPS PARTIS

Au nord, des projets qui confortent le développement littoral

Les projets engagés par les collectivités confortent le développement le long de l'océan. Ces projets se situent principalement dans l'agglomération bayonnaise et au nord de l'Adour et tendent à renforcer le rôle d'entrée d'agglomération du sud des Landes : depuis la RD 810, après avoir traversé un territoire constitué d'espaces boisés, la succession de petites villes annonce la densité bâtie de l'agglomération que l'on perçoit visuellement dès Labenne.

Au sud, une grande part des projets se localise le long des axes de communication comme la départementale 918 qui relie Saint-Jean-de-Luz et Saint-Pée-sur-Nivelle, mais aussi la départementale 932 reliant Cambo à l'agglomération bayonnaise. L'espace rétro-littoral voit peu à peu son rôle d'interface renforcé et des centralités se constituer. Les projets contribuent à poursuivre cette tendance.

Les communes plus éloignées des grands axes continuent à accueillir de la population mais n'offrent pas encore les services de proximité suffisants qui permettent de limiter les déplacements vers les agglomérations littorales. ■

Quelques projets de mobilité et de transports

- 1° Développement de l'aéroport de Biarritz
- 2° Modernisation de la ligne Hendaye-Dax
- 3° Pôle intermodal de la gare de Bayonne
- 4° Réalisation des lignes de TCSP (réseau Chronoplus)
- 5° Réaménagement du bvd. de la mer à Hendaye
- 6° Prolongement de la RD85 entre l'A63 et la RD817
- 7° Réalisation de la Véloroute du littoral aquitain
- 8° Développement du Port de commerce de Bayonne

Quelques projets d'aménagement à dominante habitat

- 1° Opération « tête de pont » (Bayonne)
- 2° Projet urbain de la gare de Bayonne
- 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° Projets de centre-ville
- 10° OPAH-RU de Bayonne
- 11° Quartier Kléber (Biarritz)
- 12° Quartier du Maharin (Anglet)
- 13° ZAC de la Lèbe (Boucau)

Quelques projets de zones d'activités

- 1° Zone technologique Technocité
- 2° Zone technologique Landes de Juzan
- 3° Zone économique de Labranère
- 4° Zone commerciale d'Ametzondo
- 5° Zone commerciale et d'activités
- 6° Zone économique de Larralde



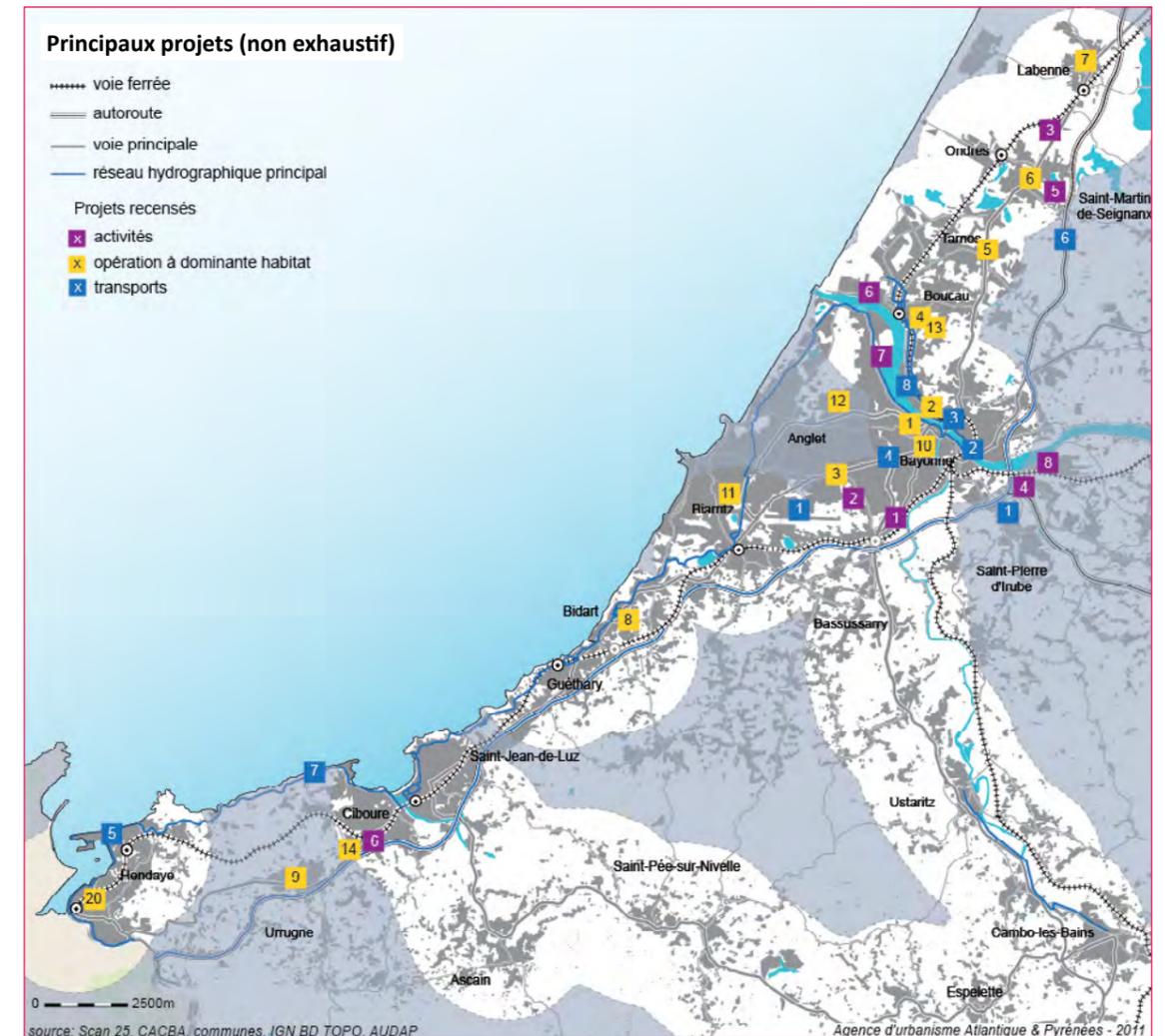
Tête de Pont, Bayonne
Source : Sud Ouest



Biarritz, Kléber
Source : DR, Sud Ouest



Technocité, Bayonne
Source : Sud Ouest



Ametzondo
Source : Ikea



Boulevard de la mer, Hendaye
Source : Sud Ouest



Véhicule type BHNS, Chronoplus
Source : Chronoplus

QUELS PROJETS ?

AU SUD DE NOMBREUX PROJETS EN PAUSE

Au sud, des projets coordonnés mais ralentis

L'arrivée de la grande vitesse en Euskadi vient interroger de nombreuses réflexions sur la mobilité à l'échelle du Gipuzkoa. L'occasion d'articuler politiques de mobilité et d'urbanisme.

Le Y basque

Nouvelle infrastructure ferroviaire (mixte : voyageurs et fret) en Pays basque, il doit permettre de relier les principales agglomérations basques de manière rapide, moderne et durable. Aux normes UIC, elle effacera la différence d'écartement des voies avec les autres pays européens et permettra au Pays Basque de rejoindre le RTE-T (réseau transeuropéen de transports).

Le nouveau réseau ferroviaire du Pays basque desservira cinq gares, qui grâce à leur caractère intermodal et leur localisation au centre des villes, seront rapidement accessibles pour 65% de la population basque. Les gares se trouveront à Irun, Ezkio-Itsaso, Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parc d'Arriaga) et Donostia-San Sebastián (Atocha). A cette occasion, deux projets importants seront réalisés, l'évolution de la gare d'Irun en pôle d'échange multimodal (Renfe, Euskotren et offres urbaines) et la création d'une gare routière à Atocha (Donostia).

Le metro Donostialdea

Le Gouvernement Basque a lancé un vaste programme de travaux visant à transformer l'actuel Topo en un véritable métro, du moins dans sa séquence la plus urbaine. Plusieurs chantiers : le remplacement du matériel roulant par des rames neuves (coût pour la collectivité : 200 millions d'euros), l'évolution de l'infrastructure : une double voie remplace progressivement la voie unique sur une majeure partie du trajet, la création de nouvelles haltes, la création de haltes type «métro» dans le coeur de Donostia et enfin l'amélioration des gares actuelles.

Au final, un service plus confortable, des fréquences dignes d'un métro (jusqu'à 7,5 minutes en pointe) à une tarification attractive.

Même si le contexte économique a ralenti le projet, la totalité du matériel roulant a été remplacé, le doublement des voies est en cours et plusieurs haltes ont été créées ou améliorées. L'insertion du projet au sein de la commune de Donostia San Sebastian est en cours de réflexion.

Projet urbain et portuaire à Pasaia

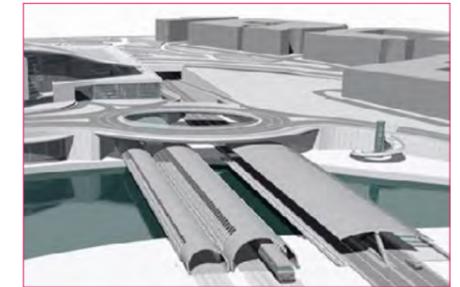
La ville de Pasaia en collaboration avec le gouvernement autonome et la diputation forale s'est lancée dans un projet de renouvellement urbain et portuaire. L'idée principale est de déplacer des activités portuaires à l'extérieur de la baie de Pasaia afin de libérer de l'espace pour des activités urbaines. La desserte en métro Donostialdea et le couvremnt des voies sur la commune doivent participer du projet. Celui-ci doit transformer la physionomie de la commune, en améliorant d'une part son cadre de vie et d'autre part en se positionnant comme un port d'envergure européenne. Le futur port extérieur de Pasaia interroge toutefois, tant du point de vue environnemental qu'économique et sa viabilité est questionnée au regard du contexte. Dès lors c'est l'ensemble du projet de renouvellement portuaire et urbain qui est remis en question, le premier finançant en partie le second.

Donostia, capitale européenne de la culture 2016

Donostia a été retenue pour être la capitale européenne de la culture. Figure de proue de cette année phare, l'ancienne usine de Tabac de Saint Sébastien, la Tabakalera, devient le Centre international de culture contemporaine, spécialisé sur l'audiovisuel. Ce centre sera à la fois un espace d'exposition mais aussi un lieu de travail et d'innovation. Des projets de mobilité verront également le jour d'ici là : gare routière d'Atocha, nouveau système de vélos en libre service, amélioration du réseau Dbus... ■



Projet de gare routière à Atocha
Source : El Diario Vasco



Estacion Multimodal Irun
Source : Irun



Le nouveau topo (Oiartzun)
Source : Flickr



Schéma Fonctionnel du Y Basque
Source : <http://www.ets-rfv.euskadi.net/>





Crédit photos : Flickr.com

B.

SES ACTEURS

QUELLE GOUVERNANCE ?

DEUX PAYS POUR UN BASSIN DE VIE

Au sud de la frontière

L'Espagne est un pays fortement décentralisé où les institutions régionales (communautés autonomes) possèdent un important niveau d'autonomie. Dans le cadre de leurs compétences elles disposent du pouvoir législatif (parlement) et exécutif (gouvernement). L'État espagnol a gardé quelques compétences exclusives parmi lesquelles : les relations internationales, l'organisation aux frontières (douanes, commerce extérieur, immigration), la défense, l'administration judiciaire et les systèmes de transports terrestres et ferroviaires qui concernent plus d'une communauté autonome.

La Communauté Autonome d'Euskadi est divisée en 3 provinces appelées aussi territoires historiques : Bizkaia, Araba, Gipuzkoa. En Euskadi, chacune de ces provinces possède un gouvernement chargé de l'exécutif (Diputacion) et d'une assemblée législative (juntas forales).

Le territoire se découpe en *comarcas*, entités locales regroupant plusieurs communes au regard de la géographie, l'histoire ou des bassins de vie. Au sein de la Communauté Autonome Basque, les *comarcas* sont principalement utilisées comme échelon administratif, statistique ou électoral. Elles ne sont pas dotées de compétences ni d'organe exécutif (à la différence de l'Aragon ou de la Catalogne par exemple).

D'autres structures intercommunales existent, elles reposent sur la volonté des communes à transférer une ou plusieurs compétences à une *mancomunidad* (groupement de communes limitrophes d'une même communauté autonome) ou à un consorcio (association de communes pouvant accepter des institutions de rang supérieur : province, communauté autonome).

Au nord de la frontière

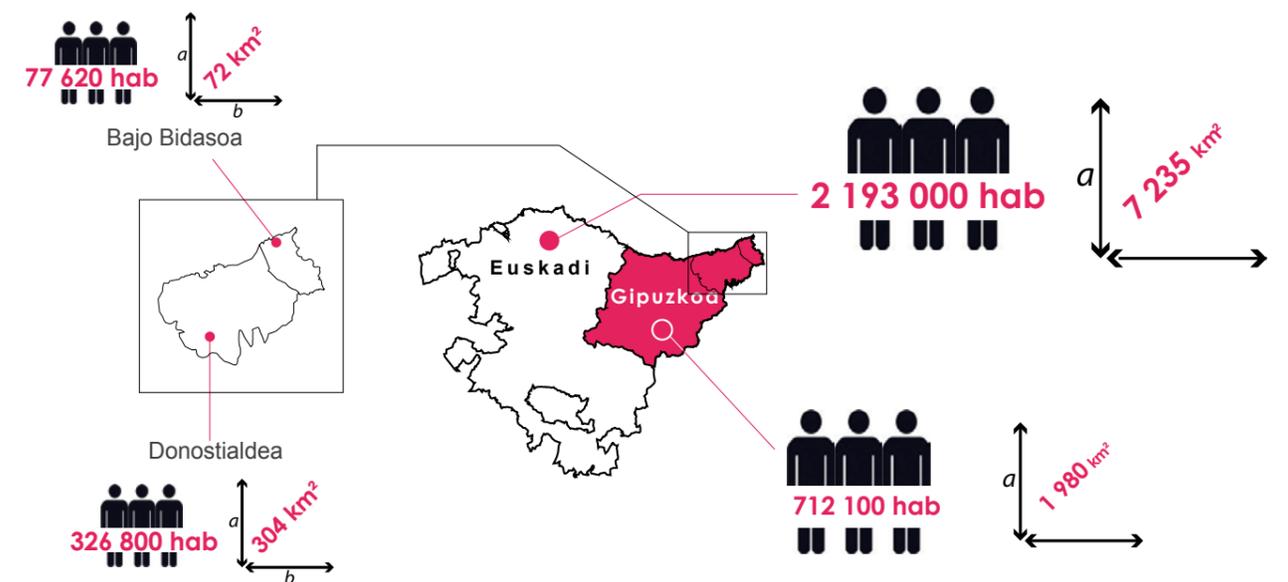
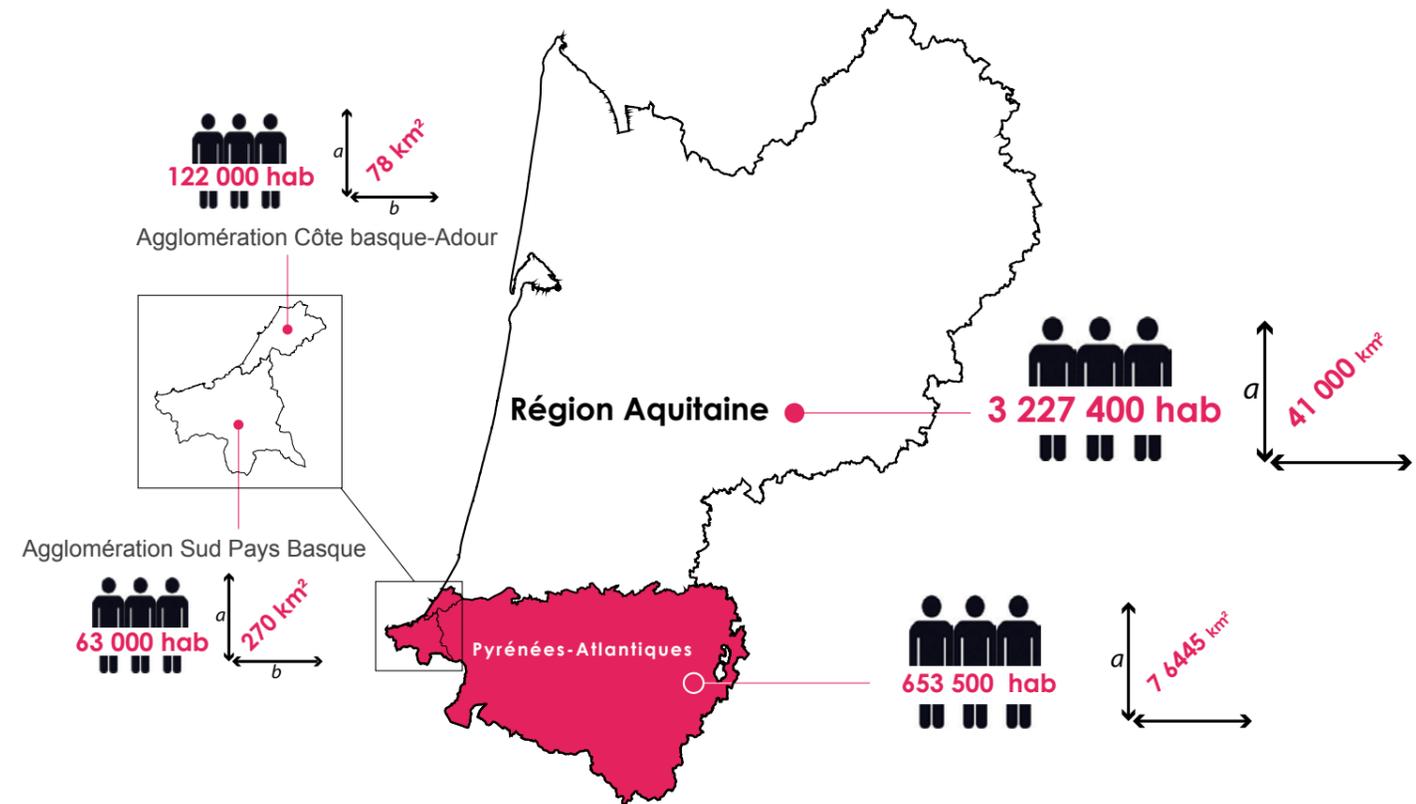
L'État français est un état décentralisé depuis 1982 et les premières lois de décentralisation. Il a transféré des compétences aux collectivités territoriales mais a gardé des compétences propres telles que l'ordre public, les affaires étrangères, la défense, l'éducation nationale, etc.

Les régions françaises sont des collectivités territoriales dont les compétences sont définies par la loi. Le Président de Région est responsable de l'exécutif régional sous contrôle du Préfet de région, représentant l'État Français.

L'Aquitaine est une région française comprenant 5 départements : la Gironde, la Dordogne, le Lot-et-Garonne, les Landes et les Pyrénées-Atlantiques. Les départements français sont aussi des collectivités territoriales aux compétences précises, disposant d'un exécutif et sous contrôle a posteriori du Préfet de département.

Les Pyrénées-Atlantiques sont culturellement divisées en deux : l'ouest basque et l'est béarnais. Le Pays Basque français est divisé en dix intercommunalités (possédant plusieurs compétences) dont deux communautés d'agglomération littorales :

- L'Agglomération Côte Basque Adour est compétente de façon exclusive et partagée avec ses communes sur les questions de développement économique, habitat, protection et mise en valeur de l'environnement, enseignement supérieur, coopération interrégionale, aménagement de l'espace, transport urbain et voirie...
- L'Agglomération Sud Pays Basque est compétente de façon exclusive et partagée avec ses communes sur les questions de développement économique, aménagement de l'espace, transport urbain, habitat, voirie, assainissement, gestion de l'eau, protection et mise en valeur de l'environnement, la coopération transfrontalière.. ■



QUELLES STRUCTURES TRANSFRONTALIÈRES ? DE L'EUROCITÉ À L'EUORÉGION...

Le consorcio

En 1998, les communes espagnoles d'Irun et Hondarribia s'associent à Hendaye, commune française et créent le **Consortio Bidassoa Txingudi** afin d'œuvrer collectivement à l'échelle de ce bassin de vie transfrontalier autour de thématiques principales : culture, sport, action sociale, langue basque, patrimoine-éducation et tourisme.

■ <http://www.bidasoa-txingudi.com>

L'Eurocité

L'**Eurocité basque** créée en 1993 regroupe l'Agglomération Côte Basque Adour, l'Agglomération Sud Pays Basque, le Consortio Bidassoa Txingudi, la Diputacion Foral du Gipuzkoa et la ville de Donostia, autour d'un projet transfrontalier métropolitain porté par l'Agence transfrontalière. Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE), l'Agence transfrontalière a pour objectif de favoriser la coopération transfrontalière sur le territoire de l'Eurocité Bayonne-San Sebastián. Elle lance des projets de coopération transfrontalière et favorise les relations sur des domaines tels que : la coopération technologique, l'aménagement du territoire, l'urbanisme et l'environnement, les infrastructures et le transport, la culture, le tourisme ou les services sociaux.

■ <http://www.eurocite.org>

L'Eurorégion

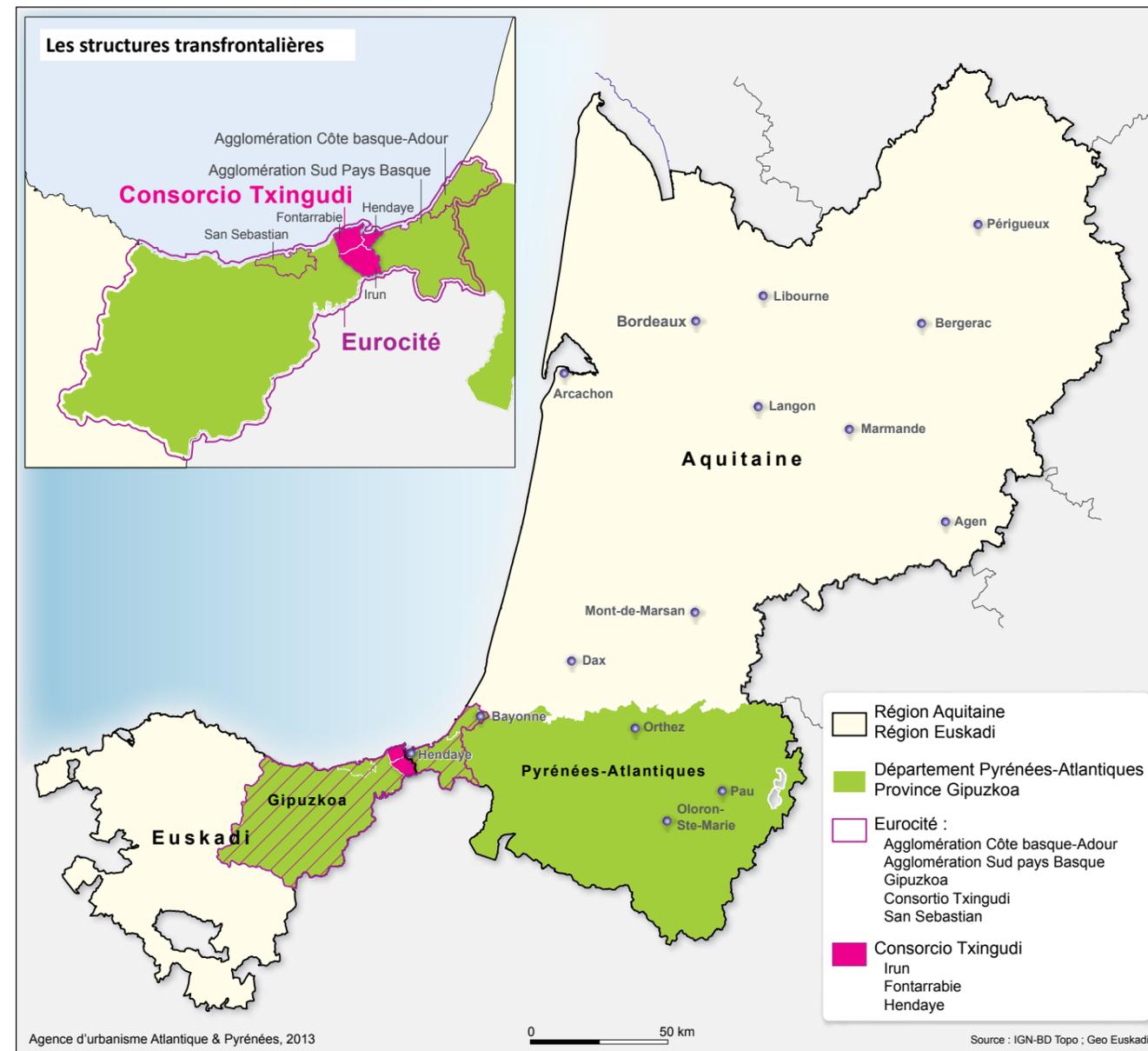
Le **groupement européen de coopération transfrontalière (GECT) Aquitaine-Euskadi** rassemble depuis 2011 le Conseil Régional Aquitaine et la Communauté Autonome Basque autour d'actions de coopération à échelle eurorégionale. Le GECT a pour objectifs principaux de :

- Coopérer de façon globale et transversale
- Développer une coopération territoriale dans une perspective européenne
- Renforcer la visibilité des 2 régions sur la scène européenne

Ses principaux axes de travail sont :

- L'amélioration des communications entre les deux Régions, en favorisant les transports de personnes et de marchandises respectueux de l'environnement,
- La valorisation des énergies renouvelables,
- Le développement des activités de recherche et d'innovation, pour créer une nouvelle dynamique technologique, économique et sociale,
- La promotion de la formation et de l'éducation à travers la création de doubles diplômes, la mobilité des étudiants et des professeurs,
- L'appréhension commune des questions liées à l'agriculture, à l'alimentation et à la santé en privilégiant la qualité, l'origine, la traçabilité et en développant des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement,
- Le renforcement de la dynamique culturelle et artistique,
- La valorisation conjointe des ressources touristiques.

■ <http://www.aquitaine-euskadi.eu>



LES ACTEURS DU TERRITOIRE PRENNENT LA PAROLE AU NORD

Le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques

La rencontre avec les services du Conseil général des Pyrénées Atlantiques a eu lieu le 27 février 2013. Étaient présents les services, le cabinet du Président, le Président ainsi que la vice Présidente. *Une seconde réunion (retour) a eu lieu avec le Conseil Général le 7 Octobre 2013.*

Le Président a souhaité rappeler qu'il espérait ne pas voir uniquement une étude supplémentaire, que des éléments concrets étaient attendus.

Le Président a fait part de plusieurs interrogations concernant le dossier, les principales concernant :

- la gouvernance d'une offre de mobilité transfrontalière,
- le lien entre la dissymétrie de l'offre et le coût d'exploitation des réseaux de transports publics,

Il a ensuite affirmé aux côtés des services sa volonté d'étudier le prolongement de la **ligne de car Bayonne-Hendaye (compétence du Conseil Général) jusqu'à la commune d'Irun.**

La Communauté d'Agglomération Sud Pays Basque

La rencontre avec les services de la Communauté d'Agglomération Sud Pays Basque a eu lieu le 17 avril 2013 en présence du Directeur général des Services. *Une seconde réunion (retour) a eu lieu avec l'Agglomération le 12 septembre 2013.*

Celui-ci a salué le pragmatisme de l'étude menée et signifié son attente quant aux résultats qu'elle pourrait apporter.

Il a également rappelé que l'Agglomération Sud-Pays Basque, depuis sa prise de compétences en transports urbains, était en pleine réflexion concernant son offre de transports.

Le couloir transfrontalier est très important pour le territoire Sud-Pays Basque pour qui le développement du ferroviaire doit s'inscrire dans une logique de déplacements de proximité.

Le Conseil Régional d'Aquitaine

La rencontre avec les services du Conseil Régional d'Aquitaine a eu lieu le 17 mai 2013. Étaient présents les services, le cabinet du Président ainsi que plusieurs élus régionaux. *Une seconde réunion a eu lieu avec le Conseil régional le 18 Octobre 2013.*

Deux sujets ont été essentiellement discutés, à savoir :

- la montée en puissance de l'offre TER au nord de la frontière. En effet, celle-ci entraînerait mathématiquement une augmentation des connexions possibles et par là même une meilleure qualité des dessertes transfrontalières,
- l'importance de l'information voyageurs, des titres de transports et de leur tarification. Le Conseil Régional est déjà engagé dans plusieurs réflexions, notamment concernant l'interopérabilité billettique, et des synergies d'études sont souhaitées.

Le député européen Alain Lamassoure

La rencontre avec Alain Lamassoure a eu lieu le 2 mai 2013.

Celui-ci a rappelé qu'une étude "transports" avait été lancée lorsqu'il présidait l'Eurocité basque. Un syndicat mixte avait été créé afin de travailler sur le tram-train-transfrontalier, mais après quelques réunions, celui-ci avait été dissout. Il rappelle également qu'à l'époque, il n'existait pas de continuité territoriale dans la gouvernance de l'Eurocité, l'Agglomération Sud Pays Basque n'existant pas encore.

Ainsi, il exprime sa plus grande satisfaction à l'idée de voir, à travers l'étude Transfermuga, la question des transports à l'échelle du corridor repartir. Il nous dit savoir que c'est un sujet plus complexe qu'il n'y paraît, la mobilité transfrontalière étant beaucoup plus faible sur notre territoire que sur les autres territoires comme la frontière avec l'Allemagne, la Suisse ou encore la Belgique.

Il salue le pragmatisme de cette étude et rappelle que le contexte financier pousse au réalisme, logique dans laquelle s'inscrit Transfermuga.

La Mairie de Saint-Jean-de-Luz

La rencontre avec les services de la Mairie de Saint-Jean-de-Luz a eu lieu le 18 septembre 2013. Étaient présents les services, le cabinet du Maire ainsi que Monsieur le Maire.

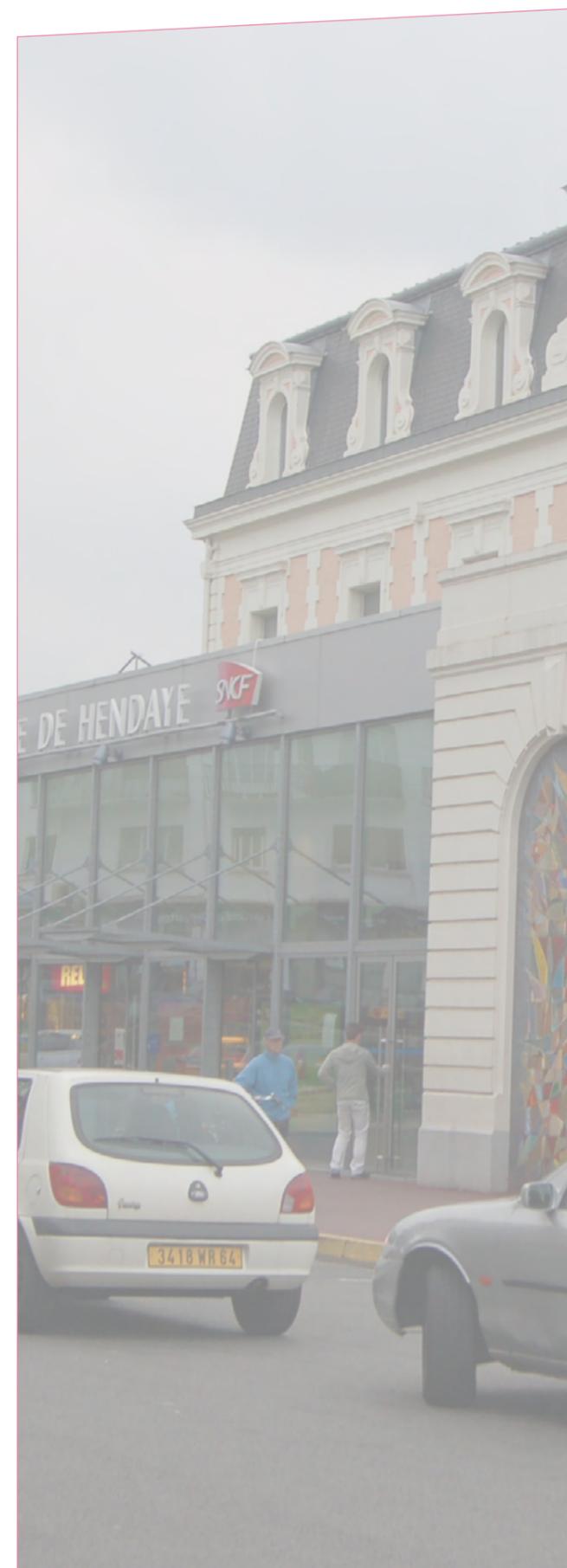
Étant donné la date de la rencontre, des éléments précis ont pu être présentés aux services. Le Maire a exprimé son intérêt quant aux résultats de l'étude. En effet, la commune de Saint-Jean-de-Luz est particulièrement concernée par le transfrontalier, les échanges avec le sud étant particulièrement importants. Par ailleurs, la position stratégique de la gare en plein centre ville est un atout plus que considérable pour le projet.

Le Maire a indiqué que la commune de Saint-Jean-de-Luz cherchait particulièrement à développer les liens avec le sud et que cette question prenait une place importante dans sa politique publique. Elle a créé pour cela un pôle «relations extérieures». ■

2013, LES RENCONTRES DE TRANSFERMUGA

- Le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, le 27 février 2013,
- La Communauté d'Agglomération Sud Pays Basque, le 17 avril 2013,
- Le Conseil Régional d'Aquitaine, le 17 mai 2013,
- Le député européen Alain Lamassoure, le 2 mai 2013,
- La Mairie de Saint Jean de Luz, le 18 septembre 2013,
- La Communauté d'Agglomération Côte Basque Adour, le 18 novembre 2013,

Tous les comptes-rendus sont disponibles en annexe de la présente étude.



LES ACTEURS DU TERRITOIRE PRENNENT LA PAROLE AU SUD

La Mairie d'Irun

La rencontre avec la Mairie d'Irun a eu lieu le 19 mars 2013. Étaient présents les services, l'adjoint au Maire ainsi que le Maire. *Le Maire d'Irun a été rencontré une seconde fois lors d'une réunion regroupant l'ensemble des acteurs du ferroviaire qui a eu lieu le 25 avril 2013, puis le 24 octobre 2013 à l'Eurorégion en présence du Consorcio Bidasoa-Txingudi.*

Le Maire d'Irun a insisté sur la nécessité de passer de la communication à l'action concernant les transports à l'échelle transfrontalière. L'asymétrie est un fait. Il s'agit de donner un tournant opérationnel aux études par un tour de table avec les opérateurs ferroviaires au nord et au sud.

Il ajoute que la gare d'Irun jouera un rôle primordial dans le développement de la mobilité ferroviaire du Pays Basque.

Le Maire d'Irun propose d'organiser une rencontre de l'ensemble des acteurs du ferroviaire prochainement à Irun.

La Mairie d'Errenteria

La rencontre avec la Mairie d'Errenteria a eu lieu le 16 avril 2013. Étaient présents les services, l'adjoint au Maire ainsi que le Maire.

Il est important de rappeler que la commune d'Errenteria (40 000 habitants) se trouve à mi-chemin entre Irun et Donostia.

Le maire souhaite axer le développement économique de la commune sur le tourisme notamment lié aux espaces naturels et aux loisirs associés. Ainsi, le développement de la desserte transfrontalière est un levier supplémentaire de développement. Le Maire évoque aussi l'intermodalité entre le train et le vélo comme un point essentiel à étudier.

Il rappelle que la majorité des déplacements réalisés vers le sud (Donostia) s'inscrivent dans une logique de domicile travail, alors que ceux vers le nord sont orientés loisirs. Vers le nord, il s'agit d'Irun puis majoritairement d'Hendaye et Saint-Jean-de-Luz.

La Diputacion de Gipuzkoa

Deux rencontres ont été organisées avec la Diputacion de Gipuzkoa.

L'une avec les services de l'Eurocité et Roke Akizu (directeur de Relaciones Externas y Turismo de la Diputación), le 15 mai 2013.

Roke Akizu a évoqué sa satisfaction concernant cette étude. Il a également interrogé la prise en compte de l'intermodalité entre le vélo et le train ainsi que la question de l'amélioration des liaisons par autocar, notamment pour la desserte des aéroports. L'Eurocité a souhaité affirmer son soutien au projet et a proposé d'en financer une partie de la communication.

L'autre avec le Directeur général de la mobilité et des transports publics (Unai Erroitzenea) et le « coordinador del gabinete del Diputado General » (Juanjo Olaizola), le 18 septembre 2013.

La DFG a partagé le principe de Transfermuga « il faut s'intéresser à ce qui existe déjà ». Les transports doivent être un vecteur d'aménagement du territoire. Par ailleurs, au delà de l'offre, il s'agit de progresser considérablement sur la communication.

La Mairie de Donostia

La rencontre avec la Mairie de Donostia a eu lieu le 16 juillet 2013. Étaient présents les services et le Maire.

Le Maire a rappelé que la mobilité est un vrai défi et qu'il faut encourager l'utilisation des transports en commun. Il a rappelé qu'une vision multimodale était souhaitable dans ce dossier et qu'il ne fallait surtout pas écarter les modes routiers (transports urbains et interurbains). Il évoque même la possibilité de renforcer les services de cars à l'échelle transfrontalière jusqu'à l'arrivée du troisième rail.

Enfin, il a insisté sur l'importance de créer des tarifs unifiés à l'échelle transfrontalière. ■

2013, LES RENCONTRES DE TRANSFERMUGA

- La Mairie d'Irun, le 19 mars 2013,
- La Mairie d'Errenteria, le 16 avril 2013,
- La Diputacion de Gipuzkoa, le 15 mai 2013,
- La Mairie de Donostia, le 16 juillet 2013,
- La Diputacion de Gipuzkoa, le 18 septembre 2013

Tous les comptes-rendus sont disponibles en annexe de la présente étude.



LES ACTEURS DU TERRITOIRE PRENNENT LA PAROLE

La SNCF

L'opérateur français, exploitant le réseau TER entre Bayonne et Hendaye a été rencontré à deux reprises. Le 17 mai 2013, en présence de la Direction des affaires territoriales et des services marketing, puis le 11 Juillet 2013 en présence du Directeur des affaires territoriales et du Directeur de cabinet. L'opérateur était également présent lors de la rencontre des opérateurs ferroviaires à Irun le 25 avril 2013.

L'opérateur s'est dit très intéressé par le travail réalisé. Il a aussi souhaité savoir si l'étude transfrontalière interrogeait également la montée en puissance de l'offre TER au nord de la frontière. A également été évoquée la question de l'information voyageurs (Google Transit) et plus largement de la mise à disposition des données horaires théoriques. La SNCF a souhaité connaître la position de la Région à ce sujet.

La Renfe

La rencontre avec la Renfe a eu lieu le 17 septembre 2013 à Irun. Auparavant, l'opérateur avait également été présent lors de la rencontre des opérateurs ferroviaires à Irun le 25 Avril 2013.

La Renfe est particulièrement attentive à la réalité des déplacements et indiquait dès les premières rencontres qu'il lui paraissait que la mobilité transfrontalière était faible. Le pragmatisme des solutions proposées dans Transfermuga semble faire écho vis-à-vis de la stratégie de l'opérateur. Celui-ci rappelle qu'il est important d'investir sur le transport ferroviaire, ce qui n'a pas forcément été le cas ces dernières années (la plupart des investissements en infrastructures ont été réalisés sur les infrastructures routières en Gipuzkoa).

ADIF

La rencontre avec ADIF a eu lieu le 6 septembre à Bilbao.

La Direction régionale a apprécié le pragmatisme du projet. En tant que gestionnaire de la gare d'Irun, elle ne voit pas d'inconvénient à la connexion de trains français dans cette gare. Elle confirme la possibilité de diffuser

des graphicages des services afin d'aider le projet à avancer vers des éléments opérationnels.

RFF (GEIE Dax-Vitoria)

La rencontre avec les services de RFF a eu lieu le 21 mars 2013. RFF était également présent lors de la rencontre des opérateurs ferroviaires à Irun le 25 avril 2013.

Ont été évoqués le projet de la gare multimodale d'Irun, la desserte de TER qui acheminait des voyageurs jusqu'à Irun (ce qui selon RFF prouve bien que juridiquement il existait une solution) et par conséquent la rupture de charge. Son amélioration pourrait constituer un « temps 1 » dans le cadre de la mise en place d'une desserte transfrontalière. Le service pourrait être réalisé en moins de 1h10 entre Bayonne et Donostia (rupture de charge comprise). Celle-ci pourrait être organisée à Hendaye ou à Irun (solution techniquement la plus viable). La suppression de la rupture de charge reste un objectif final à atteindre (« temps 2 »).

ETS / Euskotren

L'opérateur Euskotren ainsi que le gestionnaire d'infrastructures ETS n'ont pas été spécifiquement rencontrés. En effet, Euskotren étant un des partenaires du projet et le Gouvernement Basque un des pilotes, la représentation du réseau basque était systématique lors des différentes phases et rencontres du projet.

2013, LES RENCONTRES DE TRANSFERMUGA

- RFF à Bordeaux, le 21 mars 2013,
- La SNCF (direction régionale), le 17 mai 2013 puis le 11 Juillet 2013,
- ADIF, le 6 septembre 2013, à Bilbao,
- La RENFE le 17 septembre 2013, à Irun

LES ACTEURS DU TERRITOIRE PRENNENT LA PAROLE AU NORD

Le Consorcio Bidasoa-Txingudi

Une première rencontre a été organisée avec le Consorcio Bidasoa-Txingudi le 28 février. Un second rendez-vous a eu lieu le 24 octobre 2013, en présence des membres du Consorcio, du Maire d'Hendaye et d'Irun.

Le pragmatisme de l'étude et de ses préconisations ont été appréciés. Le Consorcio a évoqué la nécessité pour faire avancer un tel projet de mettre autour de la table l'ensemble des acteurs du ferroviaire, et particulièrement ADIF (gestionnaire d'infrastructures de la voie ibérique) et Renfe (l'exploitant ferroviaire). Il a également évoqué le souhait d'une gouvernance qui puisse aller au-delà du ferroviaire et intégrer les logiques multimodales.

La rencontre des opérateurs ferroviaires à Irun

Une rencontre entre l'ensemble des acteurs de la mobilité ferroviaire a eu lieu en Mairie d'Irun le 25 avril 2013. Étaient présents : Le Conseil régional d'Aquitaine, le Gouvernement Basque, la SNCF, la Renfe, Euskotren, ADIF et RFF.

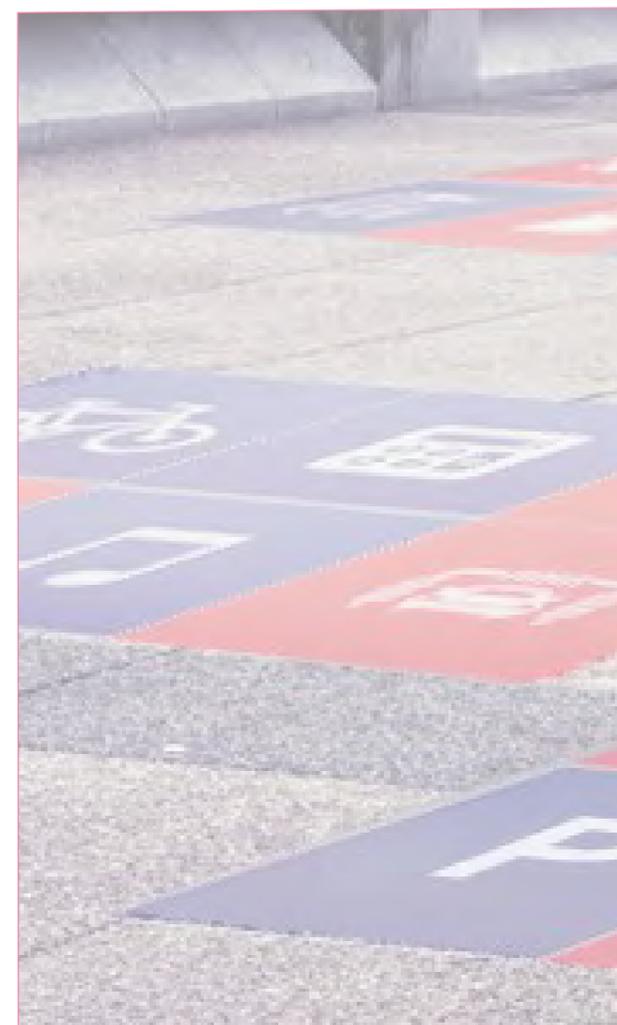
Le Gouvernement Basque exprime le souhait d'Euskadi d'avancer sur des éléments concrets. Il évoque les grands progrès qui pourraient être réalisés à court terme concernant la billettique, l'information voyageurs et la distribution des titres de transports.

RFF indique qu'il est important d'avoir une approche systémique et d'intégrer dans la réflexion la totalité des liaisons ferroviaires existantes, qu'elles soient locales, régionales ou encore nationales et internationales.

La RENFE indique qu'elle ne voit pas d'inconvénient quant à ces différents éléments. Elle pose alors plusieurs questions, notamment sur la réalité actuelle des échanges transfrontaliers et les motifs de déplacements. Elle exprime également que l'amélioration des mobilités transfrontalières est au-delà de la question des données et des aspects techniques une question politique. ■

2013, LES RENCONTRES DE TRANSFERMUGA

- Le Consorcio Txingudi, les 28 février et le 24 Octobre 2013,
- Les opérateurs ferroviaires, à Irun, le 25 avril 2013.





Crédit photos : Flickr.com

C.

LA MOBILITÉ

QUELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ?

NOMBREUSES ET CONCENTRÉES SUR LE LITTORAL

Au sud de la frontière

Réseau routier

En Euskadi, le réseau routier principal représente 4 200 km de voirie dont 620 km de voies rapides : 270 payantes et 350 gratuites.

En Gipuzkoa, le réseau routier principal représente 1 400 km de voiries, dont 215 de voies rapides : 95 km de voies à péage (payantes, dites Autopistas) et 120 km de voies libres (gratuites autovias).

Réseau ferroviaire

En Euskadi, le réseau ADIF (voies métriques) est composé de 87 km de voies uniques et de 218 km de doubles voies, soit un total de 305 km. La totalité de ce réseau est électrifiée.

Le réseau ETS (voies métriques) est composé de 140 km de voies uniques et de 106 km de doubles voies, soit un total de 246 km. A cela s'ajoutent 5,7 km de voies uniques non électrifiées.

Le réseau FEVE quant à lui s'appuie sur 42,3 km de voies uniques non électrifiées et de 46,1 km de voies électrifiées (20,7 uniques et 25,4 doubles).

Le réseau ferroviaire est doté d'environ 600 km de voies à l'échelle de l'Euskadi.

Desserte aérienne locale

L'aéroport de Donostia est situé sur la commune de Fontarrabie. Il a été fréquenté en 2011 par un peu moins de 250 000 voyageurs.

Au nord de la frontière

Réseau routier

En Aquitaine, le réseau routier principal représente 24 322 km dont 1 322 km de voies rapides : 537 km de nationales et 785 d'autoroutes (payantes).

Dans les Pyrénées Atlantiques, le réseau routier principal représente 4 716 km dont 268 km de voies rapides : 88 km de nationales et 180 d'autoroutes (payantes).

Réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire aquitain propose 15 lignes et est doté de 158 gares sur un linéaire ferroviaire de 1 500 km (dont 978 km électrifiés).

A l'échelle des Pyrénées Atlantiques, trois lignes desservent les principales agglomérations :

- Bordeaux-Bayonne-Hendaye,
- Bayonne-Pau-Tarbes,
- Bayonne-St Jean Pied de Port (ligne non électrifiée).

Desserte aérienne locale

L'aéroport du BAB est situé sur les communes de Biarritz et Anglet. En 2012, ce sont environ 1,1 million de voyageurs qui ont pris l'avion à Biarritz.

Des infrastructures très concentrées

Au nord et au sud de la frontière, l'ensemble du réseau de communication est dense et concentré sur le territoire littoral.

Cependant, au nord, une seule infrastructure ferroviaire est présente. Elle permet d'irriguer le littoral ainsi que le territoire de la Nive mais ne profite pas d'une excellente intégration dans le tissu urbain.

Côté routes, il est à noter que plusieurs axes routiers structurants traversent les centres urbains.

Au sud, il existe deux infrastructures ferroviaires bénéficiant d'une excellente intégration au tissu urbain. Par ailleurs, la plupart des axes « routiers » ont été écartés des centres afin d'apaiser les circulations, c'est notamment le cas de Pasaia et Donostia. ■



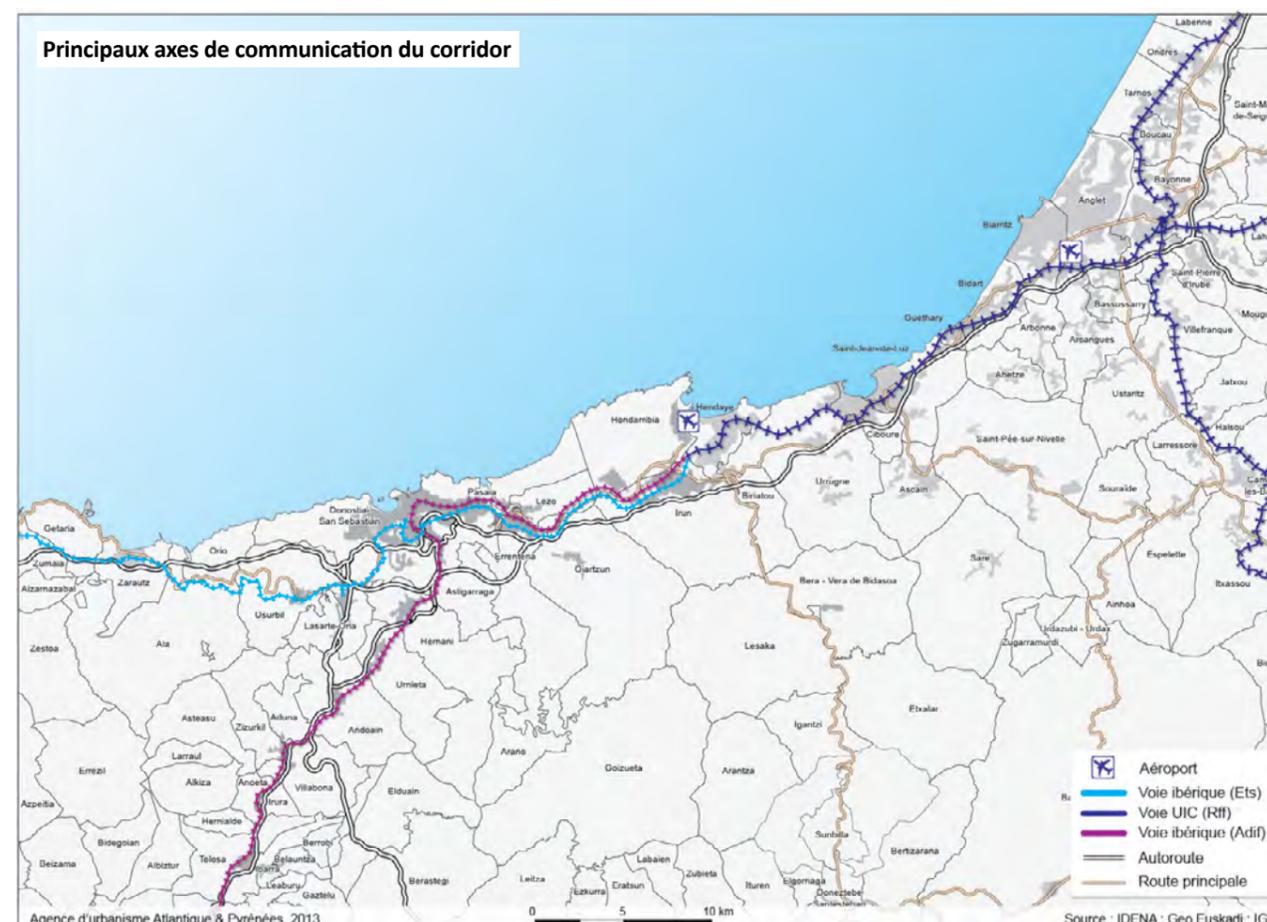
Echangeur de Bidart - A63
Source : Audap



Aéroport de Biarritz
Source : Audap



Gare Euskotren de Oiarzun
Source : Audap (2012)



(Source : 2011, INE et INSEE / SOEs 2011).

QUEL USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ?

DES ENQUÊTES POUR COMPRENDRE LA RÉALITÉ

Un éclairage primordial

A l'échelle nationale, la part modale de l'automobile est proche de 80 %. Cela signifie que 8 déplacements sur 10 sont réalisés en voiture.

A l'échelle transfrontalière, sur le corridor Bayonne-Donostia, cette part modale est encore plus importante, supérieure à 90 %, soit 9 déplacements sur 10.

Par conséquent, afin de disposer d'une photographie très précise des déplacements transfrontaliers, l'étude des flux routiers est primordiale.

Une synthèse des études déjà réalisées

Des enquêtes routières ont déjà été réalisées par plusieurs maîtrises d'ouvrage (DREAL, CG64, DGT, DFG...). Transfermuga propose dans un premier temps une synthèse de ces différentes études. Leurs références sont quant à elles citées à la fin de l'étude.

Des enquêtes actualisées

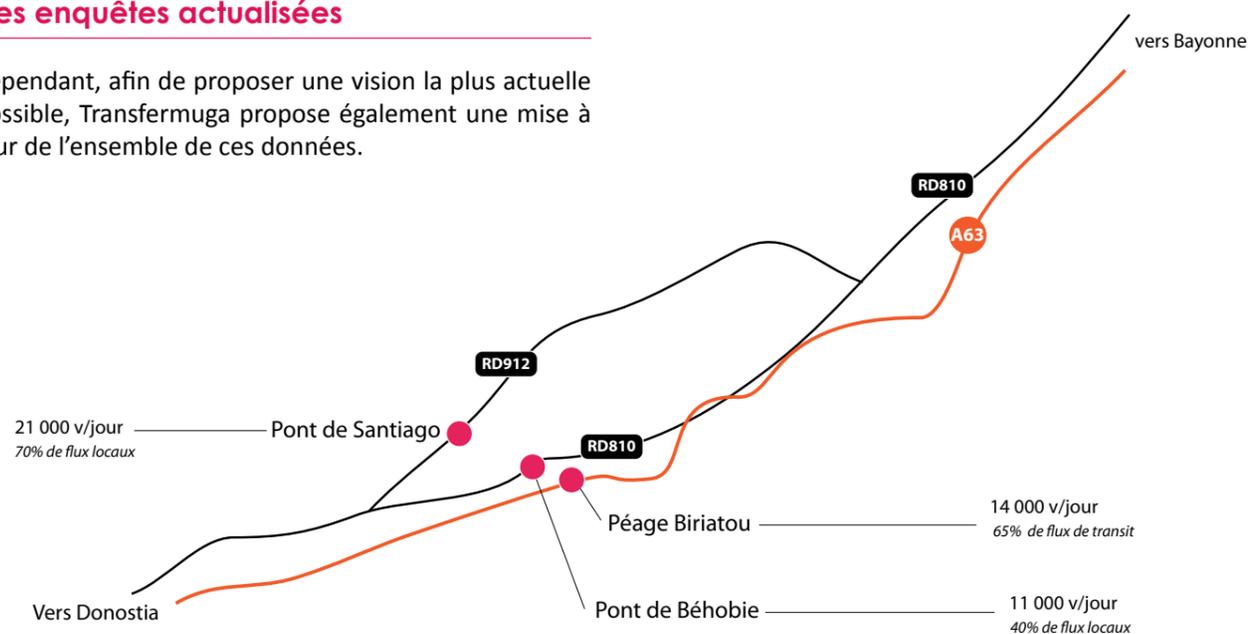
Cependant, afin de proposer une vision la plus actuelle possible, Transfermuga propose également une mise à jour de l'ensemble de ces données.

Trois lieux d'enquêtes ont ainsi été sélectionnés afin de mener des investigations (dans les deux sens de circulation) durant l'année 2013. Il s'agit :

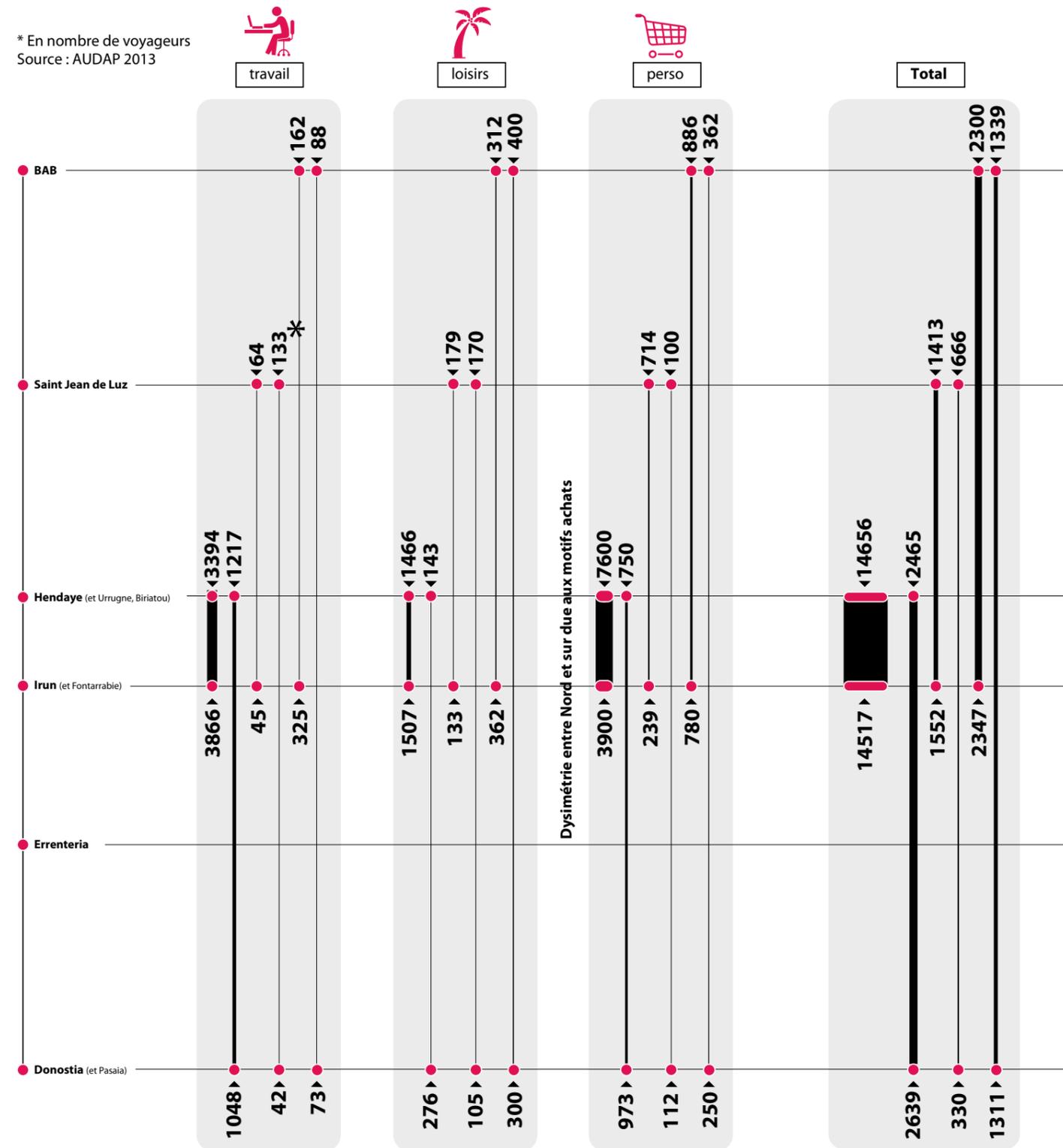
- du pont de Santiago, traversé par la RD 912. L'enquête a eu lieu le Jeudi 16 mai 2013, de 7h à 20h. Près de 1500 interviews ont été réalisées,
- du pont de Béhobie, traversé par la RD 810. L'enquête a eu lieu le mardi 14 mai 2013, de 7h à 20h. Près de 1200 interviews ont été réalisées,
- du péage de Biriadou, traversé par l'A63. Plusieurs enquêtes ont eu lieu...

Un focus transfrontalier

Étant donné l'objectif de cette étude, les questions posées aux automobilistes ont été particulièrement orientées sur les pratiques transfrontalières. Une synthèse des résultats est présentée dans le présent document. Le détail de l'ensemble des résultats est disponible en annexe. ■

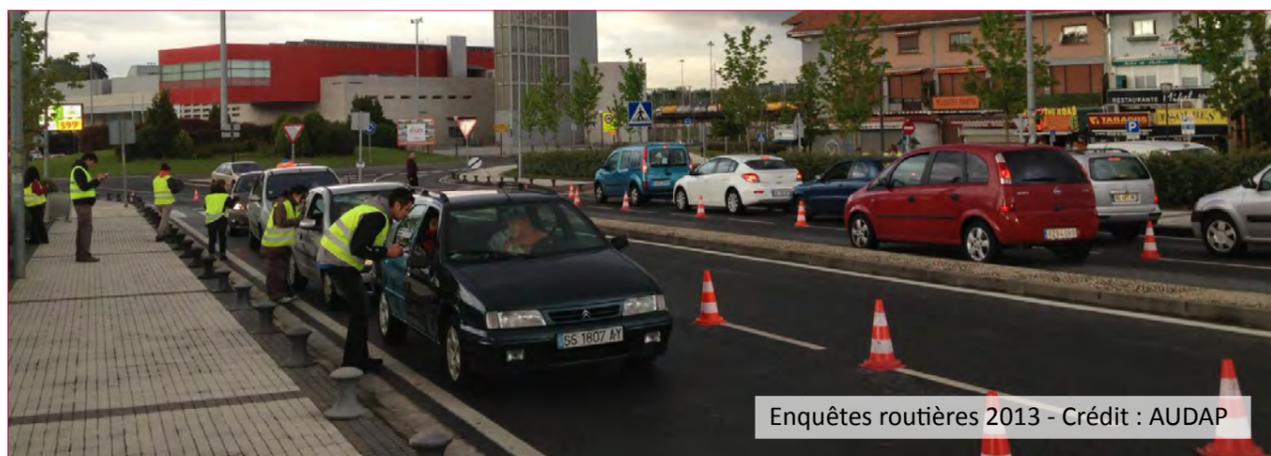


* En nombre de voyageurs
Source : AUDAP 2013



QUEL USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ?

ENQUÊTES AU PONT DE SANTIAGO



Enquêtes routières 2013 - Crédit : AUDAP

Plusieurs enquêtes réalisées

LE PONT DE SANTIAGO a été enquêté par l'AUDAP le jeudi 16 mai 2013, de 7h à 20h. Près de 1500 interviews ont été réalisées. Le poste d'enquête était placé côté espagnol (commune d'Irun).

Par le passé, RFF, la DREAL (Observatoire des trafics dans les Pyrénées), le Conseil général des Pyrénées Atlantiques et la Direction générale du trafic et la Diputacion Foral de Gipuzkoa avaient également réalisé des enquêtes (majoritairement des comptages).

Un trafic soutenu

Avec en moyenne 20 000 véhicules légers par jour, le trafic sur le pont de Santiago est soutenu. Cette 2x2 voies supporte même plus de 27 000 véhicules chaque jour en période estivale.

Des usage(r)s locaux

Près de 70 % des déplacements mesurés concernent des destinations de proximité, à savoir les communes du Consorcio Bidasoa-Txingudi : Irun, Fontarrabie et Hendaye.

Le transit est très faible sur cet axe. Quant aux déplacements dits d'échange (communes avoisinantes mais sans proximité immédiate), la majorité est réalisée

vers Donostia, principale polarité urbaine (180 000 habitants).

Des déplacements « du quotidien »

Les deux principaux motifs de déplacements sont le travail et le motif personnel (visites, achats, démarches administratives).

Selon l'origine-destination et le sens du déplacement, ce constat varie :

- Concernant les origines-destinations locales : dans les deux sens confondus, le motif travail représente environ 1/3 des déplacements. Cependant, dans le sens sud-nord, le motif domicile représente également 1/3 des déplacements, ce qui signifie qu'il existe une population espagnole habitant en France (Hendaye) et travaillant en Espagne. A l'inverse, le motif domicile pour les déplacements nord-sud est inexistant. Par ailleurs, le motif « affaires personnelles » est très marqué (plus de 50 %) entre le nord et le sud, ce qui signifie que les résidents en France réalisent une grande partie de leurs achats en particulier en Espagne, à proximité (Irun, Fontarrabie...).

- Concernant les flux d'échange, dans les deux sens confondus, travail et affaires personnelles représentent respectivement 50 % et 40 % des déplacements.

Près de 50 % des déplacements sont quotidiens. ■

Nombre de véhicules légers quotidiens, tous sens confondus

Données de l'OTP (Observatoire des traversées pyrénéennes)



Données du Conseil général des Pyrénées Atlantiques



Données de la «Diputacion Foral de Gipuzkoa»



Données de la «Dirección General de Tráfico»



Données de l'AUDAP

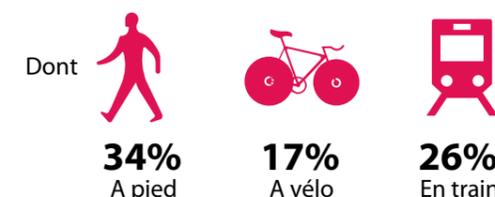


Taux de remplissage des véhicules



Utilisation d'un autre mode de déplacement

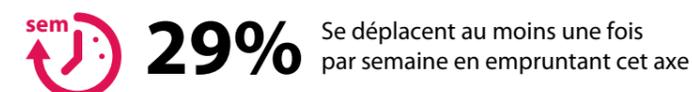
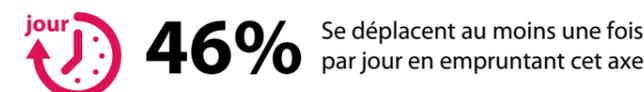
16% Utilisent parfois un autre mode de déplacement



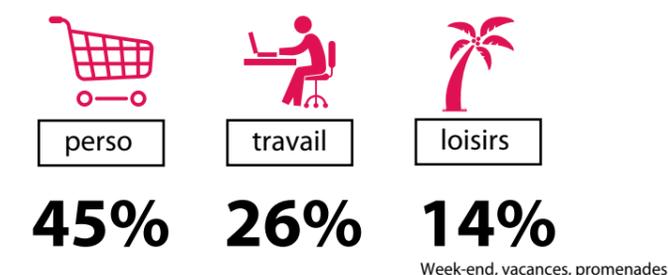
Origine / Destination des déplacements



Fréquence des déplacements



Motif des déplacements



QUEL USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ?

ENQUÊTES AU PONT DE BÉHOBIE



Plusieurs enquêtes réalisées

LE PONT DE BÉHOBIE a été enquêté le mardi 14 mai 2013, de 7h à 20h. Près de 1 200 interviews ont été réalisées.

Par le passé, RFF, la DREAL (Observatoire des trafics dans les Pyrénées), le Conseil général des Pyrénées Atlantiques et la Direction générale du trafic et la Diputacion Foral de Gipuzkoa avaient également réalisé des enquêtes (majoritairement des comptages).

Un trafic soutenu

Avec en moyenne 11 000 véhicules légers par jour, le trafic sur le pont de Béohobie est deux fois moins important que sur le pont de Santiago. L'infrastructure semble connaître une hausse de fréquentation en été.

Des usages venant du littoral

Près de 50 % des déplacements sont dits «d'échange», c'est-à-dire avec les communes du littoral : Donostia, Saint-Jean-de-Luz ou encore le BAB.

Près de 40 % des déplacements sont réalisés dans une logique de proximité, la totalité à l'échelle du Consorcio Bidasoa-Txingudi.

Le transit est quant à lui très faible sur cet axe.

Des motifs mélangés

Les motifs de déplacements sont multiples. Le motif travail est mineur. Les déplacements liés aux activités de loisirs (week-end, vacances, promenades) sont importants. Les déplacements liés aux démarches personnelles de type achat, visite... sont également importants.

La fréquence des déplacements est faible, en raison d'un motif travail faible.

La proximité de l'autoroute a un impact sur les pratiques de mobilité. Ainsi, les pratiques observées au droit du pont de Béohobie sont très hétérogènes et répondent à des logiques différentes : celles de la proximité, avec les habitants d'Hendaye, celles de la fréquentation des ventes, de l'accès à la commune d'Irun ou encore de l'emprunt de l'autoroute (A8 ou A63). ■

Nombre de véhicules légers quotidiens, tous sens confondus

Données de l'OTP (Observatoire des traversées pyrénéennes)



Données du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques



Données de la «Diputacion Foral de Gipuzkoa»



Données de la «Dirección General de Tráfico»



Données de l'AUDAP

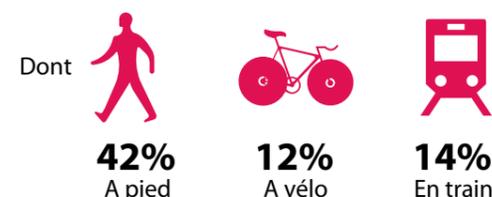


Taux de remplissage des véhicules



Utilisation d'un autre mode de déplacement

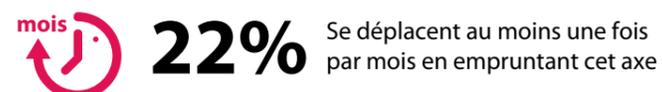
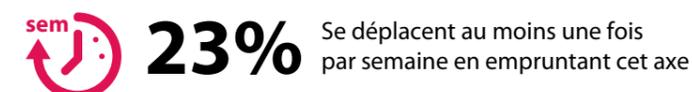
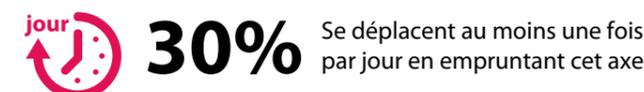
10% Utilisent parfois un autre mode de déplacement



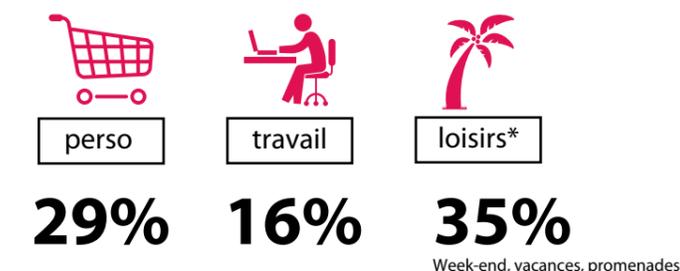
Origine / Destination des déplacements



Fréquence des déplacements



Motif des déplacements



QUEL USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ?

ENQUÊTES AU PÉAGE DE BIRIATOU



Plusieurs enquêtes réalisées

LE PÉAGE DE BIRIATOU a été enquêté à plusieurs reprises entre le mois de mai et le mois d'août 2013.

Ces enquêtes viennent compléter les données de fréquentation déjà communiquées par ASF (Autoroutes du Sud de la France) et de la DREAL.

Un trafic soutenu

Environ 14 000 véhicules légers empruntent l'échangeur de Biriatoú chaque jour. Ce chiffre laisse apparaître de grandes disparités selon les périodes de l'année, puisque la fréquentation de cet échangeur augmente considérablement en période de vacances (chiffres 2008, DREAL).

Pour des moyennes et longues distances

En majorité, l'autoroute est utilisée pour réaliser de longues distances. Plus de 30 % des déplacements sont réalisés dans un rayon d'environ 40 km. Plus de 60 % le sont pour de plus grandes distances.

Des déplacements liés aux loisirs

Le motif de déplacements lié aux loisirs est particulièrement représenté. L'autoroute est utilisée pour partir en

vacances, en week-end ou pour aller passer une journée de l'autre côté de la frontière. Le caractère payant de l'axe encourage à ce type de pratiques, afin d'amortir le coût du déplacement.

Ainsi, les déplacements sur cet axe ne s'inscrivent pas dans une logique de récurrence quotidienne, mais plutôt hebdomadaire ou mensuelle.

Quelques destinations prisées

L'autoroute est particulièrement utilisée par les habitants du BAB souhaitant se rendre à Donostia ou par les habitants de Donostia et Irun souhaitant se rendre dans une des communes du BAB.

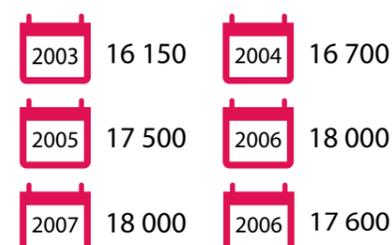
Ce constat est particulièrement vrai pour les motifs de déplacements liés aux loisirs. ■

Nombre de véhicules légers quotidiens, tous sens confondus

Données de la DREAL



Données des ASF (Autoroutes du Sud de la France)



Données de l'AUDAP

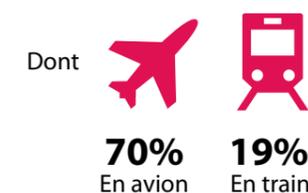


Taux de remplissage des véhicules



Utilisation d'un autre mode de déplacement

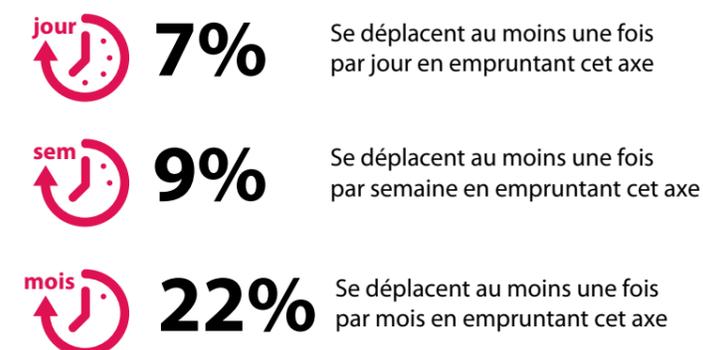
25% Utilisent parfois un autre mode de déplacement



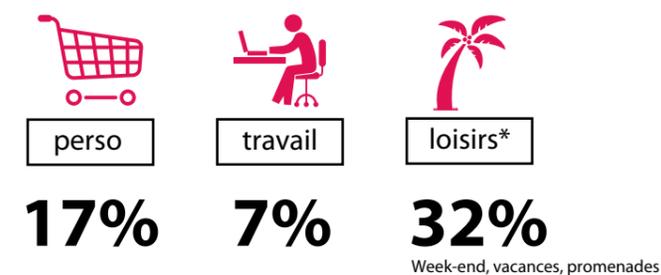
Origine / Destination des déplacements



Fréquence des déplacements



Motif des déplacements



QUELLE OFFRE DE TRANSPORTS ?

UNE GOUVERNANCE DIFFÉRENTE

Au sud de la frontière

L'Etat

En Espagne, l'Etat est l'autorité organisatrice de l'ensemble du système ferroviaire :

- ibérique, dont l'infrastructure est gérée par l'ADIF et l'exploitation par la Renfe,
- métrique, anciennement réseau FEVE (Ferrocarriles de vía estrecha).

La Région Euskadi

En 1979, une partie du réseau FEVE a été transférée aux communautés autonomes. C'est ainsi qu'Euskadi est devenue autorité organisatrice des trains du réseau métrique. En 1982 elle crée la société publique Euskotren afin d'exploiter ce réseau en vertu des compétences inscrites dans son statut d'autonomie. Euskotren exploite aujourd'hui des services de bus, tramways, funiculaires et de transports de marchandises. La société publique ETS gère les infrastructures ferroviaires métriques.

Le département du Gipuzkoa

Gipuzkoa est en charge de la gestion et de l'organisation des services de transports interurbains (réseau de cars qui relie les principales centralités). La diputacion foral de Gipuzkoa a mis au point un système de billetterie, d'information voyageurs et de suivi en temps réel appelé « Lurraldebus ».

Les communes basques

Les communes espagnoles exercent la compétence transport urbain : elle est obligatoire pour les communes de plus de 50 000 habitants et facultative pour les autres. Sur le corridor d'études, les communes de Donostia, Irun, Errenteria et Oiartzun l'exercent.

Le consorcio de Transportes

Initié en 2005, l'Autoridad Territorial de Transportes de Gipuzkoa (ATTG) est l'autorité territoriale des transports de Gipuzkoa. Elle regroupe la Diputacion foral du Gipuzkoa (45%), le Gouvernement Basque (45%) et les mairies de Donostia (7%), Irun (2%) et Errenteria (1%). L'objectif est de promouvoir un réseau de transport unique, intégré et durable sur le territoire de la province.

Pour ce faire il est compétent en matière de planification stratégique des mobilités, gestion des services et des routes, billetterie et système d'informations.

Au nord de la frontière

L'Etat

En France, l'Etat est l'autorité organisatrice des trains à grande vitesse et des Intercités exploités par la SNCF.

La Région Aquitaine

La régionalisation, issue de la loi SRU (2000), propose un nouveau partage de compétences où les régions définissent leur propre politique de transport sur leur territoire. En 2002 elles deviennent les autorités organisatrices de transports pour les trains régionaux (TER), en partenariat avec la SNCF.

Le département des Pyrénées Atlantiques

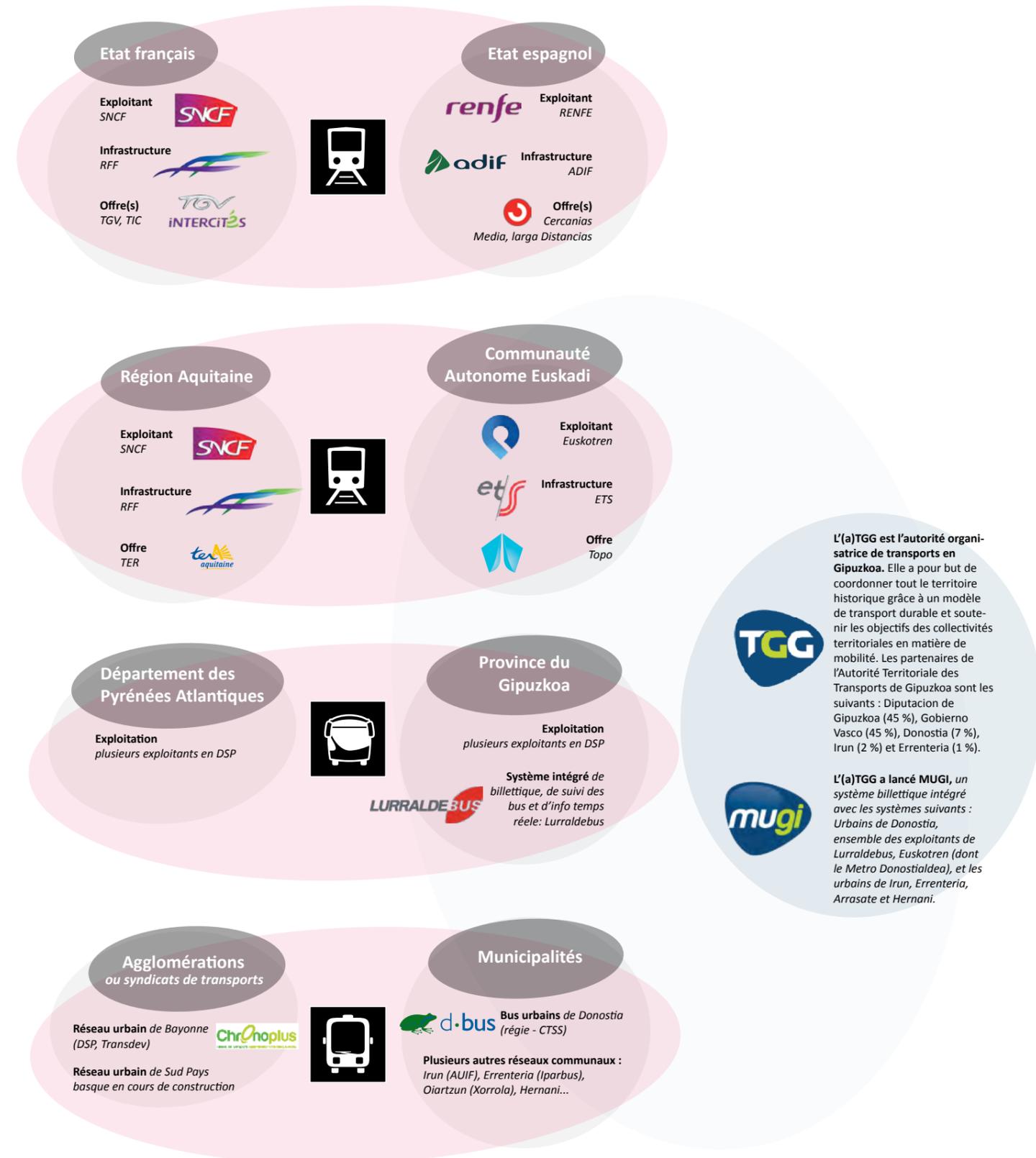
Comme tous les départements français, les Pyrénées-Atlantiques sont compétents en matière de transports interurbains (autocars).

Les agglomérations

La compétence transport urbain est d'abord communale mais se transfère obligatoirement à la communauté d'agglomération lorsque celle-ci est créée. Sur notre périmètre d'étude :

- L'agglomération Côte Basque Adour et les communes de Saint-Pierre-d'Irube et Tarnos sont organisées en syndicat mixte pour l'organisation des transports urbains sur ce périmètre.

- La transformation de Sud Pays Basque en Communauté d'Agglomération au 1er janvier 2013 a entraîné une prise de compétence obligatoire en transports urbains. ■



QUELLE OFFRE DE TRANSPORTS ?

AU NORD, LE DÉVELOPPEMENT DES TC

Les transports urbains

Le réseau Chronoplus



Le Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte basque Adour gère le réseau urbain bayonnais. Doté d'une quinzaine de lignes de bus, ce réseau est exploité par Transdev.

En 2016 entreront en service commercial deux lignes de transports collectifs en site propre (TCSP/BHNS).

- 7,6 millions de voyageurs en 2011
- Taux de couverture par les recettes : 21,5 %



Le réseau Chronoplus à Bayonne
Source : STACBA

Le réseau du Sud Pays Basque

En 2013, la Communauté de Communes Sud Pays Basque a changé de statut pour devenir l'Agglomération Sud Pays Basque. Dans ce cadre, la structure intercommunale a pris la compétence transports urbains. Le réseau urbain est actuellement organisé autour des navettes «Itzulia» à Saint-Jean-de-Luz et Uribil à Hendaye devrait donc fortement évoluer dans les années à venir.

Les transports interurbains

Le réseau du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques



Le réseau restructuré est entré en service en juillet 2013. Il est hiérarchisé autour de cinq types de lignes régulières et plusieurs lignes à réservation. Une tarification unique (2€) est appliquée pour tous les usagers commerciaux.

La ligne Bayonne-Hendaye est la plus fréquentée du réseau (50 % des fréquentations à elle seule). Elle fait l'objet d'un plan de modernisation tant sur le matériel roulant que les services.

- Taux de couverture par les recettes : 18,5 %
- 500 000 voyageurs Bayonne-Hendaye (2011)
- Taux de couverture par les recettes Bye-Hye : 32,2 %



Nouvelle marque commerciale «Transports 64»
Source : Transports64.fr

Le réseau d'autocars du Conseil général des Landes



Le réseau interurbain landais compte environ 15 lignes. Il a été restructuré en 2009. Il propose, depuis la gare de Bayonne, 6 A/R (12 services) jusqu'à Capbreton et 4 A/R jusqu'à Biarrotte (8 services). Le tarif unique de 2€ est également appliqué.

- 25 % des voyageurs sur la ligne Bayonne-Capbreton

Complémentarité des offres

L'intermodalité



Neuf lignes routières interurbaines sont connectées avec le corridor ferroviaire littoral. L'intermodalité s'opère en quatre lieux : Gares de Bayonne, de Biarritz, de Saint-Jean-de-Luz et d'Hendaye.

La situation géographique des gares de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz en font des points d'arrêts particulièrement stratégiques. La première dans un contexte de moyenne et grande distance (LGV), la seconde dans un contexte de desserte de proximité et transfrontalière.



La multimodalité

La seule ligne alternative au réseau ferroviaire pour relier Bayonne à Hendaye est celle du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques. Ces deux lignes sont complémentaires :

- l'une (TER) est rapide (35min), mais sa desserte est peu fine et son tarif élevé (7.30€)
- l'autre (Transports-64) est plus lente (1h20) mais permet une desserte plus fine et moins onéreuse (2€).

Les mesures de coordination

Billettique

Le Syndicat de Transports de l'Agglomération Côte basque Adour ainsi que les Conseils Généraux font partie du groupe de travail «interopérabilité billettique» mené par le Conseil Régional d'Aquitaine. Par ailleurs, en attendant que leurs systèmes billettiques convergent, le Conseil Général 64 et Syndicat des Transports ont mis en place des valideurs Chronoplus à bord des cars du CG64 afin d'améliorer l'usage combiné des deux modes. Il existe désormais un abonnement combiné urbain + interurbain à tarif réduit. Une fois les systèmes billettiques unifiés, un seul support contiendra les deux abonnements (2015).

Information voyageurs

Les réseaux urbains et interurbains possèdent leur propre site d'information voyageurs dans une logique monomodale. Ces réseaux sont également présents sur le système Google Maps (via Google Transit), ce qui permet des réponses multimodales aux requêtes des usagers.

- <http://maps.google.fr>

ZOOM SUR LA LIGNE INTERURBAINE BAYONNE-HENDAYE

La ligne Bayonne-Hendaye est la ligne du département des Pyrénées Atlantiques la plus fréquentée du réseau. Elle représente à elle seule près de 50 % de la fréquentation annuelle totale. Ce chiffre est en partie dû à une utilisation intensive durant la période estivale.

Dans le cadre de la restructuration du réseau interurbain, le Conseil général, autorité organisatrice du transport interurbain propose plusieurs modifications :

- une ligne directe, sans coupure à Saint-Jean-de-Luz,
- un matériel roulant d'un type nouveau : le «low entry», intermédiaire entre un bus urbain et un autocar interurbain,
- une consistance de service plus importante, avec 14 A/R quotidiens (soit 28 services),
- 3 périodes de fonctionnement (basse saison, mi saison, été),
- une information voyageurs en temps réel et le wifi à bord.

Matériel roulant commandé par le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques - Sources : AUDAP



QUELLE OFFRE DE TRANSPORTS ?

AU SUD, PRIORITÉ À L'INTÉGRATION

Une offre plurielle

Il existe deux grands types d'offres de transports collectifs routiers au sud de la frontière : des offres urbaines dans les communes d'Irun (IrunBus), Renteria (Iparbus) et Donostia (DBus) ainsi qu'une offre interurbaine importante (LurraldeBus / Ekialdebus).

Les réseaux urbains

Le réseau urbain de Donostia



Le réseau Dbus propose plus de 20 lignes de transports urbains «classiques» et plusieurs services spéciaux. Le service est géré par la Mairie de Donostia (régie avec la CTSS).

■ 29,2 millions de voyageurs en 2011.



Un bus urbain de Donostia à Intxaurreondo
Source : AUDAP

Le réseau urbain d'Irun

La mairie d'Irun gère un service urbain appelé Irun Bus. Ce service est doté de trois lignes qui parcourent la commune d'Irun mais aussi celle de Fontarrabie. Un service estival traverse la frontière.



■ 1 million de voyageurs en 2011.

Les réseaux interurbains

Le réseau de Gipuzkoa



Le réseau interurbain du Gipuzkoa propose un cadencement des lignes (jusqu'à un car toutes les 15 minutes). Il propose également une tarification zonale intégrée. Le corridor Irun Donostia correspond aux zones 9 «Bidaxoa Txingudi» (Fontarrabie et Irun) et 1 «Donostialdea» (Lezo, Oiartzun, Renteria, Pasaia, Donostia). Pour se déplacer au sein de ces deux zones ou entre elles, le tarif unitaire maximal est de 2.05 € (2,30 € avec emprunt de l'A8).

Les interurbains de Gipuzkoa profitent de «Lurraldebus», un support billettique unique qui permet l'utilisation de l'ensemble des modes de déplacements de la province, la dégressivité des tarifs selon l'utilisation et le post-paiement.

■ 19,7 millions de voyageurs en 2011.

Les lignes de PESA



L'exploitant privé PESA propose deux offres interurbaines :

- Bayonne-Bilbao : 22 000 voy (2011)
- Biarritz Aeroport-Donostia : 1900 voy (2011)

Complémentarité des offres

L'intermodalité



Le réseau interurbain du Gipuzkoa (Ekialdebus) est connecté aux gares Cercanias par le biais de 11 lignes.

La multimodalité



A l'inverse du nord, il existe par la route deux, voire trois alternatives au réseau ferroviaire national (Renfe) sans pour autant créer de concurrence frontale. Le réseau Cercanias

permet de relier Hendaye à Donostia en 22 minutes et 7 points d'arrêt. Plus dense, le Topo réalise le même trajet en 37 min et 14 points d'arrêts. A ces deux offres s'ajoute l'offre interurbaine Lurraldebus. Enfin, certaines portions sont également desservies par les offres urbaines d'Irun et Donostia.

Mesures de coordination

Il existe plusieurs mesures de coordination au sud de la frontière.

La gouvernance



Le création du Consortio de Transportes (ATTG) à l'échelle du Gipuzkoa permet la coordination des offres et la planification du transport à l'échelle des bassins de vie les plus denses.

■ <http://atgipuzkoa.com/>

L'information voyageurs

Le système « Lurraldebus » propose une information aux voyageurs ainsi qu'un suivi en temps réel des véhicules grâce à un système SAEIV de dernière génération. Première étape de l'intégration tarifaire et billettique, le projet Lurraldebus a abouti récemment à la démarche Mugi.

■ <http://www.lurraldebus.net>

Il existe également un portail d'information voyageurs multimodal à l'échelle de l'Euskadi. Ce système est couplé avec l'intégration de la totalité de l'offre de transports dans le système Google Maps (via l'outil Google Transit).

■ <http://moveuskadi.com/>

La billettique

Le système billettique «Mugi» (pour Muve en Gipuzkoa) est une initiative permettant d'utiliser la quasi totalité des transports collectifs du Gipuzkoa grâce au même support (carte sans contact) tout en bénéficiant du tarif le plus juste couplé au post-paiement. En 2013, la volonté d'une interopérabilité entre tous les systèmes billettiques des provinces de la Région Euskadi (Bat, Barik) a été rappelée par la Ministre des Transports.

■ <http://mugipuzkoa.com/>

ZOOM SUR LE SYSTÈME MUGI (EN GIPUZCOA)



[HTTP://WWW.MUGIPUZKOA.COM](http://www.mugipuzkoa.com)

A l'échelle du Gipuzkoa, le système MUGI (évolution du premier système déployé pour les autocars : Lurraldebus) propose une gestion billettique intégrée couplant support unique, tarification optimisée et post paiement.

Ce service, disponible à l'origine pour les autocars interurbains est étendu progressivement aux urbains ainsi qu'aux modes ferroviaires et aux taxis.

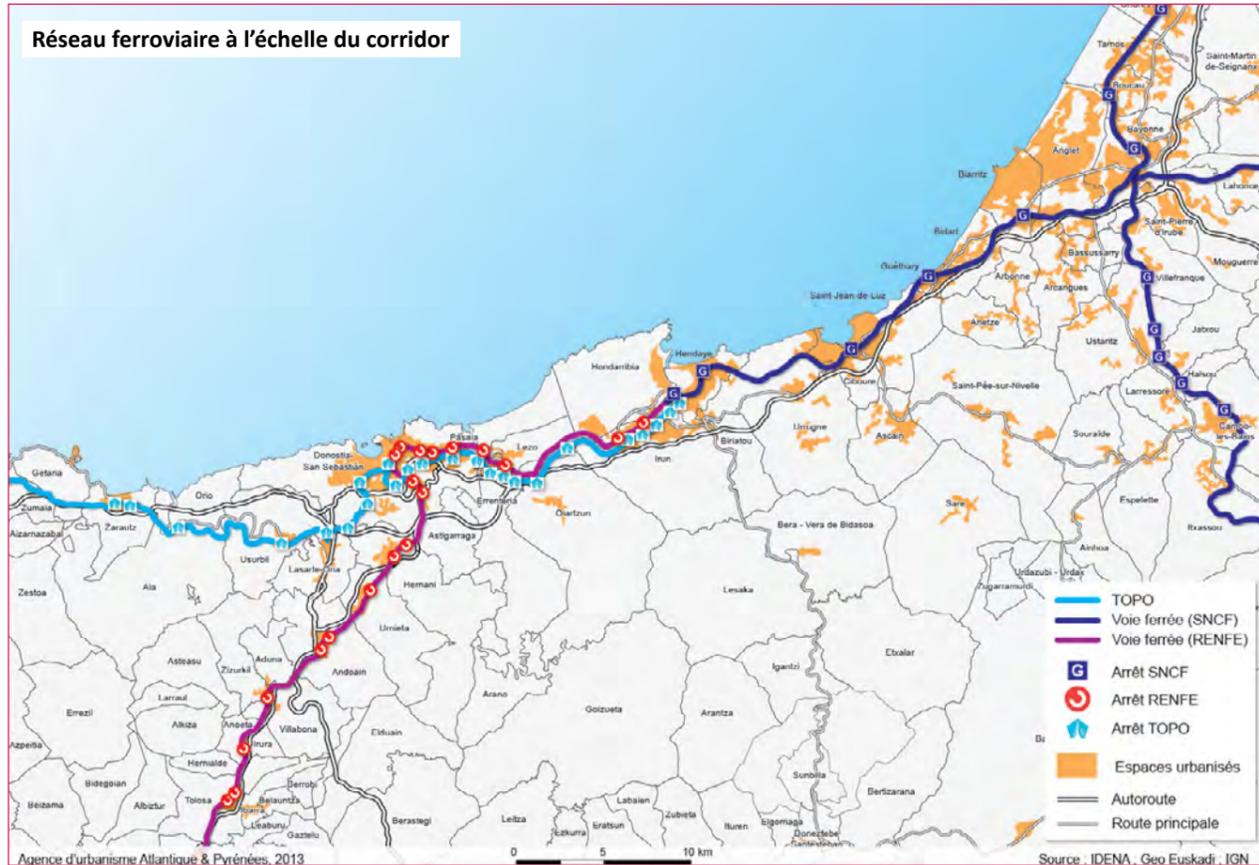
Une compatibilité avec les systèmes français serait possible techniquement.



Découpage territorial des zones Mugi
Source : Site Internet de Mugi

QUELLE OFFRE DE TRANSPORTS ?

UNE DISSYMMÉTRIE ENTRE LE NORD ET LE SUD



Dense, rapide et multiple entre Irun et Donostia

Entre Irun et Donostia, l'offre est multiple et dense pour parcourir les 22 km qui séparent les deux communes :

- Topo : 37min, 16 arrêts (1,4km entre chaque) et 47 A/R,
- Cercanias : 22min, 7 arrêts, (3km entre chaque) et 39 A/R,
- Lurraldebus : 38min et 28 A/R,

Soit au total, 114 services (x2 en comptant l'aller et le retour).

Faible entre Bayonne et Hendaye

Entre Bayonne et Hendaye, l'offre interurbaine est faible et peu dense sur les 40 km de parcours :

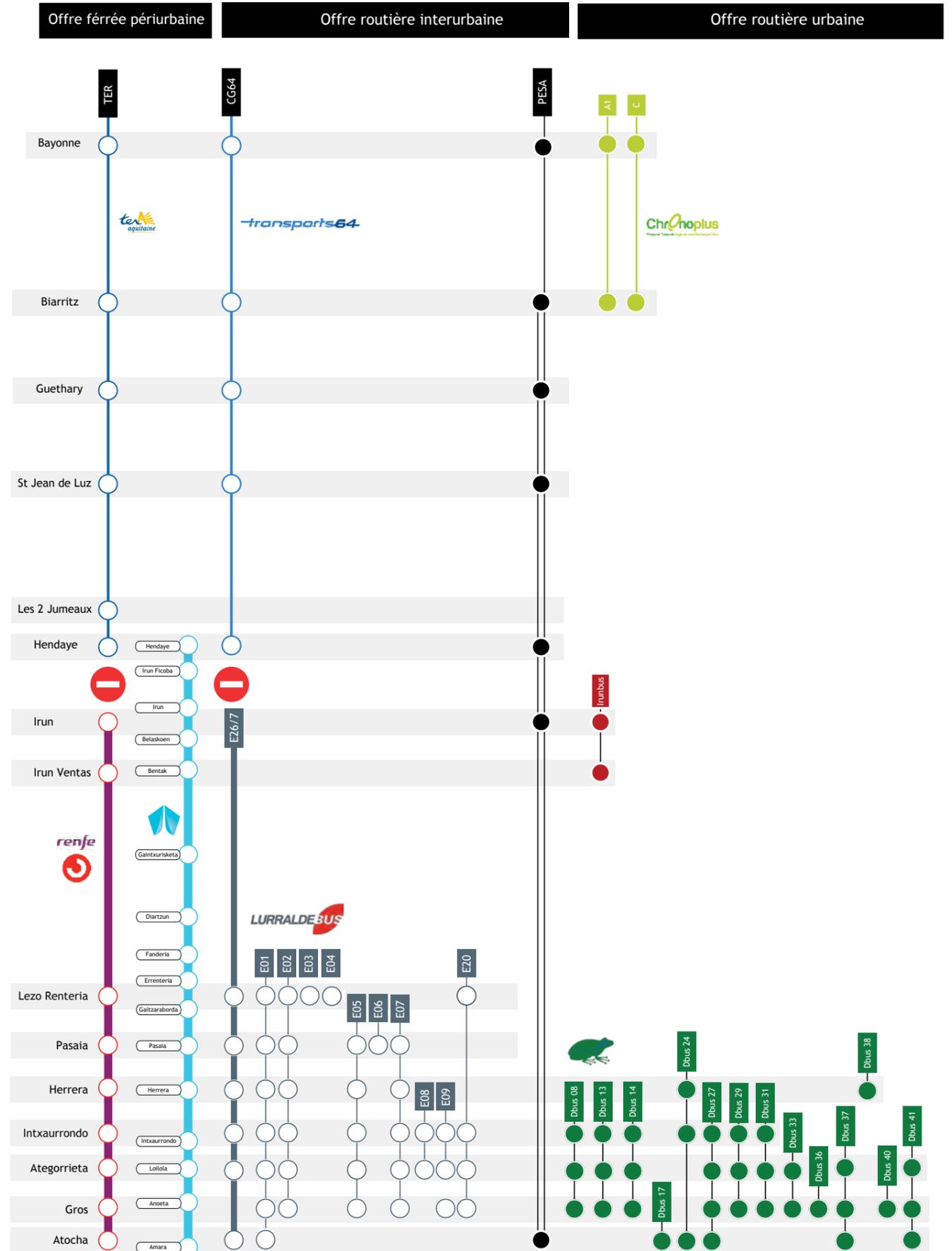
- TER : 37min, 6 arrêts, (6,7 km entre chaque), 12 A/R,
- Cars: 1h20 et 14 A/R.

Soit au total 26 services (x2 en comptant l'aller et le retour).

Rendue complexe par la rupture de charge

A l'heure actuelle, aucune offre de transports publics ne permet de relier nord et sud sans rupture de charge. Elle est :

- obligatoire entre Topo et SNCF (à Hendaye),
- très faible entre Cercanias et SNCF (2 TGV par jour), à Irun,
- inexistante entre les offres d'autocars,
- uniquement estivale pour le réseau urbain d'Irun. ■



QUELLE OFFRE DE TRANSPORTS ?

UNE INTERMODALITÉ HÉTÉROGÈNE

Sont considérées comme entrant dans le champ de l'intermodalité les offres situées dans un rayon de 300 m autour des gares, dont le cheminement est facilement praticable par les piétons.

Au nord, une intermodalité « automobile »

Entre Bayonne et Hendaye, les conditions d'intermodalité ne sont pas suffisantes pour en faire une pratique récurrente, et ce pour plusieurs raisons :

Concernant l'intermodalité avec les TC

- peu de gares sont physiquement configurées dans une logique intermodale (aménagements adaptés, proximité des offres...),
- l'intermodalité n'est pas organisée en termes de correspondances horaires,
- la fréquence des offres de transports publics est trop faible pour assurer une bonne intermodalité,

Concernant l'intermodalité avec les modes doux ou les usages partagés, presque aucune gare ne propose d'équipements ou d'offres adaptées.

Par conséquent, l'intermodalité est « automobile » et les gares sont configurées en ce sens :

- offre de stationnement importante,
- présence de nombreuses stations taxis,
- location de voitures (50% des gares).

Au sud, une intermodalité « TC »

A l'inverse, dès la commune d'Irun, les logiques s'inversent. L'intermodalité s'organise avec les transports publics et les modes doux :

- 80 % des points d'arrêts des Cercanias (C1) sont desservis par une offre de cars (Lurraldebus) et la totalité par une offre de bus urbains,
- 50 % des points d'arrêts des Cercanias (C1) sont à moins de 300 m d'une station du Topo,
- la majorité des points d'arrêts dispose d'une bonne accessibilité aux modes doux.

Vers une intermodalité littorale ?

Afin d'encourager les pratiques intermodales, il est nécessaire de proposer aux usagers différents éléments « facilitateurs » :

Pour les transports collectifs

- une offre en transports collectifs cadencée,
- une information voyageurs en temps réel,
- la vente de titres de transports (24/7),
- du mobilier permettant une attente confortable,

Pour les modes doux

- un stationnement adapté aux vélos et aux deux roues motorisés (fermé, sécurisé, couvert),
- des cheminements adaptés,

Pour les voitures

- une offre de stationnement adaptée aux pratiques intermodales (pass Parking + Train...),
- un stationnement permettant la dépose/prise en charge de courte durée.



Il s'agirait de proposer une charte « d'intermodalité en gare » à l'échelle du corridor littoral Bayonne-Donostia.



	Train TER ou RER	Metro Donostialdea	Car interurbain	Bus urbain	Stations de Taxi	Location voiture	Stationnement	Location vélos
Bayonne	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P€	✓
Biarritz	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P€	✓
Guethary	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Saint Jean de Luz Ciboure	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Les 2 Jumeaux	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Hendaye	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P€	✓
Irun	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P€	✓
Irun Ventas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Lezo Renteria	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Pasaia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Herrera	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Intxaurondo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Ategorrieta	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Gros	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P	✓
Donostia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	P€	✓

QUELLE OFFRE DE TRANSPORTS ?

UNE GESTION DU STATIONNEMENT DIFFÉRENTE

Au nord, une importante offre de stationnement

La configuration du territoire engendre des déplacements automobiles plus importants au nord de la frontière qu'au sud, ce qui se retrouve donc dans la façon de traiter le stationnement au droit des gares

Ainsi, 50% des gares au nord de la frontière disposent d'offres de stationnement spécifiquement créées pour les utilisateurs de la gare alors que seulement 20% en disposent au sud (uniquement les deux gares principales, Irun et Donostia).

Par ailleurs, même lorsque les gares ne sont pas spécifiquement équipées d'offres de stationnement « ad-hoc », des places sont bien souvent disponibles, souvent gratuitement et anarchiquement.

Au sud, une offre peu importante et chère

De façon globale, la tarification concernant la courte et très courte durée est assez similaire au nord et au sud, de l'ordre de 0,5 à 0,8€ pour 15 minutes. Il en va de même pour les abonnements mensuels (autour des 55€ en moyenne). Ensuite, la différence se creuse entre nord et sud.

Au nord, la tarification horaire ainsi que la tarification à la journée sont peu dissuasives : respectivement 1,3 et 8,5€. Le stationnement est même gratuit durant une heure en gare de Bayonne. Par ailleurs, une différenciation est réalisée entre l'offre courte et longue durée (nombre de places, emplacement, type de stationnement).

Au sud, les modalités d'accès sont globalement plus dissuasives. En gare d'Irun, le tarif est élevé et calculé à la minute de présence. En gare de Donostia, il est limité dans le temps (une demi-journée environ).

Vers un stationnement levier de « mobilités durables »

Le stationnement est un levier fort en faveur du report modal. Au droit des gares, la stratégie quant à son rôle est subtile. Il s'agit de maintenir et développer le report modal vers le mode ferroviaire tout en développant l'intermodalité entre modes de transports alternatifs. Ainsi, il est important de fixer des modalités justes.

Il s'agit également de traiter au mieux les modes individuels les plus vertueux :

- espaces adaptés pour l'utilisation des vélos (sécurisés, spacieux, couverts...),
- espaces réservés aux véhicules en autopartage et au covoiturage.

Lorsque l'offre de transports collectifs est



importante, la tarification (du stationnement) doit être dissuasive afin de limiter l'utilisation de la voiture,

Enfin, il s'agit de proposer des tarifications combinées VP+Train et TC+Train afin de favoriser l'usage du train, même pour les usagers arrivant en voiture.



		15m	30m	1h	2h	12h	24h	Mensuel	Remarques
Bayonne 200		0€ x,xx€/h	0€ x,xx€/h	0€ x,xx€/h	1.5€ 0.75€/h	8.5€ 0.70€/h	13.3€ 0.55€/h	55€	Prix mensuel non résidents
Biarritz 16+100		0.7€ 2.80€/h	1€ 2.00€/h	1.3€ 1.30€/h	2.5€ 1.25€/h	-----	-----	-----	Stationnement sur le parvis 2h maxi
Guethary		-----	-----	-----	2.5€ 1.25€/h	8.5€ 0.70€/h	11.5€ 0.48€/h	-----	Stationnement longue durée (sans limite)
Saint Jean de Luz Ciboure									
Les 2 Jumeaux									
Hendaye 50 + 105		0.6€ 2.40€/h	0.8€ 1.60€/h	1.3€ 1.30€/h	2.6€ 1.30€/h	-----	-----	-----	Stationnement sur le parvis 4h maxi
		-----	1.3€ 2.60€/h	1.3€ 1.30€/h	2.6€ 1.30€/h	8.5€ 0.70€/h	8.5€ 0.70€/h	55€	Stationnement longue durée (sans limite)
Irun 297		0.8€ 3.22€/h	1.61€ 3.22€/h	2.29€ 2.29€/h	3.72€ 1.86€/h	15.1€ 1.26€/h	15.1€ 0.55€/h	52.2€	Tarif à la minute 0-30 : 0,0537€/min +30 : 0,0237€/min
Irun Ventas									
Lezo Renteria									
Pasaia									
Herrera									
Intxaurondo									
Ategorrieta									
Gros									
Donostia		0.55€ 2.20€/h	1.10€ 2.20€/h	1.48€ 1.48€/h	-----	-----	-----	-----	Stationnement limité à 5h00

QUELLES UTILISATIONS DES MODES DE TRANSPORTS ? DES RÉALITÉS OPPOSÉES ENTRE NORD ET SUD

La mobilité des habitants de Donostia*

Parts modales (part réalisée avec chacun des modes de déplacements)

Voiture particulière : 39.1 %
 Marche à pied : 31.8 %
 Transports collectifs routiers : 17.7 %
 Transports collectifs ferrés : 4.4 %
 Vélo : 2.5 %

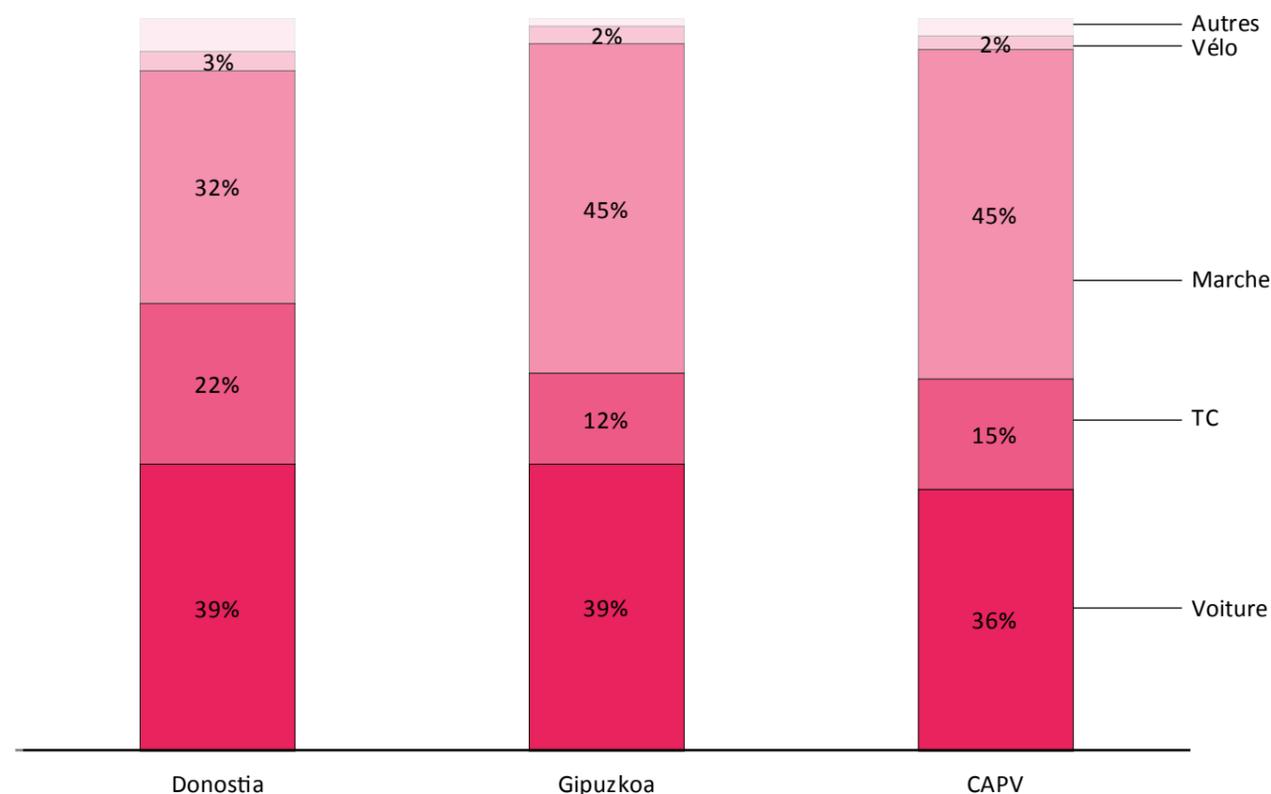
Nombre de déplacements internes quotidiens: 492 000

Déplacements en échange : 77 000 avec Donostialdea et 16 000 avec Bajo Bidasoa

La mobilité supra locale

Parts modales (part réalisée avec chacun des modes de déplacements)

Voiture particulière : 39.2 % (35,8 en Euskadi)
 Marche à pied : 45.2 % (44,8 en Euskadi)
 Transports collectifs routiers : 9.9 % (8,4 en Euskadi)
 Transports collectifs ferrés : 2,4 % (6.5 en Euskadi)
 Vélo : 2,4 % (1,9 en Euskadi)



La mobilité des habitants de l'ACBA*

Mobilité quotidienne (nombre de déplacements quotidiens réalisés par chaque habitant) : 3,5

Nombre de déplacements internes quotidiens: 390 000

Parts modales (part réalisée avec chacun des modes de déplacements)

Voiture particulière : 71 %
 Marche à pied : 19.5 %
 Transports collectifs urbains : 4,4 %
 Transports collectifs non urbains : 0,3 % (65% en car)
 Deux roues motorisés : 2.1 %
 Vélo : 1.5 %
 Autres : 1,6 %

Durée totale des déplacements quotidien : 68 min

Taux de possession automobile : 1,2 /personne

La mobilité des habitants de l'ASPB

Mobilité quotidienne (nombre de déplacements quotidiens réalisés par chaque habitant) : 3,27

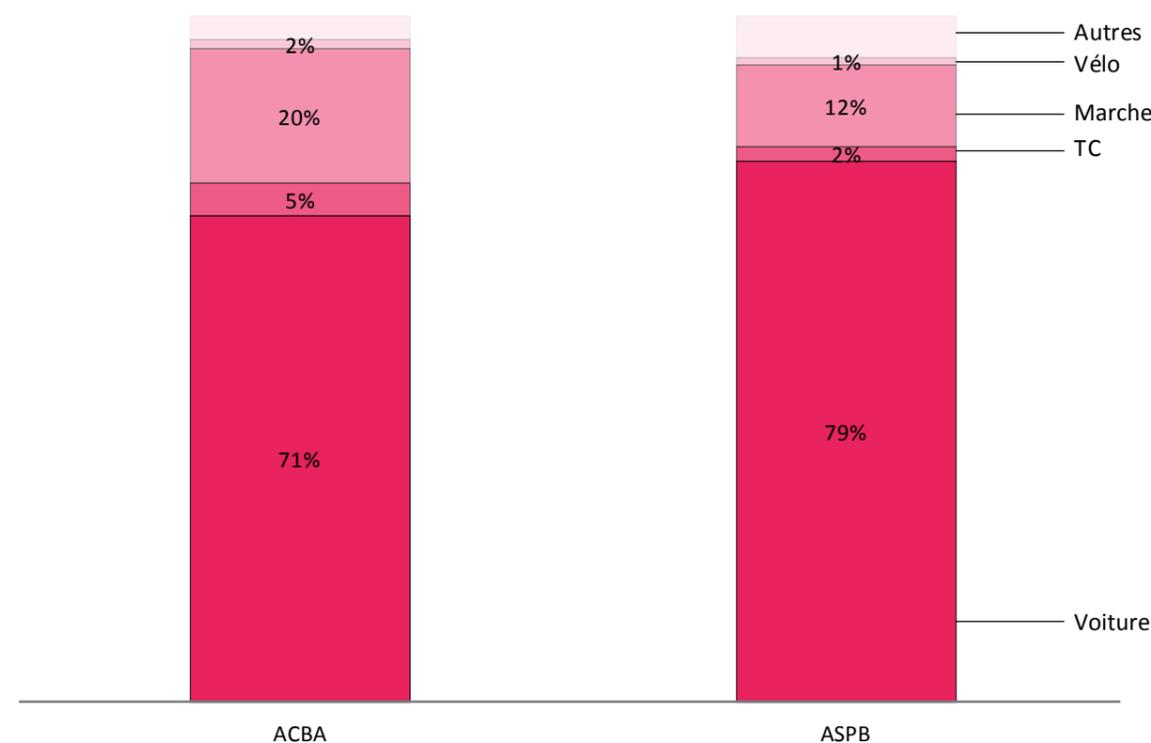
Volume de déplacements quotidien : 177 000

Parts modales (part réalisée avec chacun des modes de déplacements)

Voiture particulière : 79 %
 Marche à pied : 12 %
 Transports collectifs urbains : 1 %
 Transports collectifs non urbains : 1 % (50% en car)
 Deux roues motorisés : 3 %
 Vélo : 1 %
 Autres : 3 %

Durée totale des déplacements quotidien : 62 min

Taux de possession automobile : 1,39 /personne



* habitants de plus de 11 ans chacun des EPCI

QUELS PRINCIPAUX ÉCHANGES ?

SELON L'EMD, BAJO BIDASOA, DESTINATION PRIVILÉGIÉE

L'EMD, réalisée en 2009 à l'échelle de 40 communes dites urbaines et 127 communes rurales, permet de quantifier globalement les échanges entre son périmètre d'études et l'Espagne.

Le constat est clair, la majorité des déplacements réalisés entre la France et l'Espagne ont pour origine les communes de l'Agglomération Sud Pays Basque.

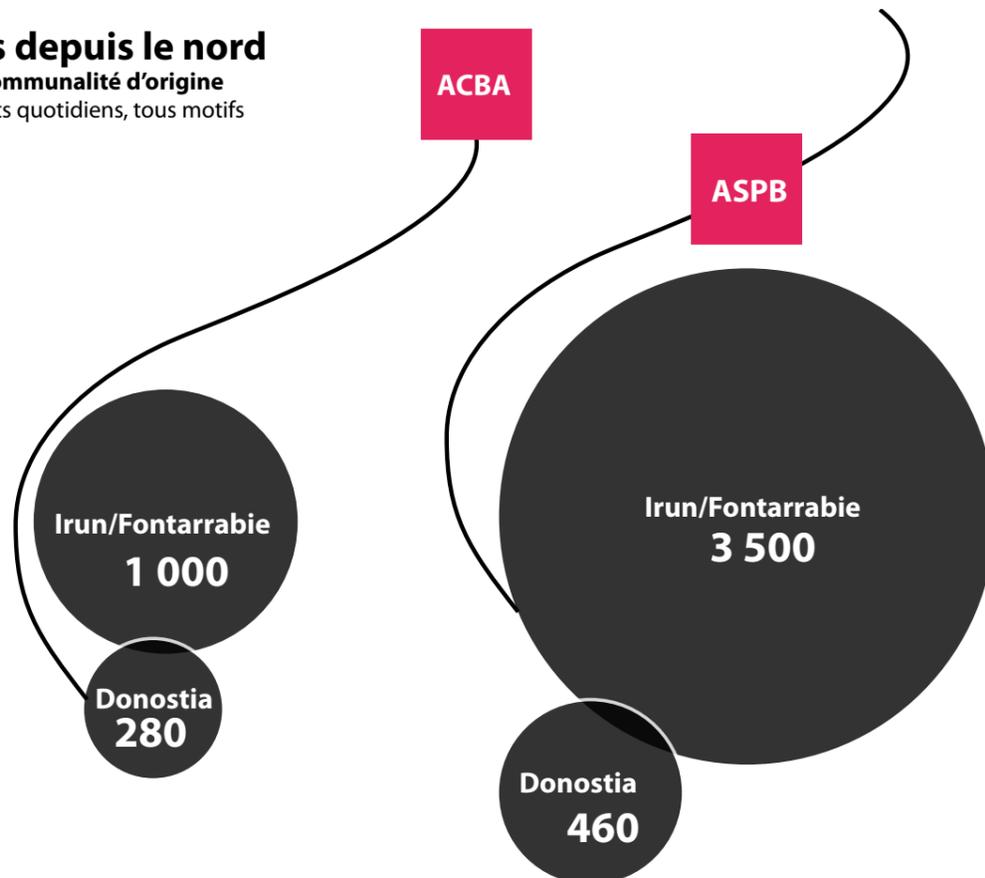
Par ailleurs, plus de 80 % des déplacements sont réalisés vers le territoire de Bajo Bidasoa (Irun, Fondarrabie), et ce depuis l'ACBA tout comme depuis l'ASPB.

Dans le détail, ce sont chaque jour 7 780 déplacements réalisés entre la France (zone EMD) et l'Espagne, dont 82 % vers le Gipuzkoa jour (6 373 déplacements). Ces déplacements sont réalisés depuis :

- Bayonne : 50 % vers Bajo Bidasoa
- Anglet : quasi totalité vers Bajo Bidasoa
- Biarritz : 80 % vers Bajo Bidasoa
- Bidart-Guéthary : 50 % vers Bajo Bidasoa
- St Pée - Ascaïn : quasi totalité vers Bajo Bidasoa
- St-Jean-de-Luz : 90 % vers Bajo Bidasoa
- Hendaye nord : 80 % vers Bajo Bidasoa
- Biriadou - Hendaye sud : 75 % vers Bajo Bidasoa

Déplacements depuis le nord

Répartition par intercommunalité d'origine
Nombre de déplacements quotidiens, tous motifs
Données EMD 2009



QUELS PRINCIPAUX ÉCHANGES ?

SELON L'EMD, UNE PRÉDOMINANCE DE FLUX LOCAUX

Les habitants de l'EMD entre la France et l'Espagne ont pour origine les communes frontalières, à savoir Hendaye, Biriadou et Urrugne.

L'agglomération Sud-Pays Basque est ainsi le premier bassin de vie à échanger avec le sud de la frontière, en grande partie de par sa proximité géographique.

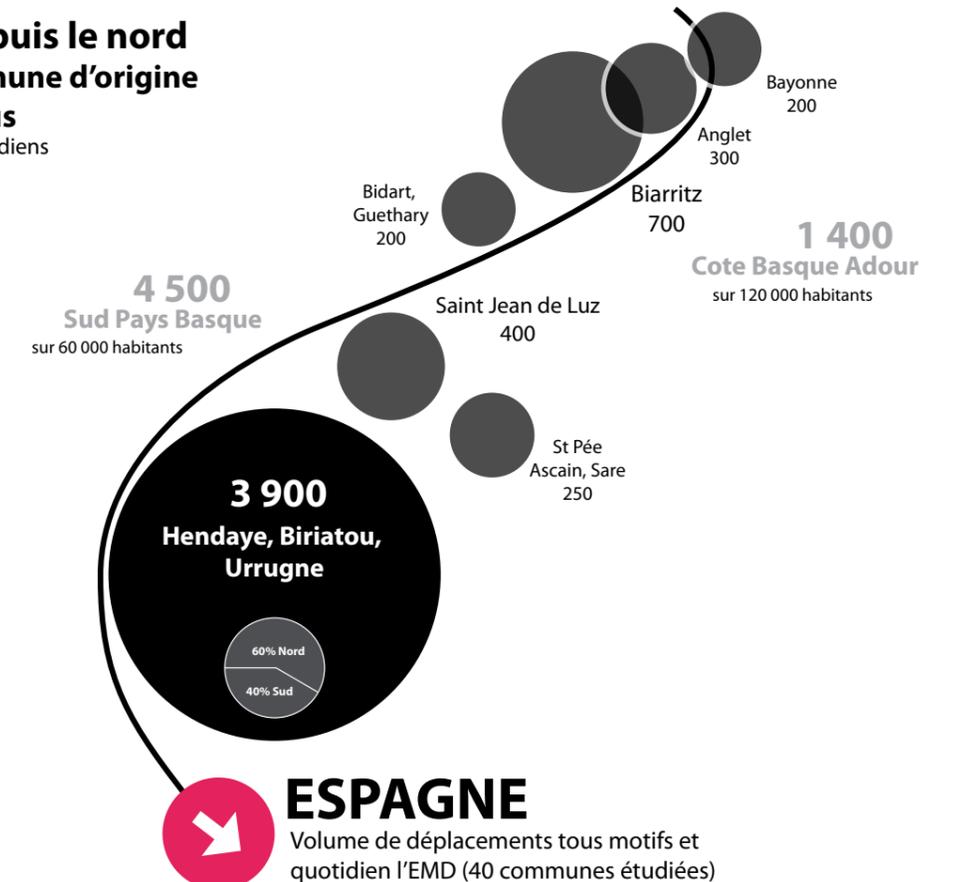
Dans le détail, ce sont chaque jour 7 780 déplacements réalisés entre la France (zone EMD) et l'Espagne, dont 82 % vers le Gipuzkoa jour (6 373 déplacements).

Ces déplacements sont réalisés depuis :

- Bayonne : 236
- Anglet : 292
- Biarritz : 680
- Bidart-Guéthary : 175
- St Pée - Ascaïn : 199
- Socoa, Ciboure, Urrugne : 100
- St-Jean-de-Luz : 392
- Hendaye nord : 1 522
- Biriadou - Hendaye sud : 2 298

Déplacements depuis le nord

Répartition par commune d'origine
Tous motifs confondus
Nombre de déplacements quotidiens
Données EMD 2009



QUELS PRINCIPAUX ÉCHANGES ?

SELON L'INSEE, LE MOTIF TRAVAIL TRÈS PEU REPRÉSENTÉ

Les motifs domicile-travail entre la France et l'Espagne ont été analysés par l'INSEE en 2007. Selon ces données, seules les communes de l'agglomération Sud-Pays Basque génèrent des résultats statistiquement exploitables. L'EMD permet d'affiner les résultats de l'INSEE. A savoir : environ 2 500 flux domicile-travail sont générés chaque jour, dont 90 % provenant de Sud-Pays Basque. La très grande majorité proviennent de la commune d'Hendaye (75%). La majorité des salariés font partie des classes ouvrières, employées ou encore des classes intermédiaires. Très peu de cadres sont concernés.

A noter que 30 % de la population d'Hendaye est composée de ménages espagnols (habitant en France car les loyers sont moins onéreux). Il existe donc une mobilité domicile-travail « inversée » de ménages espagnols travaillant en Espagne mais vivant en France.

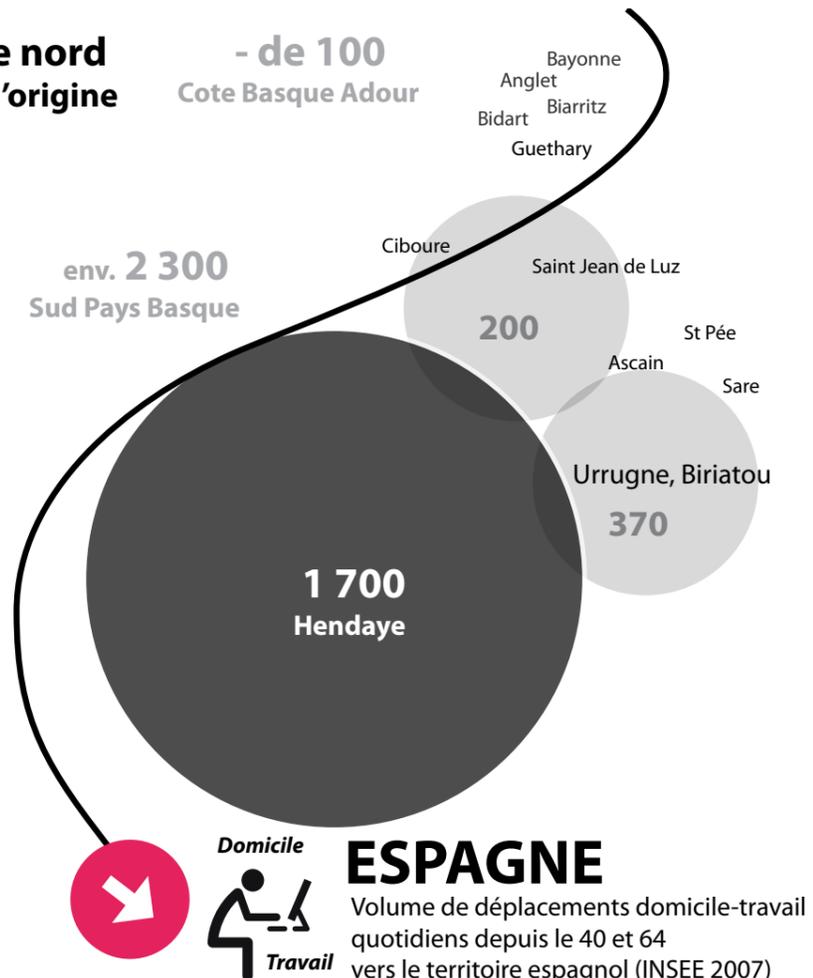
Par ailleurs, le phénomène de navettes est particulièrement faible entre la France et l'Espagne comparé aux autres pays limitrophes. ■

Navettes transfrontalières par pays de destination		
	2007	1999
Allemagne	52 500	63 100
Belgique	33 200	21 500
Espagne	4 600	2 400
Italie	1 500	1 300
Luxembourg	61 100	37 900
Monaco	25 000	18 400
Royaume-Uni	5 700	3 700
Suisse	135 800	100 100
Ensemble	319 400	248 400

Source : Insee, recensements de la population de 1999 et 2007.

Déplacements depuis le nord Répartition par commune d'origine Motif Domicile-Travail

Nombre de déplacements quotidiens,
Données INSEE 2007





Crédit photos : Flickr.com

D.

LE RÔLE DU FERROVIAIRE

QUEL USAGE TRANSFRONTALIER DU TRAIN ?

LES ENQUÊTES DU GEIE DAX-VITORIA...

Mieux connaître la composition des flux

Le GEIE Dax-Vitoria a lancé un ensemble d'enquêtes en 2008 et 2009. L'objectif de ces enquêtes était de connaître la composition des flux existants pour les trafics régionaux et transfrontaliers, afin de mieux appréhender les niveaux de trafic correspondants escomptés à horizon 2020.

Un dispositif multiple

Une première phase d'enquêtes a eu lieu en décembre 2008 sur les domaines routiers et ferroviaires en Espagne et en France ; une 2ème phase d'enquête a été réalisée en mai et juin 2009 dans des conditions équivalentes à celles réalisées fin 2008.

Concernant le domaine ferroviaire, les enquêtes se sont déroulées de la manière suivante :

- en Espagne, dans les gares de Irun et San Sebastian, à bord des trains entre Irun et San Sebastian
- en France, dans les gares d'Hendaye, Bayonne, Dax et Bordeaux.

Résultat : une faible part modale

Après mise au point de la méthodologie de redressement des résultats bruts et compilation des résultats des deux périodes d'enquêtes, on note les résultats suivants :

Le trafic ferroviaire annuel transitant entre les gares d'Hendaye et Irun est estimé à 0,63 million de voyageurs (hors trains de nuit TALGO) :

- 0,14 million franchissant la frontière par les services de SNCF et RENFE,
- 0,49 million franchissant la frontière par les services d'Euskotren (dont 0,14 million concerne le trafic local Hendaye Irun).

Après analyse des modes d'accès aux gares d'Hendaye et Irun, du taux de voyageurs en correspondance directe ou via le TOPO, on estime que le trafic ferroviaire international et transfrontalier est d'environ 500 000 voyageurs (hors trains de nuit TALGO), soit une part modale de 2 %.

ZOOM SUR...



RÉSEAU FÉRÉ DE FRANCE (RFF) est le gestionnaire d'infrastructures du réseau ferroviaire français, l'équivalent d'ADIF en Espagne.

Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) de l'État français, il est en charge de l'aménagement, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur du réseau ferré national.



LE GEIE DAX-VITORIA, Groupement Européen d'Intérêt Economique Sud Europe Atlantique Vitoria Dax, créé à l'initiative de Réseau Ferré de France (RFF) et de l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) constitue la structure en charge de la section internationale de la future liaison ferroviaire entre Dax et Vitoria.

Trafic ferroviaire à la frontière

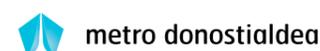
140 000 voy.

Traversent la frontière via les réseaux



490 000 voy.

Traversent la frontière via le réseau

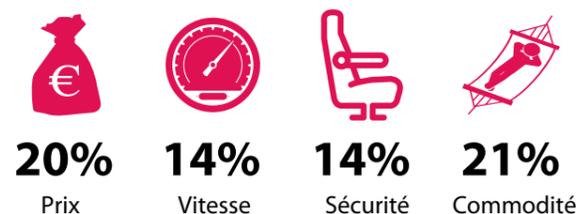


Trafic ferroviaire international et transfrontalier total

500 000 voy.



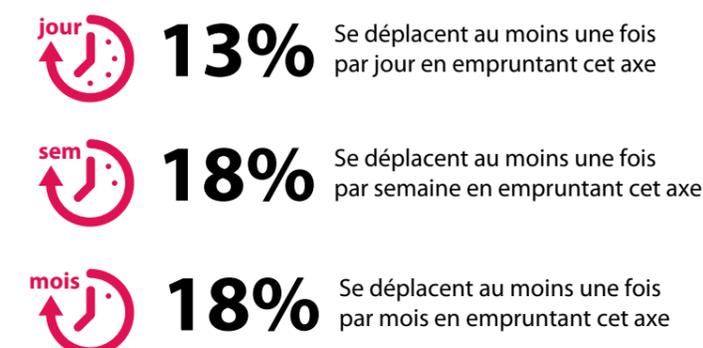
Choix du mode (4 gares enquêtées)



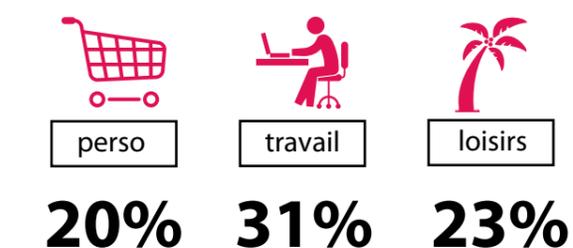
Origine destination au départ d'Hendaye



Fréquence des déplacements (4 gares enquêtées)



Motif des déplacements (4 gares enquêtées)



COMMENT FONCTIONNENT LES TER ? UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT IMPORTANT

Une offre avant tout régionale

A l'heure actuelle, l'offre TER (trains express régionaux) gérée par la Région Aquitaine s'inscrit d'abord dans une logique régionale.

Caractéristiques globales du réseau aquitain

- écartement : UIC,
- exploitant : SNCF,
- gestionnaire d'infrastructure : RFF,
- AOT : la Région Aquitaine,
- trafic : mixte : TER, TGV, Intercités, fret,
- Charges d'exploitation : 186 millions d'€
- Recettes : 74 millions d'€
- Taux de couverture (recettes) : 40 %

Caractéristiques du périmètre d'étude

- ligne : Bayonne-Hendaye,
- distance : environ 40 km,
- temps de parcours : environ 40 min,
- nombre d'arrêts intermédiaires : 4
- nombre de TER quotidiens : environ 22 (A+R)
- Recettes Bdx-Dax-Hendaye : 11 millions d'€,
- V/K Dax-Hendaye : 98 millions de voy.

Des pistes d'amélioration

La Région a inscrit dans le Schéma Régional d'Infrastructures de transports et d'Intermodalité :

- l'amélioration globale du réseau,
- le cadencement de certaines lignes,
- l'interopérabilité billettique,
- le renouvellement du matériel roulant,
- les contrats d'axe ferroviaire.

L'infrastructure ferroviaire entre Bayonne et Hendaye a récemment fait l'objet de travaux améliorant le confort des circulations et permettant une vitesse commerciale plus élevée entre les deux gares.



Le matériel roulant commandé par la Région Aquitaine
Source : Alstom

Une tarification avant tout régionale

La tarification du réseau ferroviaire est à l'image de l'offre, pensée pour une utilisation régionale.

Cependant, entre Bayonne et Hendaye, le plein tarif pour utiliser un TER est d'environ 8 €. Dans le cadre d'une utilisation transfrontalière, ce tarif peut paraître élevé, surtout comparé aux 1,8 € nécessaires pour réaliser le trajet Irun-Donostia par le réseau de la Renfe (dont le niveau de service est supérieur).

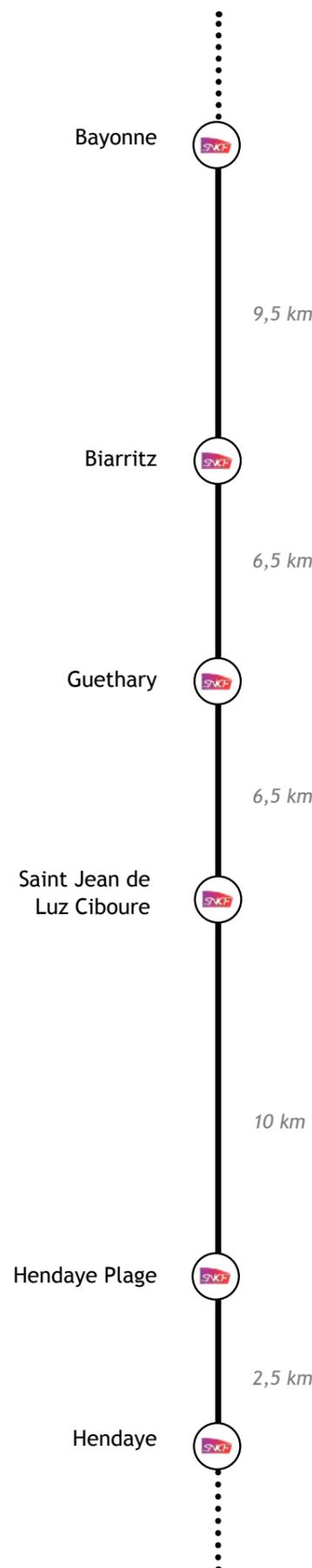
Le tarif Passbask (11 € pour une utilisation TER+Topo le week-end) est quant à lui trop faible et incite l'utilisateur à l'utiliser même dans une logique nord-nord. ■

Nom de la gare	Nombre de voyageurs en 2009	Rang régional
Bayonne	932 299	5
Biarritz	429 113	14
Guéthary	7 146	106
St Jean de Luz Ciboure	297 329	16
Les Deux-Jumeaux	14 085	96
Hendaye	475 325	12

La fréquentation des gares aquitaines
Source : Conseil Régional Aquitaine

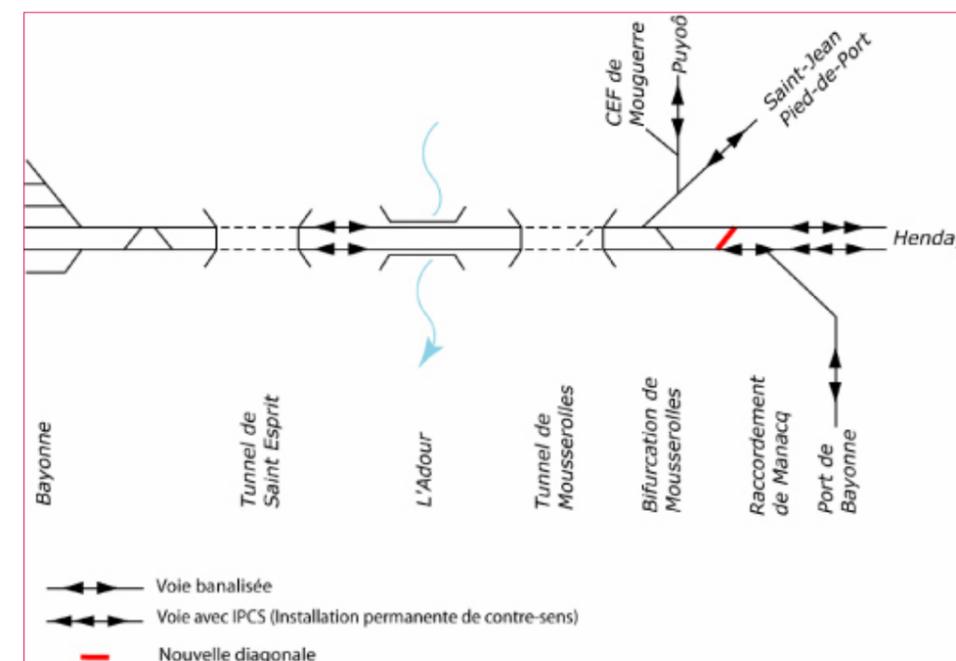
Des contraintes d'exploitation

Plusieurs contraintes ont été identifiées concernant l'évolution « périurbaine » du réseau ferroviaire : le bouchon de Bayonne-Mousserolle ainsi que le positionnement actuel d'un certain nombre de points d'arrêts.



Gare	Comptages	Lundi-vendredi	Lundi-dimanche
Bayonne	Janvier 2012	6912	7724
	Été 2012	7329	9461
		6%	18%
Biarritz	Janvier 2012	1754	2057
	Été 2012	3002	4058
		42%	49%
Guéthary	Janvier 2012	184	217
	Été 2012	1062	1498
		83%	86%
Saint Jean de Luz	Janvier 2012	1801	2049
	Été 2012	3064	4223
		41%	51%
Les 2 jumeaux	Janvier 2012	460	484
	Été 2012	671	843
		31%	43%
Hendaye	Janvier 2012	3136	3531
	Été 2012	4575	5993
		31%	41%

Montées-descentes sur la ligne Bayonne-Hendaye
Source : Région Aquitaine



Plan schématique des voies entre Bayonne et la bifurcation de Mousserolles
- Source : source RFF, renseignements techniques n°4109

LA GARE DE BAYONNE

PRINCIPALE GARE DE L'AGGLOMÉRATION

Contexte urbain

Située dans le quartier de Saint-Esprit, en rive droite de l'Adour, la gare fait partie d'un quartier d'habitat dense et ancien, avec commerces en rez-de-chaussée. A l'ouest de la gare, il existe un ensemble bâti sur lequel l'action publique pour une maîtrise foncière a été engagée.

Accessibilité de la gare

La gare de Bayonne est une gare de centre-ville, reliée à l'hypercentre par le réseau urbain Chronoplus. Elle bénéficie d'une bonne accessibilité en voiture, mais souffre d'importants problèmes de stationnement.

Intermodalité

La gare est desservie par plusieurs offres de transports collectifs. Le réseau Chronoplus y concentre un grand nombre de lignes (9 au total) et y fait transiter chaque jour près de 800 bus. La fréquence de ces bus est très variable : entre un bus toutes les 10 minutes (ex : ligne A1) et un bus toutes les heures. Les deux départements (Landes et Pyrénées Atlantiques) desservent également la gare. Sont également présents en gare de Bayonne des vélos prêtés en courte durée ainsi qu'un loueur de véhicules.

Un parc bâti de 450 places est situé aux abords immédiats de la gare. Gratuit la première heure, le tarif varie (dégressivement) ensuite entre 1,50 € par heure et 0,40 € au delà de 24h.

Enjeux et potentiel

La gare et son quartier sont au centre de plusieurs projets d'ampleur.

Tout d'abord la création d'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) afin de créer les meilleures conditions d'intermodalité entre les trains, les bus et les cars desservant le territoire. ■

Par ailleurs, l'évolution du quartier avec les potentiels fonciers mutables de part et d'autre de l'Adour, notamment entre les ponts Saint-Esprit et Grenet. ■



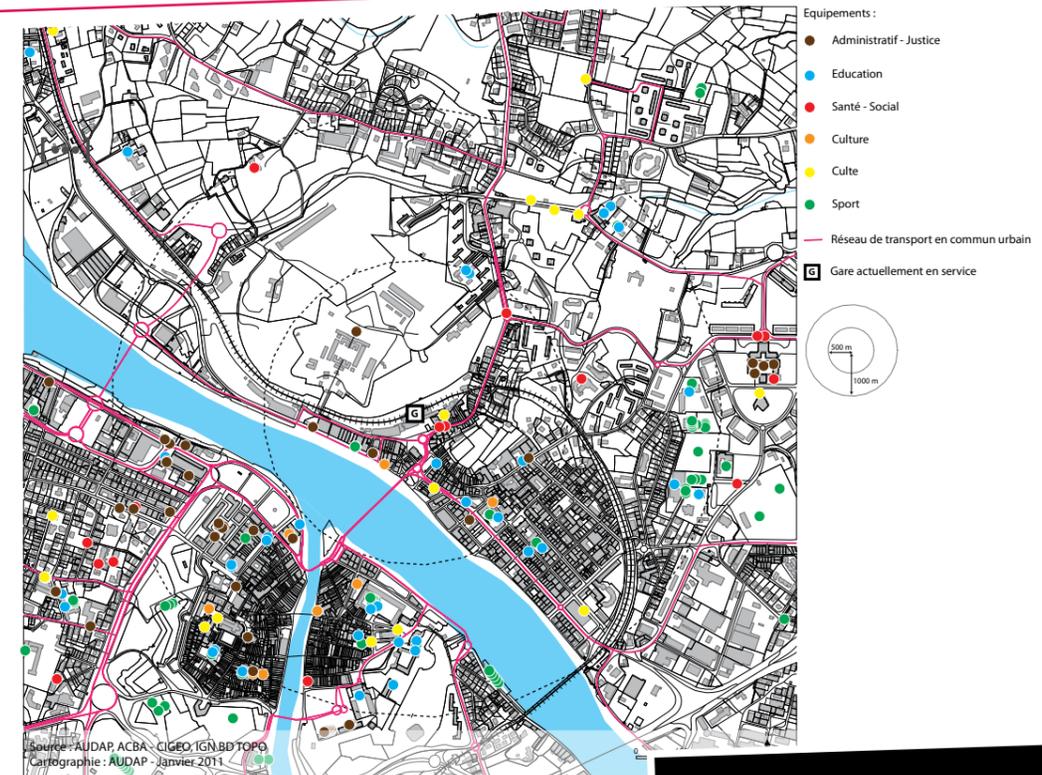
Bayonne - Le parvis de la gare projeté
Source : AREP



Bayonne - Le parvis de la gare
Source : AUDAP

Fréquentation Bayonne (lundi-dimanche)		
Comptages	Montées	Descentes
Octobre 2010	3385	3394
Mars 2011	3593	3506
Été 2011	5864	6020
Octobre 2011	4269	3461
Janvier 2012	3928	3796
Été 2012	4873	4588

Source : Région Aquitaine



Bayonne - Les équipements autour de la gare
Source : Audap IGN BD TOPO



Type de point d'arrêt
Gare (avec bâtiment voyageurs)



Voies à quai
5



Distribution de billets
automate / guichet



Accessibilité PMR
non

Intermodalité



Réseau Interurbain 40 & 64
Réseau urbain Chronoplus



Taxis
Location de véhicules



Prêt de vélos



Stationnement (payant)

CHIFFRES-CLÉS

938 955 voyageurs par an (SNCF G&C 2011)

10 TGV par jour (5 allers et 5 retours)

26 TER par jour (19 allers et 17 retours)

4 TAT par jour (2 allers et 2 retours)

3 460 habitants à 500m autour de la gare

15 430 habitants à 1 000m autour de la gare

950 emplois à 500m autour de la gare

7400 emplois à 1 000m autour de la gare

9 lignes urbaines

778 bus urbains (A/R) par jour

7 lignes interurbaines routières

80 cars interurbains (A/R) par jour

LA GARE DE BIARRITZ

GARE SECONDAIRE DE L'AGGLOMÉRATION

Contexte urbain

La gare de la Négresse est située à 2,5 km du centre-ville. Malgré cet éloignement, elle se trouve à proximité de nombreux équipements scolaires, services et commerces ainsi que des espaces naturels (lacs Mouriscot et Marion). On note la présence d'un tissu d'activités économiques en mutation, de pavillonnaires et de petits collectifs.

Accessibilité de la gare

Située en bordure de la RD810, elle bénéficie d'une bonne accessibilité aux principaux réseaux de communication : 1,5 km de l'Aéroport de Biarritz, 1 km de la Halle d'Iraty et 1,5 km de l'échangeur autoroutier de Biarritz la Négresse. Par ailleurs, un parking d'environ 100 places a été aménagé.

A noter, l'absence d'aménagements spécifiques pour les modes doux et une accessibilité au quartier complexe, avec notamment la traversée de la RD 810.

Intermodalité

La gare est desservie par plusieurs offres de transports collectifs. Le réseau Chronoplus propose quatre lignes urbaines. Ce sont chaque jour plus de 200 bus qui y transitent. La fréquence de ces bus est variable : entre un bus toutes les 10 minutes et un bus toutes les heures.

La principale ligne du département des Pyrénées Atlantiques dessert également la gare, à raison de 14 allers-retours chaque jour (28 passages au total).

Enfin, les voyageurs peuvent être pris en charge par plusieurs compagnies de taxis ou louer un véhicule en gare.

Plusieurs types de stationnement sont possibles au droit de la gare. La courte durée, sur le parvis, limitée à 2h (de 0,70€ les 15 minutes à environ 1,30€ de l'heure) ou la longue durée, à proximité immédiate du bâtiment voyageurs (de 2,50€ les deux heures à 8,50€ la journée, chaque jour supplémentaire étant facturé 3,00€).

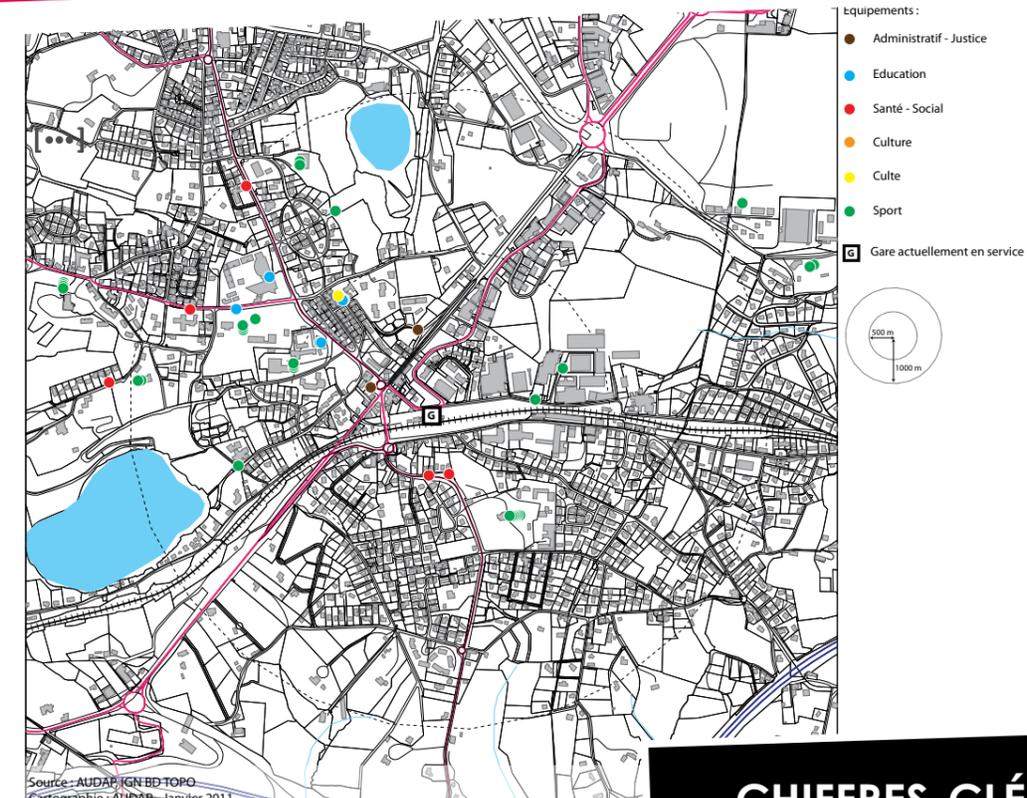
Enjeux et potentiel

Il existe des enjeux de mutation du secteur de la Négresse, en lien avec des réflexions communales d'amélioration, de sécurisation et de hiérarchisation de la voirie. Aussi, une réflexion est en cours sur le réaménagement du parvis de la gare.

En termes de potentiel de développement, situé en zone urbaine, le site de la gare dispose de peu de foncier libre au sens strict. Cependant, il est à noter la présence d'emprises foncières d'activités économiques dont la mutation est engagée. La mutabilité pourrait se faire aussi dans les zones d'habitat, avec de grandes parcelles peu denses, ou l'aménagement de dents creuses. ■



Biarritz - Le parvis de la gare
Source : AUDAP



Biarritz - Les équipements autour de la gare
Source : Audap IGN BD TOPO



Type de point d'arrêt
Gare (avec bâtiment voyageurs)



Voies à quai
3



Distribution de billets
automate / guichet



Accessibilité PMR
oui

Intermodalité



Réseau Interurbain 64
Réseau urbain Chronoplus



Station de taxis
Location de véhicules



Stationnement (payant)

CHIFFRES-CLÉS

447 323 voyageurs par an (SNCF G&C 2011)

10 TGV par jour (5 allers et 5 retours)

26 TER par jour (19 allers et 17 retours)

4 TAT par jour (2 allers et 2 retours)

1 250 habitants à 500m autour de la gare

2 900 habitants à 1 000m autour de la gare

985 emplois à 500m autour de la gare

1 430 emplois à 1 000m autour de la gare

4 lignes urbaines

224 bus urbains (A/R) par jour

1 lignes interurbaines routières

28 cars interurbains (A/R) par jour

LA GARE DE GUETHARY

UN POINT D'ARRÊT À VOCATION TOURISTIQUE

Contexte urbain

La halte ferroviaire de Guethary est située entre le centre bourg (à l'est) et le front de mer (à l'ouest). Elle bénéficie de la proximité d'équipements (scolaires, santé, sportifs), de commerces de proximité et de services liés au tourisme (restauration, office de tourisme). La gare se situe dans un contexte urbain assez dense et contraint topographiquement.

Accessibilité de la gare

La RD 810 est la voie principale qui permet l'accès à la halte et n'est accessible qu'en voiture. Celle-ci se trouve à environ 800 m de la halte. A proximité de la halte le stationnement des voitures se fait essentiellement sur voirie, un parking d'une vingtaine de places est aménagé de l'autre côté de la voie ferrée.

La halte a été aménagée pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,

Intermodalité

La gare n'est directement desservie par aucune offre de transport collectif. La desserte la plus proche est réalisée par le Département des Pyrénées Atlantiques, sur la RD 810. Il s'agit d'une liaison interurbaine entre Bayonne et Hendaye, dont le niveau de service est de 14 allers-retours quotidiens.

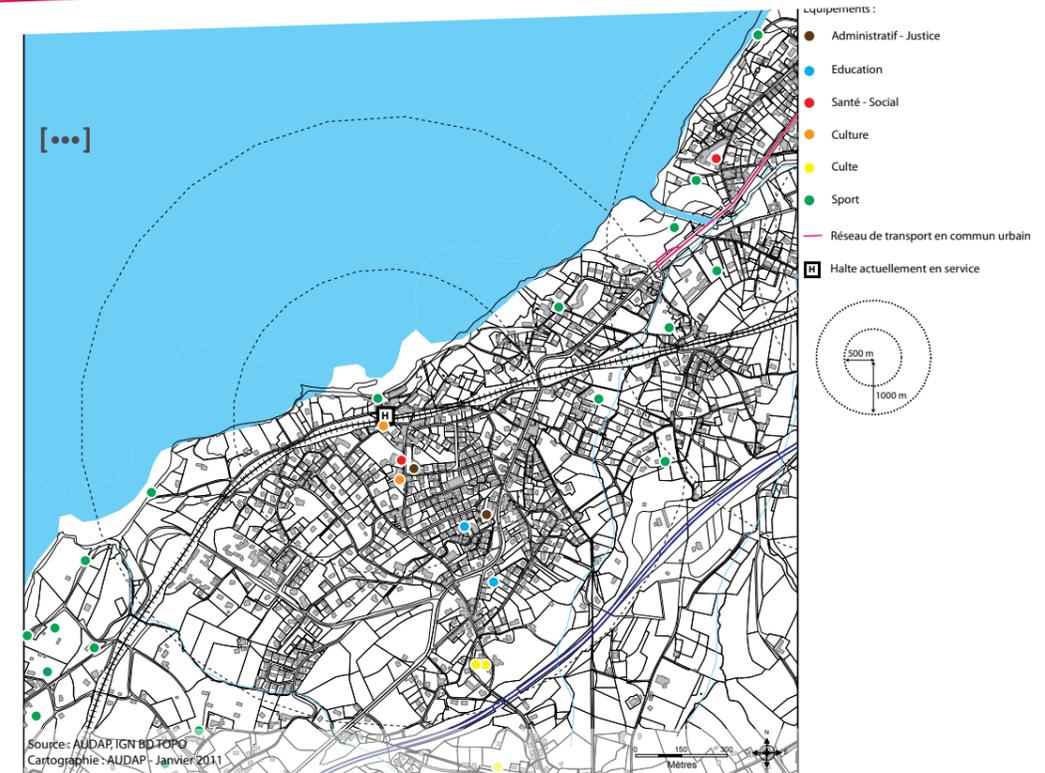
Enjeux et potentiel

Le premier enjeu est d'améliorer la lisibilité de la gare au regard de l'offre touristique proche. Par ailleurs, l'accessibilité est un sujet important : le développement des modes doux (deux roues et marche à pied) et de l'intermodalité permettrait de désengorger le centre de la commune.

En termes de développement, une réflexion est menée afin de permettre l'aménagement d'une piste cyclable tout le long du littoral basque. Le secteur ne fait pas l'objet d'autres projets particuliers. Les potentiels fonciers se trouvent en zone urbanisée et sont limités à la densification de parcelles déjà occupées, ou au-delà du rayon de 500 m. ■



Guethary - La gare
Source : AUDAP et Google



Guethary - Les équipements autour de la gare
Source : Audap IGN BD TOPO



Type de point d'arrêt
Halte ferroviaire



Voies à quai
2



Distribution de billets
automate



Accessibilité PMR
oui

CHIFFRES-CLÉS

7 000 voyageurs par an (2009)

23 TER par jour (13 allers et 10 retours)

2 TAT par jour

958 habitants à 500m autour de la gare

1 885 habitants à 1000 m autour de la gare

LA GARE DE SAINT-JEAN-DE-LUZ

LA GARE DE L'AGGLOMÉRATION SUD PAYS BASQUE

Contexte urbain

La gare de Saint-Jean-de-Luz est implantée au cœur de la ville, à proximité des équipements, services et commerces de proximité. Le quartier possède un tissu urbain d'habitat dense (50 logts/ha). La gare est proche de la Nivele et du port, une part de son environnement est préservée (directives habitat - Natura 2000),

Accessibilité de la gare

La gare de Saint-Jean-de-Luz bénéficie d'une excellente accessibilité : 400 m de la plage, 150 m de l'hypercentre, 50 m d'un parc de stationnement et d'équipements scolaires, en bordure de la RD810 et en face de la gare routière.

Intermodalité

La navette urbaine Iztulia dessert la gare grâce à 3 lignes régulières. Les fréquences de passage sont assez faibles.

Cette gare est le nœud des lignes régulières interurbaines qui relient Bayonne à Hendaye, avec une fréquence de 30 à 60 minutes, ainsi que des lignes qui relient Saint Jean de Luz à Sare et St Pée sur Nivele.

Les voyageurs peuvent être pris en charge par plusieurs compagnies de taxis ou louer un véhicule en gare.

Enjeux et potentiel

Les enjeux dans ce secteur concernent la traversée de l'axe RD810 et l'amélioration des accessibilités, tous modes confondus, avec l'aménagement d'un espace multimodal.

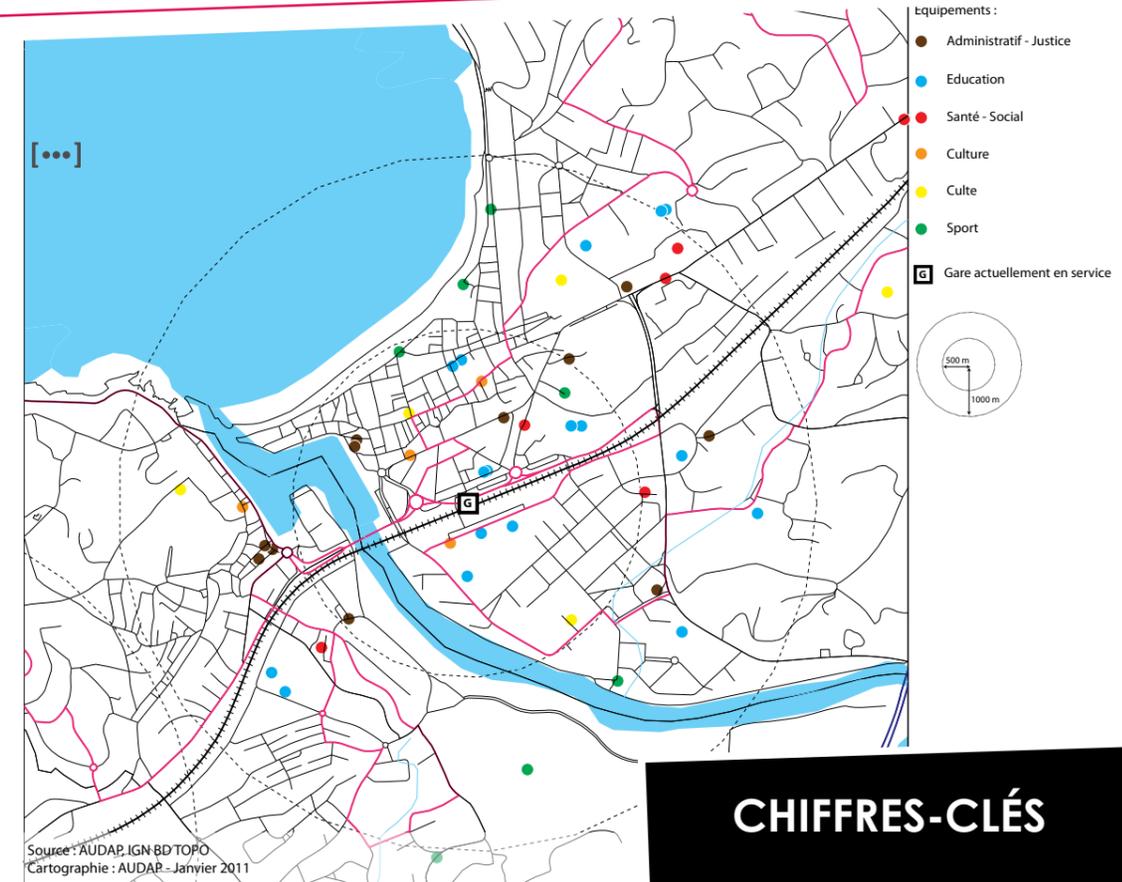
Par ailleurs, la mutation du secteur gare est en réflexion

face au constat d'un quartier de plus en plus encombré par les flux automobiles, accentués en période estivale.

En terme de développement, le centre de Saint-Jean-de-Luz dispose de peu de foncier libre, l'évolution du quartier ne peut reposer que sur la densification du tissu existant, mais l'essentiel réside dans les capacités à améliorer l'accessibilité de la gare aux quartiers environnants par le réaménagement des espaces publics et des cheminements. ■



Gare SNCF et gare routière de Saint Jean de Luz
Source : AUDAP et Google



Saint Jean de Luz Ciboure - Les équipements autour de la gare
Source : Audap IGN BD TOPO



Type de point d'arrêt
Gare (avec bâtiment voyageurs)



Voies à quai
2



Distribution de billets
automate / guichet



Accessibilité PMR
oui

Intermodalité



Réseau Interurbain 64
Réseau urbain Iztulia



Station de taxis
Location de véhicules



Stationnement (gratuit)

CHIFFRES-CLÉS

318 788 voyageurs par an (SNCF G&C 2011)

10 TGV par jour (5 allers et 5 retours)

26 TER par jour (19 allers et 17 retours)

4 TAT par jour (2 allers et 2 retours)

4 402 habitants à 500m autour de la gare

11 040 habitants à 1000m autour de la gare

3 lignes de navettes urbaines

25 navettes urbaines (A/R) par jour

3 lignes interurbaines routières

48 cars interurbains (A/R) par jour

LA GARE DES DEUX JUMEAUX

UNE HALTE FERROVIAIRE PROCHE DES PLAGES

Contexte urbain

La halte ferroviaire se situe dans un secteur urbain lâche, à environ 700 m de la plage d'Hendaye, soit dix minutes à pied. Le site est éloigné du centre-ville, mais il est à proximité de nombreux équipements (scolaires, santé, sportifs ...).

Accessibilité de la gare

La halte n'est pas facilement accessible en voiture par manque de visibilité et de signalétique. Elle a récemment bénéficié d'aménagements permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Il n'y a pas d'accessibilité spécifique pour les modes doux : pas d'aménagements de pistes cyclables, ni de cheminements piétons.



Les deux Jumeaux - Espace d'attente
Source : AUDAP

Intermodalité

L'accessibilité en transport en commun est assurée toutes les heures par la navette Uribil. Par ailleurs, un parking pour une vingtaine de voitures et camping-cars (stationnement max. de 24 h.) est présent.

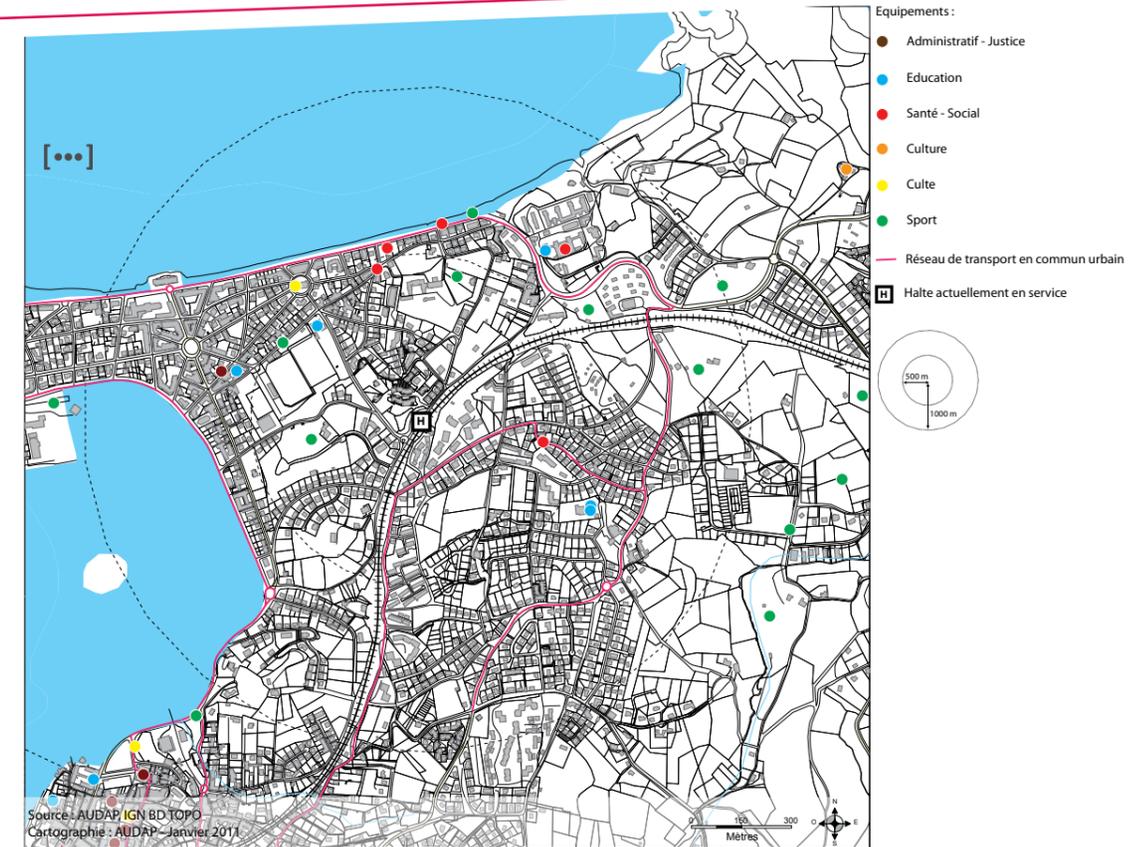
Enjeux et potentiel

Les enjeux concernent l'amélioration du cheminement le long de l'avenue des Lilas (espace public, voirie), l'intermodalité, notamment pour les vélos et les transports urbains (plus de fréquence). Enfin, une réflexion est à mener quant à la desserte des nombreux campings et lieux de résidence ponctuels à proximité.

En termes de développement, le secteur de la halte d'Hendaye dispose de disponibilités foncières en tissu urbain et en coeur de parcelles. Il dispose aussi de quelques tenants fonciers conséquents, (entre 3 et 6 hectares) destinés aux activités de camping et de zones à urbaniser avec des tenants conséquents. ■



Les deux Jumeaux - Le parvis de la gare
Source : AUDAP



Les Deux Jumeaux - Les équipements autour de la gare
Source : Audap IGN BD TOPO



Type de point d'arrêt
Halte



Voies à quai
2



Distribution de billets
automate



Accessibilité PMR
oui

Intermodalité



Navette «Uribil»



Stationnement (gratuit)

CHIFFRES-CLÉS

14 000 voyageurs par an (2009)

23 TER par jour (13 allers et 10 retours)

2 TAT par jour

1 706 habitants à 500 m autour de la gare

5 571 habitants à 1000 m autour de la gare

1 lignes de navettes urbaines

22 navettes urbaines (A/R) par jour

LA GARE D'HENDAYE

LA GARE TRANSFRONTALIÈRE

Contexte urbain

La gare d'Hendaye est une gare-frontière. Le parcellaire environnant assez dense, occupé par des maisons ou petits collectifs, avec commerces en rez-de-chaussée. La plateforme ferroviaire de fret, à l'ouest de la gare, occupe un foncier important. Plus loin, de grandes emprises industrielles liées au transport de marchandises sont également présentes.

Accessibilité de la gare

La gare d'Hendaye est accessible en voiture.

Intermodalité

La gare est desservie par les trains TGV, Intercités et TER ainsi que par des trains grandes lignes espagnols.

La gare est desservie par le réseau de cars du département (28 services quotidiens) ainsi que par la navette Uribil (toute les heures environ). Elle est également le point de départ/d'arrivée du Topo.

Un parking payant (105 places, EFFIA) est situé à proximité immédiate de la gare. Le tarif varie entre 1,30 € pour la première demie-heure et 8,50 € pour une journée. Un abonnement mensuel est proposé à 55 €.

Il n'existe pas d'aménagements spécifiques pour les modes doux si ce n'est un espace de stationnement.

Enjeux et potentiel

Plusieurs réflexions visent à améliorer l'intermodalité avec le Topo.

Par ailleurs, il existe de forts enjeux d'intermodalité sur le parvis de la gare, notamment avec les transports urbains et les services interurbains.

Enfin, la question du stationnement est particulièrement problématique lors d'importants pics de fréquentation (matches, fin de semaine, fêtes...) ■



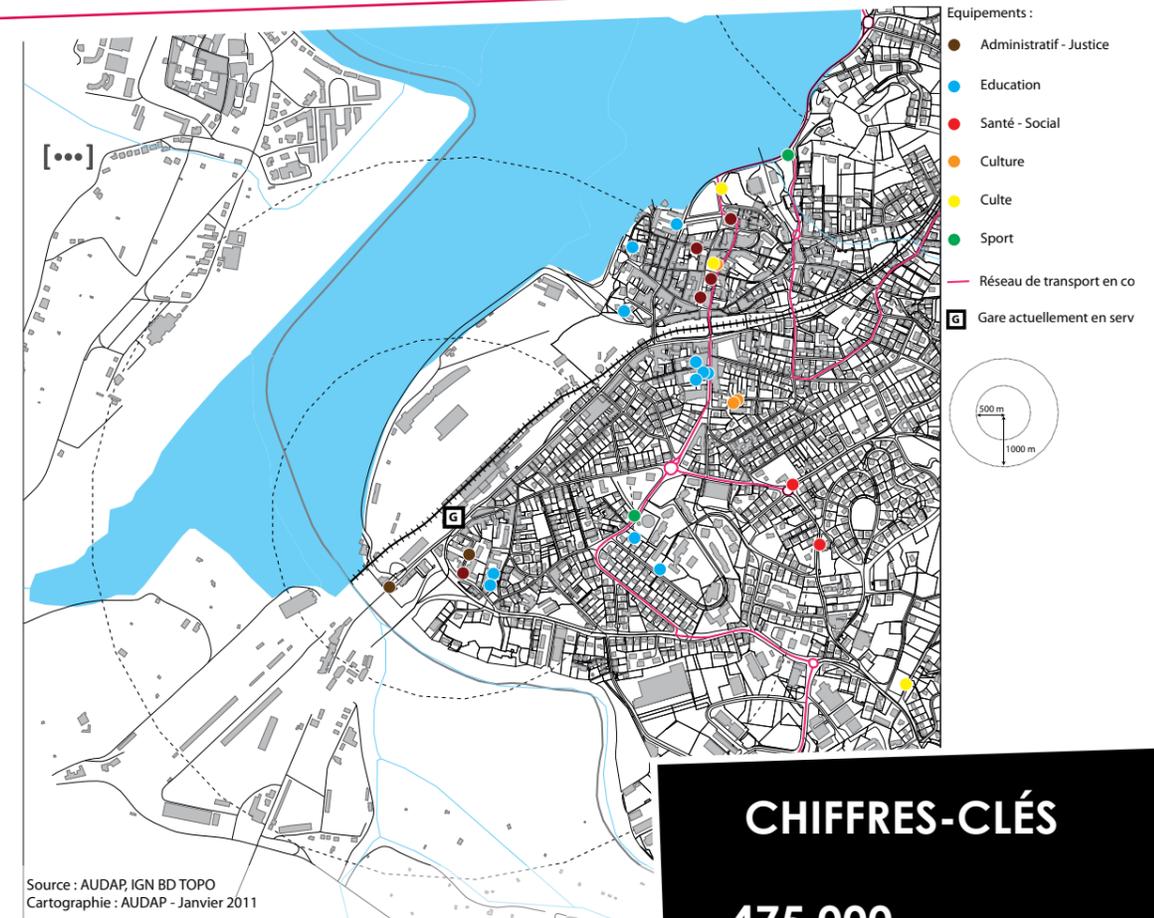
Le parvis de la gare
Source : AUDAP



Le bâtiment voyageurs Euskotren
Source : AUDAP



Information voyageurs en gare
Source : AUDAP



Hendaye - les équipements autour de la gare
Source : Audap IGN BD TOPO



Type de point d'arrêt
Gare (avec bâtiment voyageurs)



Voies à quai
4 UIC / 2 ibériques



Distribution de billets
automate / guichet



Accessibilité PMR
non

Intermodalité



Cars interurbains (CG64)
Topo Euskotren
Navettes «Uribil»



Station de taxis
Location de véhicules



Parking payant

CHIFFRES-CLÉS

475 000 voyageurs par an (2009)

10 TGV par jour (5 allers et 5 retours)

26 TER par jour (19 allers et 17 retours)

4 TAT par jour (2 allers et 2 retours)

1 877 habitants à 500 m autour de la gare

4 570 habitants à 1000 m autour de la gare

1 ligne de navettes urbaines

20 navettes urbaines (A/R) par jour

1 ligne interurbaine routière

28 cars interurbains (A/R) par jour

1 ligne de train vers l'Espagne (Topo Euskotren)

55 trains chaque jour (A/R)

COMMENT FONCTIONNENT LES CERCANIAS ?

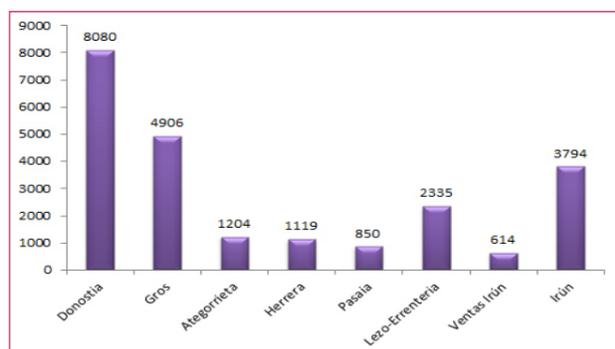
UNE OFFRE RAPIDE ET CADENCÉE



Une offre de services plurielle

La voie ibérique est une des deux infrastructures ferroviaires qui permet de relier Irun à Donostia. Plusieurs types de services empruntent celle-ci :

- des trains de marchandises,
- des trains de nuit et/ou internationaux
- des larga distancias : trains aux trajets nationaux,
- des medias distancias : trains régionaux - il s'agit ici de la ligne Irun-Vitoria-Miranda de Ebro
- **des Cercanias : liaisons rapides et cadencées de type RER autour des métropoles espagnoles - Il s'agit ici de la section C1 Irun-Brinkola.**



Montées / Descentes Cercanias - 2009
Source : RENFE - Cercanias

Plus de 70% de la fréquentation du réseau se répartit uniquement dans les gares de Donostia (Atocha et Gros) et Irun.

Les Cercanias, le RER de Donostia

C'est à ce dernier service que nous nous intéresserons le plus dans le cadre de notre étude. Les Cercanias permettent de relier rapidement Irun à Donostia, tout en desservant un grand nombre de polarités à forts enjeux urbains.

Caractéristiques globales du réseau Cercanias :

- écartement : ibérique,
- exploitant : Renfe,
- gestionnaire d'infrastructure : ADIF,
- AOT : Ministère des Transports (Etat),
- trafic : mixte : cercanias, media y larga distancias, fret.

Caractéristiques du périmètre d'étude :

- ligne : Irun-Donostia,
- distance : environ 20 km,
- temps de parcours : environ 22 min,
- nombre d'arrêts intermédiaires : 7,
- nombre de cercanias / jour : 39 A/R,
- fréquentation C1 : 7,3M (2011) soit 25 000 v/j,
- matériel roulant : CAF447 : 704 places au total (assis/debout), 3 voitures, vitesse maximale de 120 km/h.

NB : les éléments de comptage exposés ici sont antérieurs à la construction de la gare d'Intxaurrondo. Par ailleurs, ils prennent en compte l'ensemble des flux réalisés sur la ligne C1 entre Irun et Brinkola.



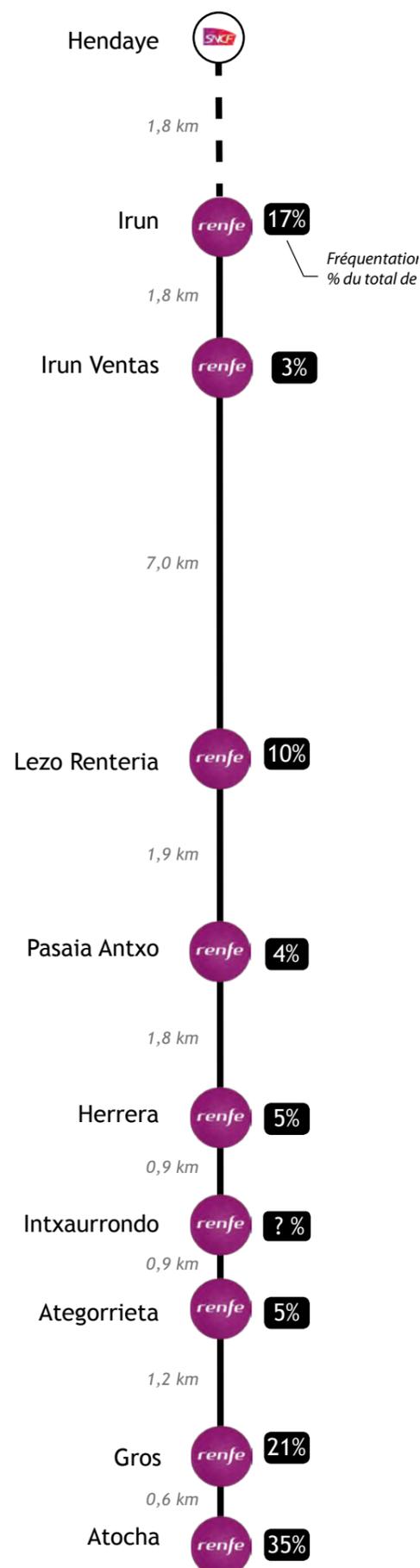
Matériel roulant Cercanias de la RENFE
Source : AUDAP

Une tarification locale attractive

La tarification du Cercanias est zonale. Ainsi, pour rejoindre Donostia depuis Irun, le prix du ticket simple est de 1,8 € (aller simple).

Toutes les stations de Cercanias sont équipées de distributeurs automatiques de billets, ou il est possible de payer par carte, monnaie ou encore billets.

Enfin, il est possible d'utiliser la carte Mugí sur le réseau Cercanias (même si le support du post-paiement n'est pas effectif).



UNE NOUVELLE GARE POUR DONOSTIA : INTXAURRONDO

Une gare « urbaine » pour l'entrée est de Donostia

A Donostia, à mi chemin entre les gares de Herrera et Ategorrieta, ADIF a construit un nouveau point d'arrêt desservant finement le quartier d'Intxaurrondo.

Ce nouveau point d'arrêt est accessible via une gare aérienne qui, grâce à des escalators ou des ascenseurs (ce qui en fait une gare accessible) permet aux voyageurs d'accéder aux quais. Ce point d'arrêt est équipé d'une information voyageurs en temps réel sur écrans LCD, de distributeurs automatiques de titres de transports, d'un guichet disponible à certaines heures. La validation des tickets est obligatoire pour accéder aux quais, afin de limiter la fraude.

Cette gare bénéficie d'une bonne intégration au tissu urbain existant. Elle est desservie par les transports collectifs urbains et propose des stationnements adaptés aux vélos. L'accessibilité en modes doux est particulièrement de qualité.



LA GARE D'IRUN

UNE GARE URBAINE À VOCATION INTERNATIONALE

Contexte

Internationale - La gare d'Irun est stratégique à l'échelle du corridor Bayonne-Donostia. Elle marque la jonction avec le réseau espagnol Renfe et propose des liaisons très rapides vers San Sebastián (entre 17 et 22 minutes).

Multimodale - Les projets en cours sont l'occasion de réfléchir à une intermodalité optimisée, notamment avec les services Euskotren puis avec les services urbains et interurbains.

Urbaine - La gare s'insère dans le tissu urbain entre les quartiers de Anaka au nord, de Belaskoenea au sud et à proximité immédiate de l'hypercentre d'Irun. Elle est située à la jonction des quartiers d'habitat dense et des zones tertiaires.

C'est la 3ème gare la plus fréquentée de la ligne.

Accessibilité de la gare

La gare d'Irun bénéficie d'une bonne accessibilité, qu'elle soit piétonne ou automobile. Par ailleurs, elle fait partie d'une zone à 30 km/h permettant un cheminement plus sécurisé pour les vélos.

Intermodalité

Autour de la gare, sont présentes :

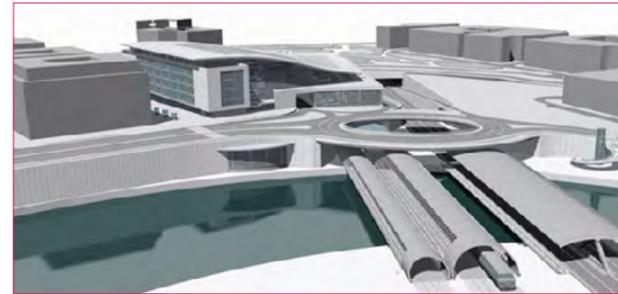
- la station de Topo «Irun Colón» (500m),
- la ligne L1 du réseau Irun Bus (200m),
- les offres régionales, nationales et internationales de PESA et ALSA (50m),
- un parking payant de 300 places (Comfersa) : 0,0537 €/min pour 30 min puis 0,0237 € avec un max de 15,10 €/j - L'abonnement mensuel est fixé à 52,24€),
- des taxis, dans la cour de la gare

Plusieurs services « régionaux » desservent la gare :

- les Cercanias - 22 minutes jusqu'à Donostia,
- les Media Distancias - 17 minutes jusqu'à Donostia.

Enjeux et potentiel

La commune d'Irun a un projet de requalification de secteur gare. Ce projet s'articule autour d'une couverture de la gare, du raccordement de la ligne topo et d'un important projet urbain attenant. ■



Le projet de la gare d'Irun
Source : Irun

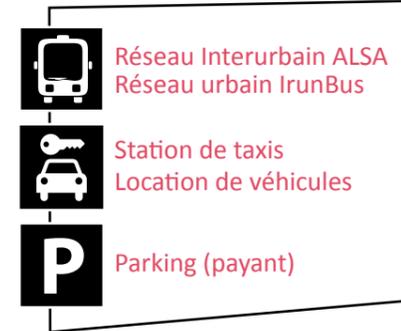


L'accessibilité PMR aux quais
Source : AUDAP



Intermodalité avec les cars
Source : Audap

Intermodalité



Type de point d'arrêt
Gare (avec bâtiment voyageurs)



Voies à quai
6 ibériques / 2 UIC



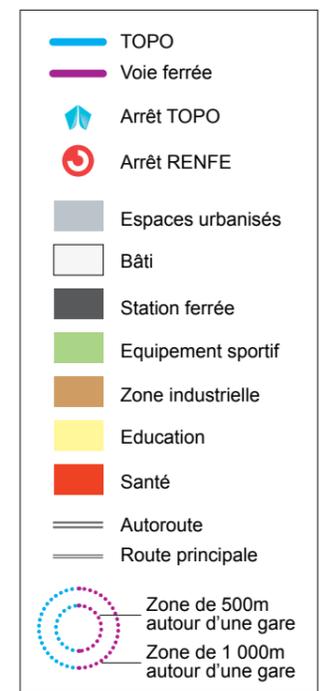
Distribution de billets
automates / guichets



Accessibilité PMR
oui



Irun - les équipements autour de la gare
Source : Geo Euskadi



4 000 montées/descentes/jour (2009)

80* services Cercanias par jour

7 services AVE par jour

6 services Media Distancias par jour

14 000 hbts et **3 000** emplois dans les 500m

32 000 hbts et **7 000** emplois dans les 1000m

A proximité immédiate

Services ALSA (<http://www.alsa.es>)

A moins de 300 m

1 ligne urbaine «IrunBus» (L1)

60 A/R urbains par jour

A moins de 500 m

45 A/R TOPO par jour

* données arrondies.

VENTAS D'IRUN

UNE HALTE FERROVIAIRE DE PREMIÈRE COURONNE

Contexte

La halte est située à proximité de la gare d'Irun «Colon». C'est une halte ferroviaire qui permet la desserte de quartiers d'habitat et de zones d'activités à proximité. Les cheminements sont peu lisibles dans ce secteur, du fait de nombreuses coupures dues au passage des voies ferrées et des différentes infrastructures routières. Un des enjeux est d'améliorer la lisibilité des cheminements et de les sécuriser.

Cette gare est au coeur du quartier Katea/Ventas d'Irun et à proximité immédiate d'une zone d'activités importante.

Accessibilité de la gare

Cette gare est située à proximité de la GI-636 (ancienne N1), ce qui lui confère une bonne accessibilité automobile. Cependant, l'accès à la halte ferroviaire n'est possible que par le nord, la voie ferrée représentant une coupure urbaine. Ainsi, la gare n'est véritablement accessible qu'à pied. Elle dessert parfaitement le quartier d'habitat (en majorité des pavillons) situé à proximité et à moindre mesure la zone d'activité afférente. Le quartier sud est beaucoup mieux desservi par la halte du Topo.

Cette gare n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Intermodalité

Bien que les cheminements ne soient pas optimisés, la halte ferroviaire de Ventas d'Irun est proche de la station de Topo. On ne peut tout de même pas parler d'intermodalité.

Par ailleurs, la gare est desservie dans un rayon de 300 m par une ligne urbaine du réseau IrunBus, la ligne L2.

Ces deux offres de transports collectifs restent accessibles uniquement par des cheminements peu adaptés et très peu lisibles.

Enjeux et potentiel

L'enjeu de cette halte se concentre sur une meilleure intermodalité et accessibilité. Il s'agit :

- de rapprocher les haltes Topo et Cercanias,
- d'améliorer l'intermodalité avec l'offre urbaine,
- d'améliorer et sécuriser les cheminements piétons. ■



La gare d'Irun Ventas (en 2009)
Source : AUDAP



La gare d'Irun Ventas (en 2009)
Source : AUDAP

Intermodalité



Réseau urbain IrunBus



Type de point d'arrêt
Halte



Voies à quai
2 ibériques + 3ème rail



Distribution de billets
automates



Accessibilité PMR
non

600 montées/descentes/jour (2009)

80* services Cercanias par jour

2 600 hbts et **700** emplois dans les 500m

5 600 hbts et **3 700** emplois dans les 1000m

A moins de 300 m

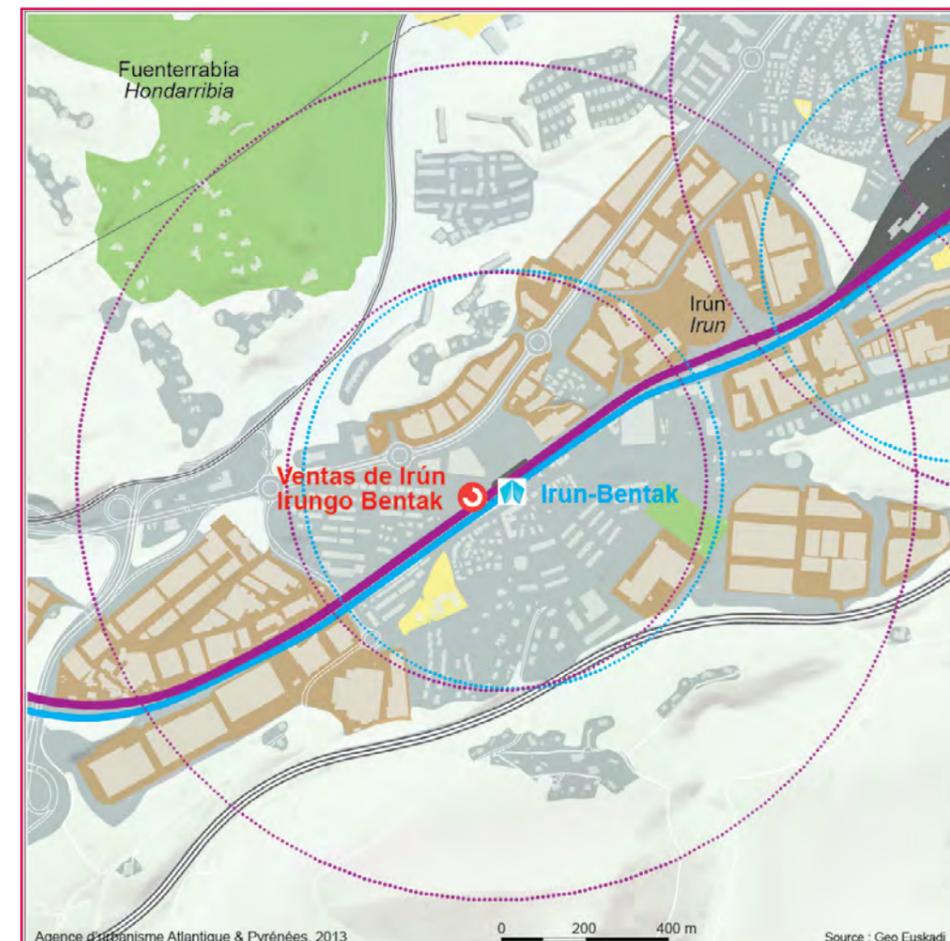
1 ligne urbaine «IrunBus» (L2)

50 A/R urbains par jour

A moins de 500 m

45 A/R TOPO par jour

* données arrondies.



Ventas de Irun - les équipements autour de la gare
Source : Source : Geo Euskadi



LEZO-RENERIA

UNE GARE DE CENTRE-VILLE

Contexte urbain

Quatrième gare la plus fréquentée de la ligne, la gare de Lezo Renteria permet la desserte de deux communes du corridor, à savoir Lezo (environ 6 000 habitants) et Renteria (environ 40 000 habitants).

Accessibilité de la gare

La gare de Lezo-Renteria bénéficie d'une bonne accessibilité. Elle permet de relier l'hypercentre de Renteria, au sud, par des cheminements doux adaptés. Elle permet également de relier la commune de Lezo, au nord grâce à des infrastructures routières.

Les travaux récents de mise en accessibilité permettent des cheminements piétons sécurisés. Cependant, la traversée des voies se fait toujours par un passage planchéié.

Intermodalité

La gare Euskotren est située à environ 750 m de la gare Renfe. On ne peut donc pas parler ici d'intermodalité.

L'intermodalité, en gare de Lezo Renteria concerne les pratiques dites douces de la mobilité. La gare est reliée aux quartiers de la ville par des pistes cyclables et des cheminements doux de qualité.

A environ 300 m de la gare, est présent le principal arrêt de transports collectifs (urbains et interurbains) de la ville. Il est desservi par des services Lurraldebus aux fréquences de 20, 30 et 60 minutes. Ce sont au total environ 200 A/R par jour qui permettent aux habitants de se rendre dans différentes communes du corridor.

Il existe également une desserte urbaine réalisée par les transports urbains d'Errenteria à hauteur d'environ d'un bus toutes les 20 minutes desservant les différents quartiers de la commune.

Enjeux et potentiel

Renteria se situe à équidistance d'Irun au nord (60 000 habitants, 3ème gare la plus fréquentée de la ligne) et Donostia au sud (186 000 habitants possédant les deux gares les plus fréquentées de la ligne). Ainsi, forte de ses 40 000 habitants et de cette situation privilégiée, elle est la quatrième gare la plus fréquentée de la ligne.

Par ailleurs, sa situation urbaine au centre de la ville lui confère des atouts considérables en termes d'accessibilité par les modes doux. Ainsi, elle s'inscrit comme un élément stratégique du développement d'une mobilité durable pour la commune, aux cotés de l'offre d'Euskotren, récemment densifiée à l'échelle communale. ■



Accessibilité en gare de Lezo Renteria (en 2012)
Source : AUDAP



La gare de Lezo Renteria (en 2012)
Source : AUDAP

Intermodalité



Réseau Interurbain
Réseau urbain IparBus



Type de point d'arrêt
Gare (avec bâtiment voyageurs)



Voies à quai
2 ibériques



Distribution de billets
automates / guichets



Accessibilité PMR
oui

2 500 montées/descentes/jour (2009)

80* services Cercanias par jour

6 services Media Distancia par jour

10 000 hbts et 2 000 emplois dans les 500m

35 000 hbts et 4 000 emplois dans les 1000m

A moins de 300 m

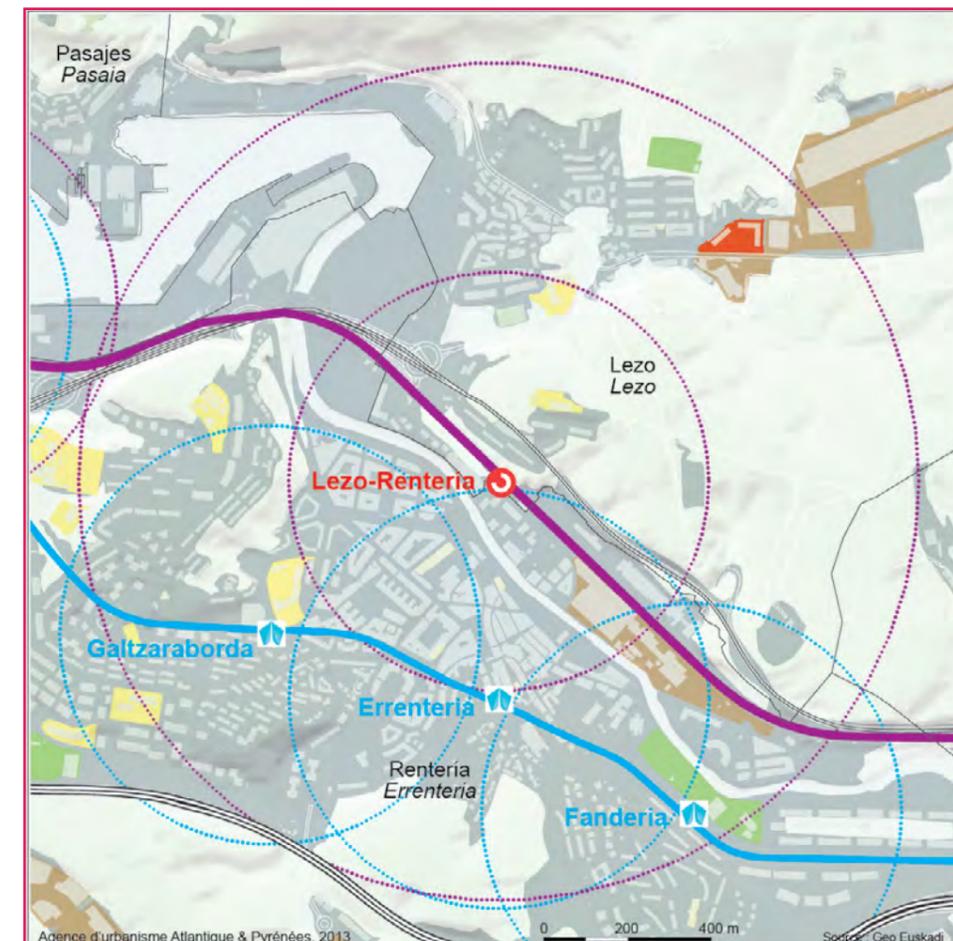
1 ligne urbaine «IparBus» (U22)

25 A/R urbains par jour

6 ligne interurbaine LurraldeBus

190 A/R interurbains par jour

* données arrondies.



Le quartier de gare de Lezo-Renteria
Source : Geo Euskadi



PASAIA

UNE HALTE DE CENTRE-VILLE

Contexte urbain

LA GARE DE PASAIA est une gare de centre-ville. Elle est desservie par les services Cercanias mais également par des services régionaux de la Renfe (Media Distancia). Elle permet une bonne desserte du quartier de Pasaia Antxo.

Accessibilité de la gare

La Gare Renfe de Pasaia bénéficie d'une bonne accessibilité.

A proximité immédiate d'un axe routier structurant, à 100 m de la station du Metro Donostialdea, elle bénéficie également de cheminements adaptés aux modes doux : piétons et vélos (présence d'une piste cyclable). Les travaux récents de mise en accessibilité permettent des cheminements piétons sécurisés. Cependant, la traversée des voies se fait toujours par un passage planchéié.

Intermodalité

La gare Euskotren est située à environ 100 m de la gare Renfe. Par ailleurs, une importante offre interurbaine est également proposée. Sept lignes interurbaines, dont les fréquences varient entre 15 et 60 minutes desservent Pasaia Antxo à environ 100 m de la gare.

Enjeux et potentiel

La principale artère routière bénéficie d'une récente requalification, laissant une place plus importante aux cheminements doux (piste cyclable), des vitesses apaisées et une amélioration de la sécurité tant des piétons que des cyclistes. Cela a été rendu possible grâce au contournement routier de la commune. ■



Mise en accessibilité de la gare de Pasaia (en 2012)
Source : AUDAP



La gare de Pasaia (en 2009)
Source : AUDAP



La gare de Pasaia (en 2009)
Source : AUDAP

Intermodalité



Type de point d'arrêt
Halte (avec bâtiment voyageurs)



Voies à quai
3 ibériques



Distribution de billets
automates / guichets



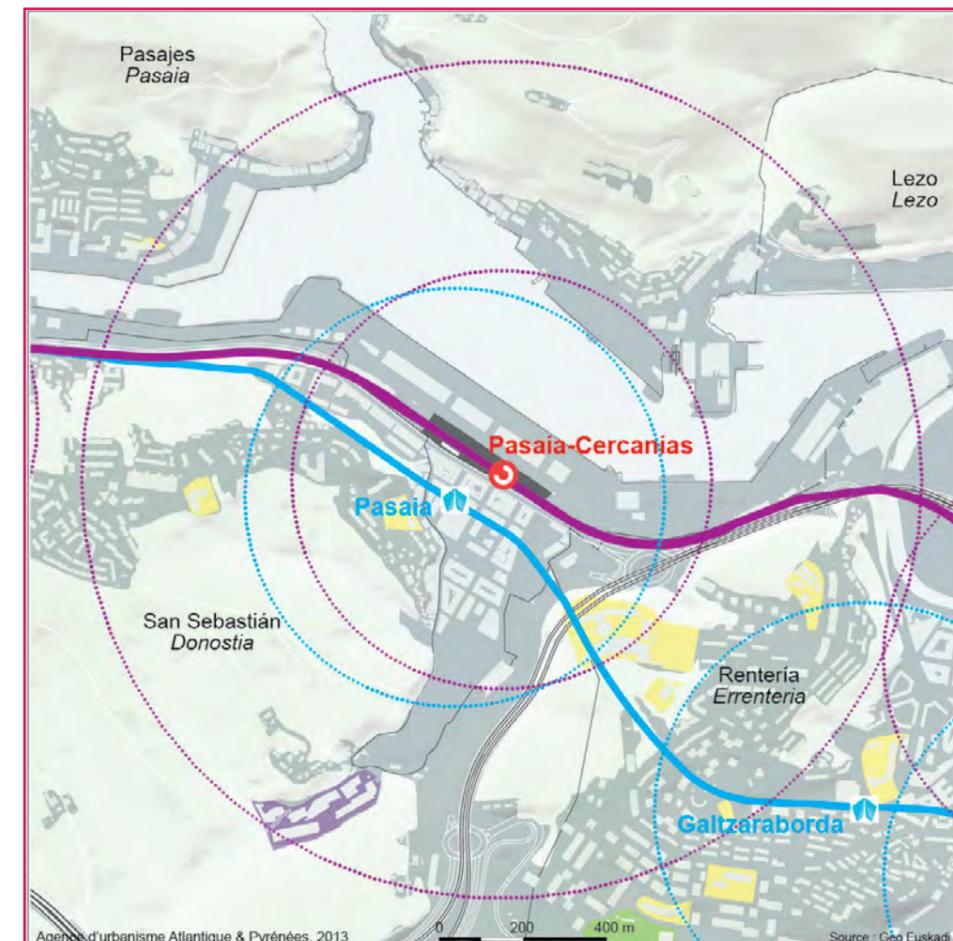
Accessibilité PMR
oui

900 montées/descentes/jour (2009)
80* services Cercanias par jour
6 services Media Distancia par jour

3 000 hbts et **800** emplois dans les 500m
17 000 hbts et **2 900** emplois dans les 1000m

A moins de 300 m
7 lignes interurbaines LurraldeBus
260 A/R interurbains par jour
45 A/R TOPO par jour

* données arrondies.



Le quartier de gare de Pasaia
Source : Geo Euskadi



HERRERA

UNE HALTE INTERMÉDIAIRE

Contexte urbain

La halte RENFE d'Herrera est la première située sur la commune de Donostia, dans le secteur d'Altza. Elle permet la desserte de quartiers d'habitat de la commune de Pasaia et de Donostia.

Accessibilité de la gare

La halte Renfe bénéficie d'une bonne accessibilité aux quartiers résidentiels ainsi qu'à la zone d'activité du port de Pasaia.

Elle est située à proximité du principal axe routier ainsi que de la nouvelle station du Topo.

Chaque quai est directement accessible à pied, et une trémie permet la traversée souterraine. Pour les personnes à mobilité réduite, un système d'ascenseur permet la liaison entre les deux côtés de la voie ferrée et l'accès à la station Topo.

Intermodalité

La nouvelle station Topo est située à environ 300 m de la halte Renfe.

Par ailleurs, une importante offre interurbaine est également proposée. Six lignes interurbaines, dont les fréquences varient entre 15 et 60 minutes desservent la halte à quelques centaines de mètres.

Enjeux et potentiel

Meilleure lisibilité de la halte ferroviaire. ■



La gare de Herrera (en 2009)
Source : AUDAP



La nouvelle station Metro Donostialdea (en 2012)
Source : AUDAP



Liaison Euskotren / Renfe (en 2009)
Source : AUDAP

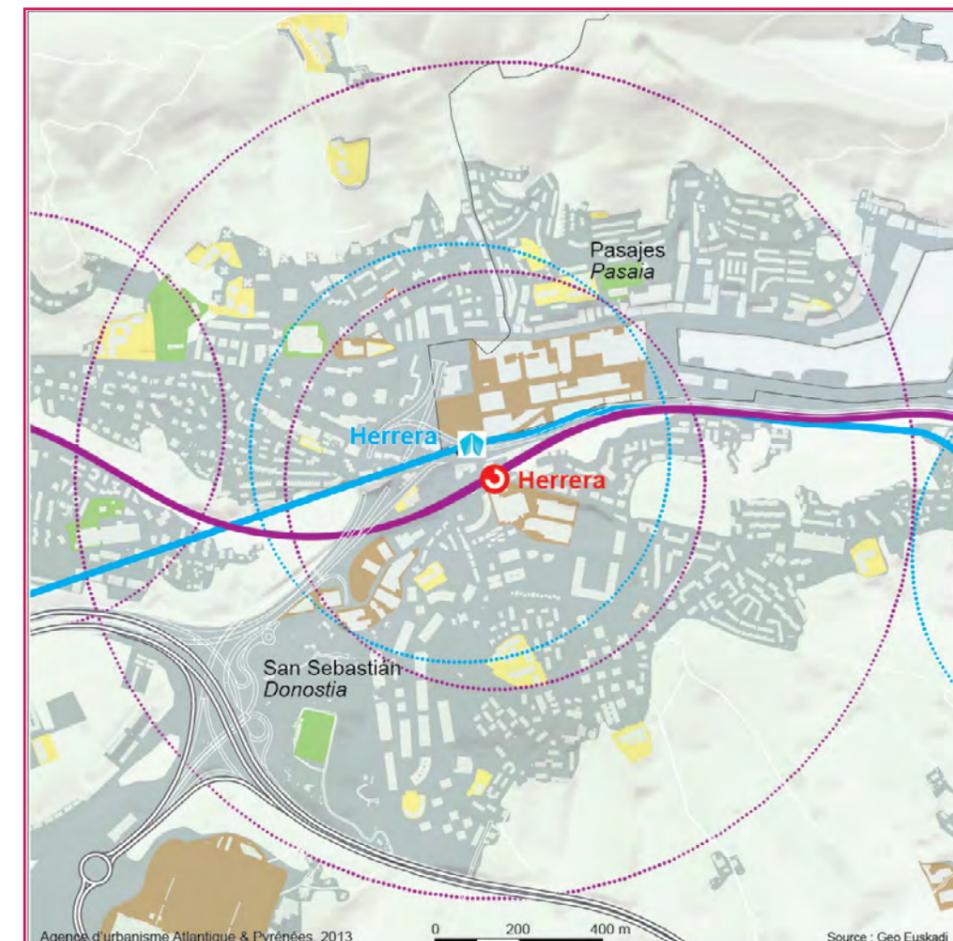
Intermodalité

- Réseau DonostiaBus
- Réseau Euskotren
- Réseau Interurbain

- Type de point d'arrêt
Halte
- Voies à quai
2 ibériques
- Distribution de billets
automates
- Accessibilité PMR
non

1 100 montées/descentes/jour (2009)
80* services Cercanias par jour
13 000 hbts et **2 000** emplois dans les 500m
39 000 hbts et **4 500** emplois dans les 1000m
A moins de 300 m
3 lignes urbaines Donostia Bus
150 A/R urbains par jour
6 lignes interurbaines LurraldeBus
240 A/R interurbains par jour
45 A/R TOPO par jour

* données arrondies.



Le quartier de gare de Herrera
Source : Geo Euskadi

- TOPO
- Voie ferrée
- Arrêt TOPO
- Arrêt RENFE
- Espaces urbanisés
- Bâti
- Station ferrée
- Equipement sportif
- Zone industrielle
- Education
- Santé
- Autoroute
- Route principale
- Zone de 500m autour d'une gare
- Zone de 1 000m autour d'une gare

INTXAURRONDO

UNE HALTE PÉRIURBAINE

Contexte urbain

Intxaurreondo est un quartier de Saint-Sébastien situé au sud d'Ategorrieta et en limite avec Eguía à l'ouest et Alza à l'est. Le quartier est divisé en deux parties : le sud et le nord. La gare se trouve au nord du quartier d'Intxaurreondo, aux limites du quartier d'Ategorrieta. Le tissu urbain est majoritairement composé de zones d'habitations.

Accessibilité de la gare

La halte s'intègre parfaitement entre les points d'arrêt Cercanias de Ategorrieta à l'ouest et Herrera à l'est, créant une desserte fine de Donostia.

La halte est située à proximité de voiries d'intérêt communal. Elle bénéficie d'une bonne accessibilité aux quartiers résidentiels (les cheminements piétons sont de qualité). Par ailleurs, elle est située à quelques centaines de mètres du principal axe routier (au nord).

Intermodalité

A proximité immédiate de la halte, deux lignes du réseau DBus permettent la desserte du quartier Intxaurreondo ainsi que plus à l'ouest celle des quartiers de Gros et de l'hypercentre de Donostia.

A quelques centaines de mètres au nord (- de 300), un axe routier structurant offre une desserte urbaine et interurbaine importante, avec 5 services DonostiaBus et 7 services Lurraldebus. La fréquence des services varie entre 6 et 50 minutes.

Des emplacements réservés au stationnement vélo sont également disponibles.

Enjeux et potentiel

Meilleure visibilité depuis/vers l'offre routière. ■



La gare de Intxaurreondo (en 2012)
Source : AUDAP



Les abords de la gare de Intxaurreondo (en 2012)
Source : AUDAP



Stationnement vélo en gare de Intxaurreondo (en 2012)
Source : AUDAP

Intermodalité



Type de point d'arrêt
Halte (avec bâtiment voyageurs)



Voies à quai
2 ibériques



Distribution de billets
automates



Accessibilité PMR
oui

80* services Cercanias par jour

8 000 hbts et **1 200** emplois dans les 500m

26 000 hbts et **4 900** emplois dans les 1000m

A proximité immédiate

3 lignes urbaines Donostia Bus

150 A/R urbains par jour

A moins de 300 m (nord)

4 lignes urbaines Donostia Bus

250 A/R urbains par jour

7 lignes interurbaines LurraldeBus

300 A/R interurbains par jour

* données arrondies.



Le quartier de gare de Intxaurreondo
Source : Geo Euskadi



ATEGORRIETA

UNE HALTE PÉRIURBAINE

Contexte urbain

Ategorrieta est un quartier de Saint-Sébastien au nord de la commune. Il est collé au quartier d'Intxaurreondo (au sud). La gare est située à la limite sud-ouest du quartier, au sein d'un tissu très majoritairement composé d'habitations. Elle est très proche de la gare d'Intxaurreondo (environ 700m).

Accessibilité de la gare

La halte Renfe est située à proximité de voiries d'intérêt communal. Elle bénéficie d'une bonne accessibilité aux quartiers résidentiels (les cheminements piétons sont de qualité). Par ailleurs, elle est située à quelques centaines de mètres du principal axe routier, situé au nord.

Intermodalité

A proximité immédiate de la halte, quatre lignes du réseau DBus permettent la desserte du quartier Intxaurreondo ainsi que plus à l'ouest celle des quartiers de Gros et de l'hypercentre de Donostia. Une cinquième ligne, la 31 (ligne interquartier) assure la desserte de certains quartiers de Pasaia, et du sud de Donostia (Miramon, Ibaeta...).

A quelques centaines de mètres au nord (- de 300), est présente une offre de desserte urbaine et interurbaine importante, avec 5 services DonostiaBus et 7 services Lurraldebus. La fréquence des services varie entre 6 et 50 minutes.

Enjeux et potentiel

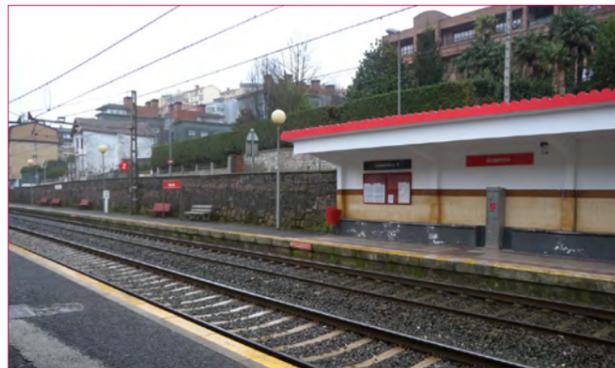
Accessibilité, lisibilité, modernisation... ■



La gare d'Ategorrieta (en 2012)
Source : AUDAP



La gare d'Ategorrieta (en 2009)
Source : AUDAP



La gare d'Ategorrieta (en 2009)
Source : AUDAP



-  Type de point d'arrêt
Halte
-  Voies à quai
2 ibériques
-  Distribution de billets
automates
-  Accessibilité PMR
non

1 200 montées/descentes/jour (2009)
80* services Cercanias par jour
6 500 hbts et **1 900** emplois dans les 500m
26 000 hbts et **4 600** emplois dans les 1000m

A proximité immédiate

4 lignes urbaines Donostia Bus
240 A/R urbains par jour

A moins de 300 m

5 lignes urbaines Donostia Bus
230 A/R urbains par jour
7 lignes interurbaines LurraldeBus
300 A/R interurbains par jour

* données arrondies.



Le quartier de gare d'Ategorrieta
Source : Geo Euskadi



DONOSTIA - GROS

UNE HALTE D'HYPERCENTRE URBAIN

Contexte urbain

La halte de Gros est le second point d'arrêt le plus fréquenté de la ligne. Elle est située dans l'hypercentre de Donostia et permet aux Cercanias d'irriguer le centre ville de façon très fine. Elle permet aux habitants des quartiers périurbains de Donostia de se rendre au centre.



La gare de Gros à Donostia (en 2009)
Source : AUDAP

Accessibilité de la gare

La halte Renfe est située en hypercentre. Elle bénéficie d'une excellente accessibilité quel que soit le mode de déplacement retenu.



La gare de Gros à Donostia (en 2009)
Source : AUDAP

Intermodalité

A proximité immédiate de la halte, de nombreuses lignes du réseau DBus assurent la desserte de la plupart des quartiers de Donostia.

La desserte des cars interurbains Lurraldebus vient compléter cette desserte fine du territoire.

Enjeux et potentiel

nc ■



La gare de Gros à Donostia (en 2009)
Source : AUDAP

Intermodalité



Réseau DonostiaBus
Réseau Interurbain



Type de point d'arrêt
Halte



Voies à quai
2 ibériques



Distribution de billets
automates et guichets



Accessibilité PMR
oui

5 000 montées/descentes/jour (2009)
80* services Cercanias par jour
20 000 hbts et **5 400** emplois dans les 500m
50 000 hbts et **16 000** emplois dans les 1000m

A proximité et moins de 300 m

11 lignes urbaines Donostia Bus

540 A/R urbains par jour

4 lignes interurbaines LurraldeBus

190 A/R interurbains par jour

* données arrondies.



Le quartier de gare de Gros
Source : Geo Euskadi



DONOSTIA - ATOCHA

LA GARE DE DONOSTIA, À VOCATION INTERNATIONALE

Contexte urbain

La gare de Donostia est située dans le quartier d'Egia, dans la continuité du pont Maria Cristina, qui la relie au centre de la ville.

Accessibilité de la gare

L'accessibilité de la gare est excellente de par sa situation centrale. Elle est accessible en voiture, à pied ou via des cheminements adaptés aux modes doux (pistes cyclables, trottoirs larges et de qualité...).

La gare est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Intermodalité

La gare de Donostia-Atotxa est desservie par 3 lignes urbaines du réseau DBus, soit l'équivalent de 110 A/R chaque jour.

De l'autre côté du pont, 4 lignes (dont une ligne interurbaine) de transports collectifs sont également présentes. Enfin, à l'est de la gare, deux lignes urbaines (9 et 41) sont proposées.

Quelques places de stationnement sont présentes devant la gare. Classées en zone «rouge» par la commune, le tarif y est élevé : de 0,55 € les 15 min (2,20 €/h) à 6,16 € les 5 h (1,23/h). Par ailleurs, leur utilisation est limitée à 5 heures par jour.

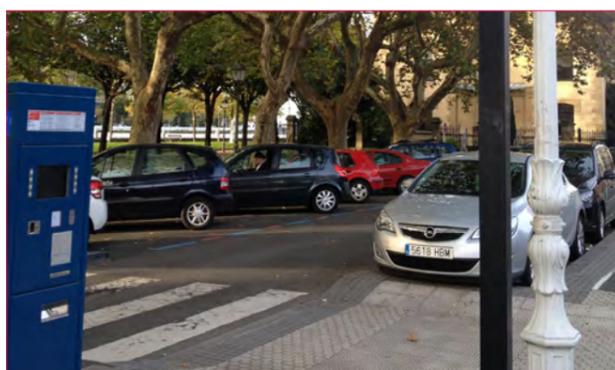
Des taxis sont présents afin de prendre en charge les voyageurs. Il est également possible de stationner son véhicule personnel (stationnement payant) ou de louer un véhicule.

Enjeux et potentiel

Les travaux de création d'une halte routière enterrée (afin de faire évoluer la gare vers un pôle d'échange multimodal) ont débuté. ■



Vélos en libre service devant la gare de Donostia (en 2012) - Source : AUDAP



Intermodalité Dbus à Donostia (en 2012) - Source : AUDAP



Accessibilité en gare de Donostia (en 2012) - Source : AUDAP

Intermodalité

-  Réseau DonostiaBus
Réseau Interurbain
-  Vélos en libre service
-  Parking (payant)

-  Type de point d'arrêt
Gare
-  Voies à quai
5 ibériques
-  Distribution de billets
automates et guichets
-  Accessibilité PMR
oui

8 000 montées/descentes/jour (2009)
80* services Cercanias par jour
6 services Media Distancia par jour

15 000 hbts et **5 800** emplois dans les 500m
60 000 hbts et **16 700** emplois dans les 1000m

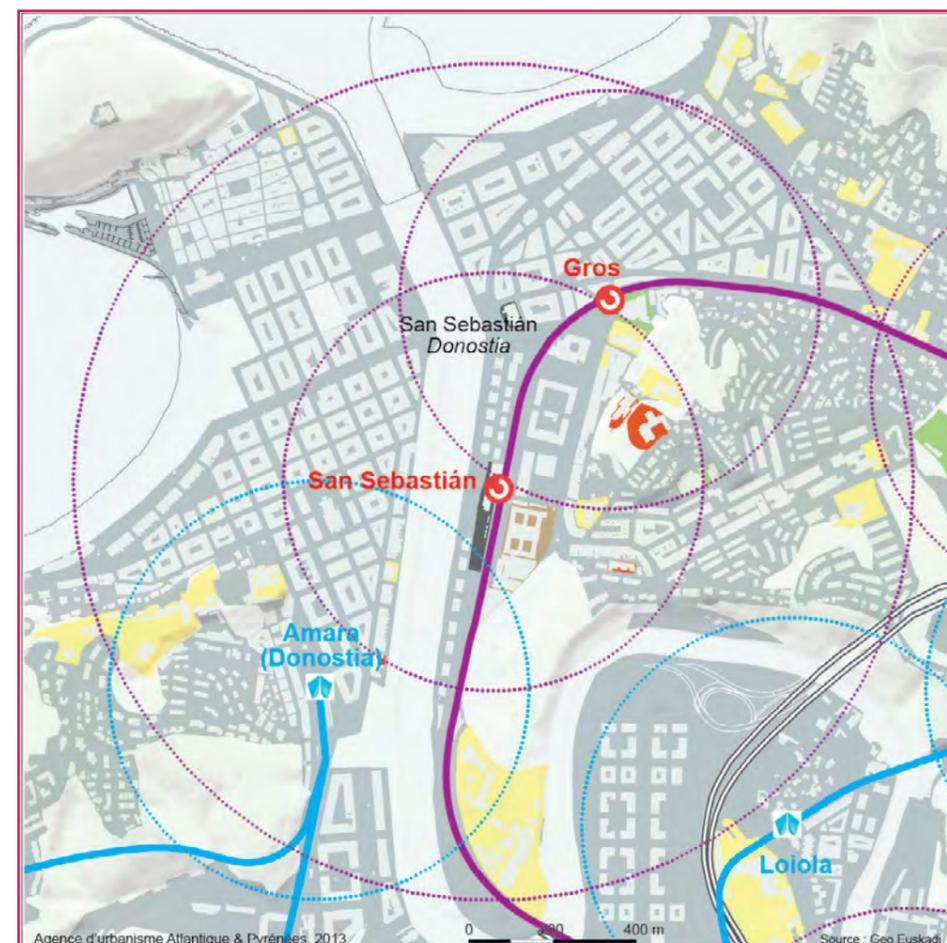
A proximité

3 lignes urbaines Donostia Bus
110 A/R urbains par jour

A 300m

3 lignes urbaines Donostia Bus
110 A/R urbains par jour
1 lignes interurbaines LurraldeBus
50 A/R interurbains par jour

* données arrondies.



La gare de Donostia (Atocha) - Source : Geo Euskadi

-  TOPO
-  Voie ferrée
-  Arrêt TOPO
-  Arrêt RENFE
-  Espaces urbanisés
-  Bâti
-  Station ferrée
-  Equipement sportif
-  Zone industrielle
-  Education
-  Santé
-  Autoroute
-  Route principale
-  Zone de 500m autour d'une gare
-  Zone de 1 000m autour d'une gare

COMMENT FONCTIONNE LE TOPO ?

UNE DESSERTE FINE ET CADENCÉE

Le TOPO est à l'heure actuelle l'offre la plus connue des habitants du nord de la frontière. Et pour cause, c'est la seule offre de transports collectifs reliée à la France, grâce à la présence d'une station à 50 mètres de la gare d'Hendaye, en France.

Un métro au Pays Basque

La voie métrique est une des deux infrastructures qui permet de relier Irun à Donostia.

Caractéristiques globales du réseau Topo

- écartement : métrique,
- exploitant : Euskotren,
- gestionnaire d'infrastructure : ETS,
- AOT : Gouvernement basque
- trafic : mixte (Topo et Fret)

Caractéristiques de la ligne (entière) Lasarte-Hendaye

- fréquentation (2012) : 6,5 millions
- nombre de trains (2012) : 44 000
- nombre de kilomètres (2012) : 1 million
- nombre de places offertes (2012) : 15,8 millions
- nombre de places /km (2012) : 367 millions

Caractéristiques du périmètre d'étude (Hye-Donostia)

- ligne : Hendaye-Amara
- distance : environ 20 km,
- temps de parcours : environ 37 min,
- nombre d'arrêts intermédiaires : 14 (16 au total)
- fréquence au départ d'Hendaye : 30 minutes
- nombre services depuis et vers Hendaye : 33A - 33R
- fréquence au départ d'Irun : 15 minutes
- nombre services depuis et vers Irun : 47A - 47R
- fréquentation Donostia-Irun : 5,59 millions (2012), soit environ 19 000 voyageurs par jour.
- type de matériel roulant : CAF900
- nombre de places : 214 assises + 115 debout
- vitesse maximum : 90 km/h

La seule offre transfrontalière

A l'heure actuelle, le Topo est la seule offre transfrontalière. En effet, une gare est présente à environ 50 mètres de la gare d'Hendaye. Au départ de celle-ci, un départ est assuré toutes les 30 minutes tous les jours de la semaine. Ce sont donc environ 33 services au départ et 33 services à l'arrivée d'Hendaye chaque jour.

Une tarification d'abord locale et quotidienne

A l'heure actuelle, un ticket unitaire entre Hendaye et Donostia (deux zones) coûte 2,3 €. Un tarif 24 h est quant à lui proposé à 5 €.

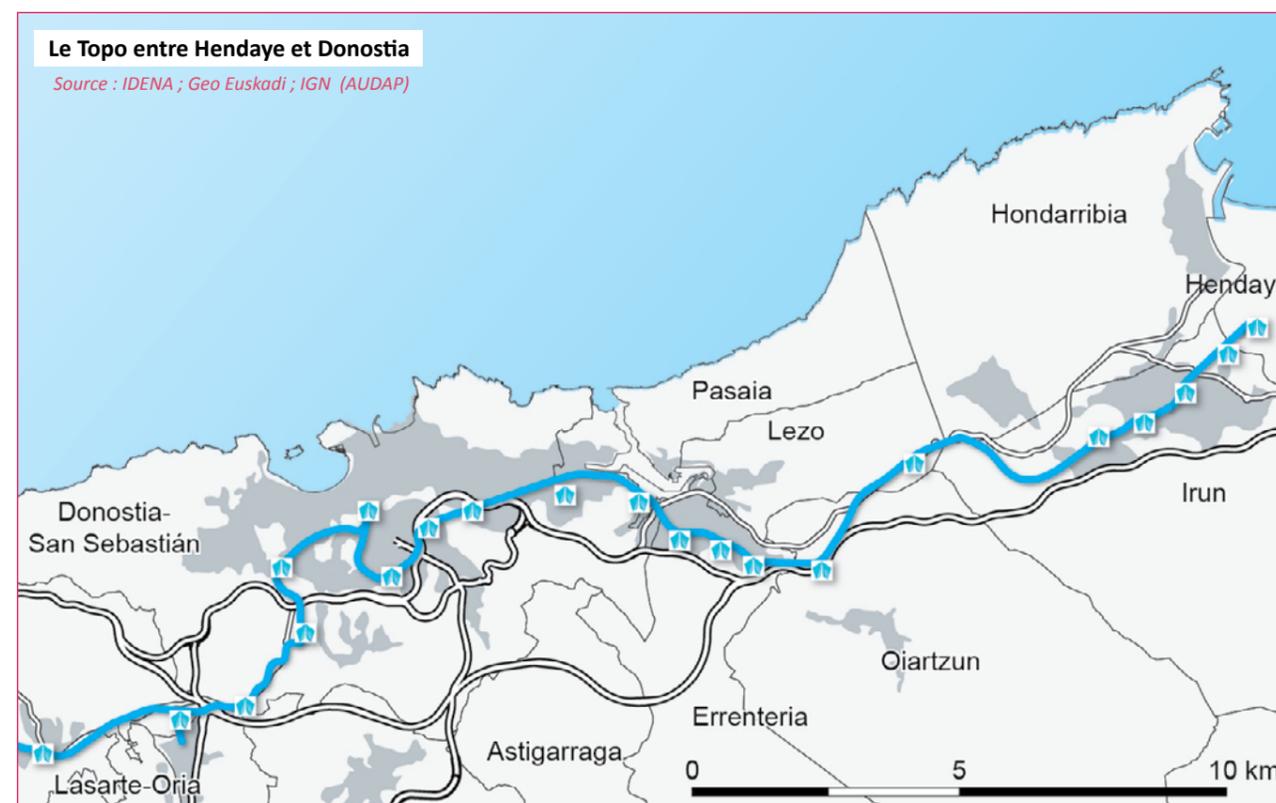
Un tarif beaucoup plus intéressant est possible en utilisant la carte «Mugi» (entre 0,23 et 1,27€), celle-ci calculant dynamiquement le meilleur tarif selon le taux d'utilisation du Topo.

La Région Aquitaine et la Région Euskadi ont lancé un titre de transport appelé PassBask :

- il permet de voyager librement entre Bayonne et San Sebastián le week-end,
- dans les trains SNCF entre Bayonne et Hendaye,
- dans le Topo entre Hendaye à San Sebastián,
- pour un tarif de 11 €.

Le voyageur doit retirer un billet SNCF dans une gare française. Celui-ci est assorti d'une contremarque, qu'il devra échanger en gare Topo d'Hendaye contre un titre de transport Euskotren.

Conclusion : l'utilisation occasionnelle et/ou transfrontalière est aujourd'hui peu ciblée et traitée par les opérateurs et par conséquent peu plébiscitée par les usagers.



« MÉTRO DONOSTIALDEA »

UN PROJET AMBITIEUX



Un projet ambitieux...

Le Gouvernement Basque a lancé un vaste programme de travaux visant à transformer l'actuel TOPO en un véritable métro, du moins dans sa séquence la plus urbaine. Plusieurs chantiers :

- le remplacement du matériel roulant par des rames neuves (coût pour la collectivité : 200 millions d'euros),
- l'évolution de l'infrastructure : une double voie remplace progressivement la voie unique sur une majeure partie du trajet,
- la création de nouvelles haltes,
- la création de haltes type « métro » dans le coeur de Donostia,
- l'amélioration des gares actuelles.

Au final, un service plus confortable, des fréquences dignes d'un métro (jusqu'à 7 minutes) à une tarification attractive.

.. mais ralenti

Étant donné le contexte économique, le projet Metro Donostialdea a été ralenti. Cependant,

- la totalité du matériel roulant a été remplacé,
- le doublement des voies est en cours,
- les haltes de Fanderia, Intxaurreondo ont été créées,
- les haltes de Oiartzun et Errenteria améliorées.



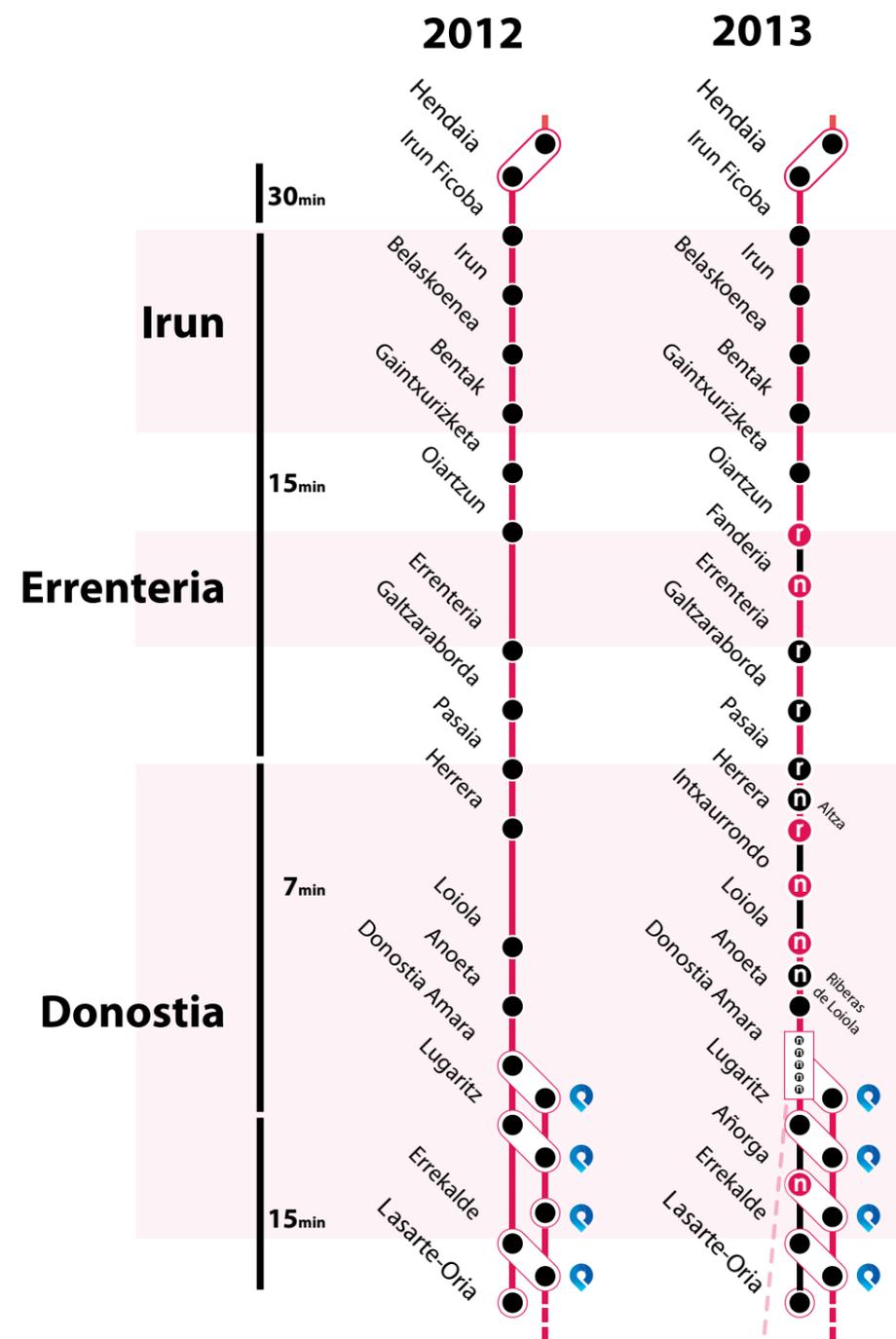
Les rames CAF900 du Metro Donostialdea
Source : CAF



L'intérieur du Metro Donostialdea
Source : CAF



La nouvelle station Herrera
Source : AUDAP (2012)



— Voie doublée

- Ⓜ Nouvelle implantation de station en service
- Ⓜ Station réimplantée / rénovée en service
- Ⓜ Station réimplantée / rénovée en projet
- Ⓜ Nouvelle implantation de station en projet



LA DESSERTE DU TOPO DES SÉQUENCES PÉRIURBAINES

Les stations du Topo ont été découpées en plusieurs séquences.

- Séquences hyperurbaines ou métro
- Séquences urbaines
- Séquences périurbaines et/ou entrées de villes

Quatre stations assurent la desserte de territoires périurbains (environ un arrêt sur quatre).

Irun Ficoba

Cette station, très proche du départ français à Hendaye (900m) permet la desserte de Ficoba ainsi que des ventes de Santiago. Elle se situe dans un espace de type périurbain entre la sortie de la commune d'Irun et l'entrée dans la commune d'Irun.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 160
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 1000

Bentak

Cette station située en sortie d'Irun permet une desserte fine du quartier de Ventas de Irun. Elle est située à proximité de la gare de Ventas de Cercanias. Elle est accessible à pied ainsi qu'en autobus, grâce à la ligne L2 du réseau urbain d'Irun.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 650
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 4 000

Depuis cette station, il est possible de se rendre au centre commercial Txingudi grâce aux lignes urbaine (L2, toutes les minutes) et interurbaine (E22, toutes les 50 minutes).

Le centre commercial Txingudi est beaucoup fréquenté par les habitants du sud de la frontière mais aussi par ceux du nord. En effet, environ 37% de l'évasion de chiffres d'affaires du Pays basque nord (territoire CCI) a pour destination Irun, dont une grande partie à destination du C.C. de Txingudi.



Centro comercial de Txingudi
Source : Trivago

Gaintxurisketa

Située au bord de la N1, cette station ne présente pas de grand intérêt urbain.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 150
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 600

Oiartzun

La station d'Oiartzun a profité du programme de rénovation du Metro Donostialdea. Située à l'entrée «est» de Errenteria et au nord de la commune d'Oiartzun, ce point d'arrêt permet la desserte directe d'une zone d'habitat dense. La desserte de l'ensemble de la commune d'Oiartzun se fait grâce à la navette Xorrola (<http://www.xorrolaautobusa.com/ruta/>) toutes les 30 minutes au départ de la gare Euskotren. Plusieurs lignes routières interurbaines sont également présentes à proximité de la station.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 170
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 2 700

Irun

Hendaye



Irun Ficoba



Irun



Belaskoenea



Bentak



Lezo

Gaintxurisketa



Oiartzun

Oiartzun



Errenteria

Fanderia



Errenteria



Galtzaraborda



Pasaia

Pasaia



Herrera



Donostia

Intxaurreondo



Loiola



Anoeta



Amara



LA DESSERTE DU TOPO DES SÉQUENCES URBAINES

Les stations du Topo ont été découpées en plusieurs séquences.

- Séquences hyperurbaines ou métro
- Séquences urbaines
- Séquences périurbaines et/ou entrées de villes

Neuf stations assurent la desserte de territoires urbains (plus d'un arrêt sur deux).

Hendaye

La station est à proximité de la gare SNCF. Seule station implantée en France, elle permet la desserte du centre ville d'Hendaye et la correspondance avec les trains de la SNCF. L'amélioration des conditions d'intermodalité avec la gare SNCF est souhaitable afin de fluidifier les correspondances entre les deux modes.

Irun - Colon

Cette station est située en plein cœur de la commune d'Irun. Elle permet une excellente desserte de l'hypercentre, est connectée aux lignes routières urbaines (IrunBus) et interurbaines (Gipuzkoa - Lurraldebus). Son accessibilité à pied est idéale.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 3 500
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 7 000

Irun - Belaskoenea

Seconde station permettant la desserte de la commune d'Irun, elle est située à peine à 800 m de la station Colon et à 1,2 km de celle de Bentak. Elle permet la desserte de zones d'habitat denses, d'équipements et de zones d'activités économiques.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 1 700
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 6 300

Errenteria - Fanderia

La station Fanderia a été créée dans le cadre du programme Metro Donostialdea. C'est une des trois stations desservant la commune d'Errenteria (dans sa partie nord, la plus dense). Elle permet la desserte d'une zone d'habitat très dense et richement pourvue en équipements, notamment sportifs. L'accessibilité piétonne est excellente dans ce secteur. Très proche de la station Errenteria (500m), elle permet une desserte très fine de la commune.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 400
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 2 000

Errenteria

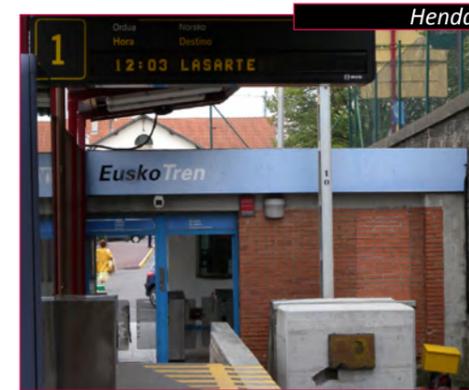
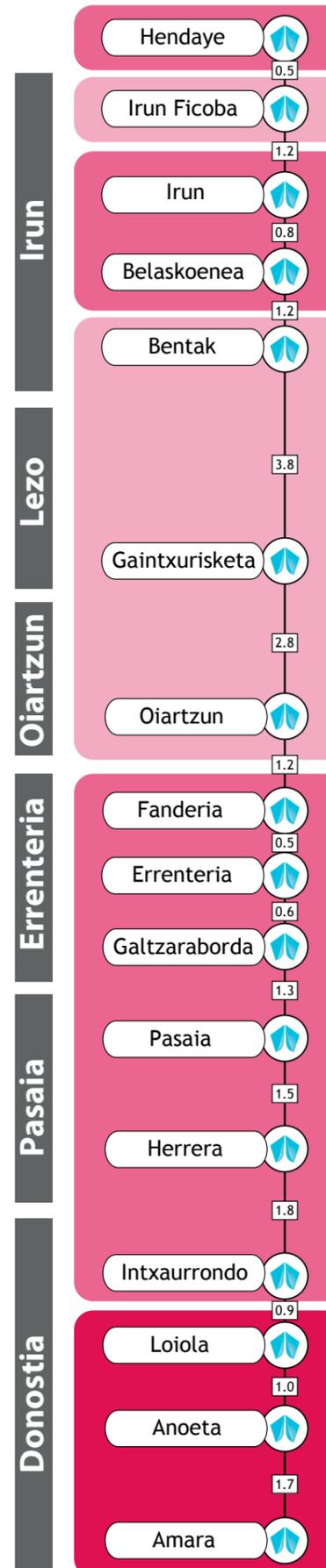
Cette station est située en plein cœur de la commune de Errenteria. Elle donne accès aux principaux commerces et équipements de la ville.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 2 000
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 3 700

Errenteria - Galtzaraborda

Troisième station permettant la desserte de la commune d'Errenteria, Galtzaraborda assure un point d'arrêt au cœur d'une zone d'habitat dense, très bien pourvue en équipements (établissements scolaires, sportifs...).

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 2 000
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 4 700



Hendaye



Irun



Belaskoenea



Fanderia



Errenteria



Galtzaraborda

LA DESSERTE DU TOPO DES SÉQUENCES URBAINES

Les stations du Topo ont été découpées en plusieurs séquences.

- Séquences hyperurbaines ou métro
- Séquences urbaines
- Séquences périurbaines et/ou entrées de villes

Neuf stations assurent la desserte de territoires urbains (plus d'un arrêt sur deux).

Pasaia

Deux stations permettent la desserte de Pasaia. Celle-ci est située en plein coeur de la commune et traverse très finement l'hypercentre, en plein coeur du tissu bâti. Elle apporte un accès direct au quartier de Pasaia Antxo.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 2 600
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 900

Donostia - Herrera

Seconde station assurant la desserte de Pasaia, Herrera a bénéficié du programme Metro Donostialdea. C'est une toute nouvelle station sortie de terre en 2012, idéalement située à l'entrée «est» de Donostia et à proximité du quartier de Pasaia San Pedro. L'intermodalité avec les modes routiers urbains (DBus), interurbains (Lurraldebus) et les modes doux (aménagement piéton et cyclables) est efficace.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 1 800
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 4 200

Donostia - Intxaurreondo

Première station de la commune de Donostia, Intxaurreondo a été créée dans le cadre du chantier du Metro Donostialdea. Station enterrée, elle est intégrée au quartier sud d'Intxaurreondo.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 1 000
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 2 500

Depuis cette station, les lignes DBUS 24, 27 et 33 assurent la desserte du centre commercial Garbera.



Centro comercial de Garbera
Source : lamaquinista.com



LA DESSERTE DU TOPO DES SÉQUENCES HYPER-URBAINES

Les stations du Topo ont été découpées en plusieurs séquences.

- Séquences hyperurbaines ou métro
- Séquences urbaines
- Séquences périurbaines et/ou entrées de villes

Trois stations assurent la desserte de territoires urbains (moins d'un arrêt sur trois).

Loiola

La station de Loiola se trouve à équidistance entre celle de Intxaurreondo et celle de Anoeta (environ 1 km de chaque). Elle assure la desserte du quartier de Loiola, et permet une fois parcourus quelques centaines de mètres à pied d'atteindre le quartier en pleine densification de Riberas de Loiola.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 600
- nombre d'emplois à 1 000 m de la station : env. 5 000

Anoeta

Cette station permet la desserte du stade Anoeta ainsi que des quartiers attenants.



Stade de Anoeta
Source : Google Images

Ainsi que le centre commercial Arcco.

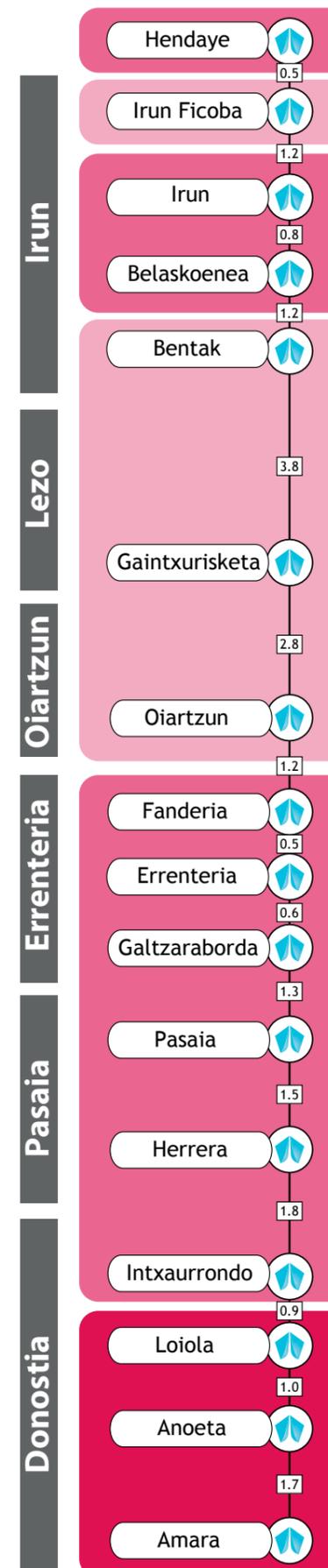


Centro comercial de Arcco
Source : Google Images

Amara

Station «butoir», elle oblige les Topo à faire demi-tour pour continuer vers Lasarte. Située en plein coeur de Donostia, cette station n'est à l'heure actuelle pas enterrée.

- nombre d'emplois à 500 m de la station : env. 3 800
- nombre d'emplois à 1000 m de la station : 13 000



TOPO ET CERCANIAS

DES MODES FERROVIAIRES COMPLÉMENTAIRES

Cercanias, le RER de Donostia

Le service Cercanias a une vocation très proche de ce que l'on retrouve en France, en banlieue parisienne avec le RER (réseau express régional). Il permet de relier des pôles urbains majeurs (Irun, 60 000 habts, Renteria 40 000 habts, Donostia 186 000 habts) en un temps très court (environ 20 minutes) en desservant au total 7 points d'arrêts intermédiaires. Le titre unitaire est de 1,8 € (2,65 € pour l'aller-retour). La desserte des Cercanias s'inscrit dans la partie nord de la liaison Irun-Donostia.

Ce service bénéficie d'une exploitation « optimisée » grâce à un temps de présence en gare limité, des rames équipées « agent seul » ainsi qu'un matériel roulant aux capacités d'accélération importantes. Cependant, des améliorations sont encore possibles, notamment :

- en réalisant des services express, ne desservant par exemple que les gares les plus fréquentées (Irun, Lezo/Renteria, Gros et Atotcha). C'est le type de liaison réalisé par les Media Distancias, avec un temps de parcours de 16 minutes environ,
- en améliorant la vitesse commerciale, grâce à des travaux sur la voie et une amélioration de la signalisation

Topo, le métro basque

Le Topo, exploité par Euskotren, a une vocation proche des services de métro que l'on peut trouver dans les capitales européennes. Il permet de relier Hendaye puis Irun à Donostia en 37 minutes en desservant à l'heure actuelle 14 points d'arrêts, soit plusieurs arrêts dans chaque commune desservie. Le titre unitaire coûte 2,3 €. La desserte du Topo s'inscrit dans la partie sud de la liaison Irun-Donostia.

Vers plus de complémentarité...

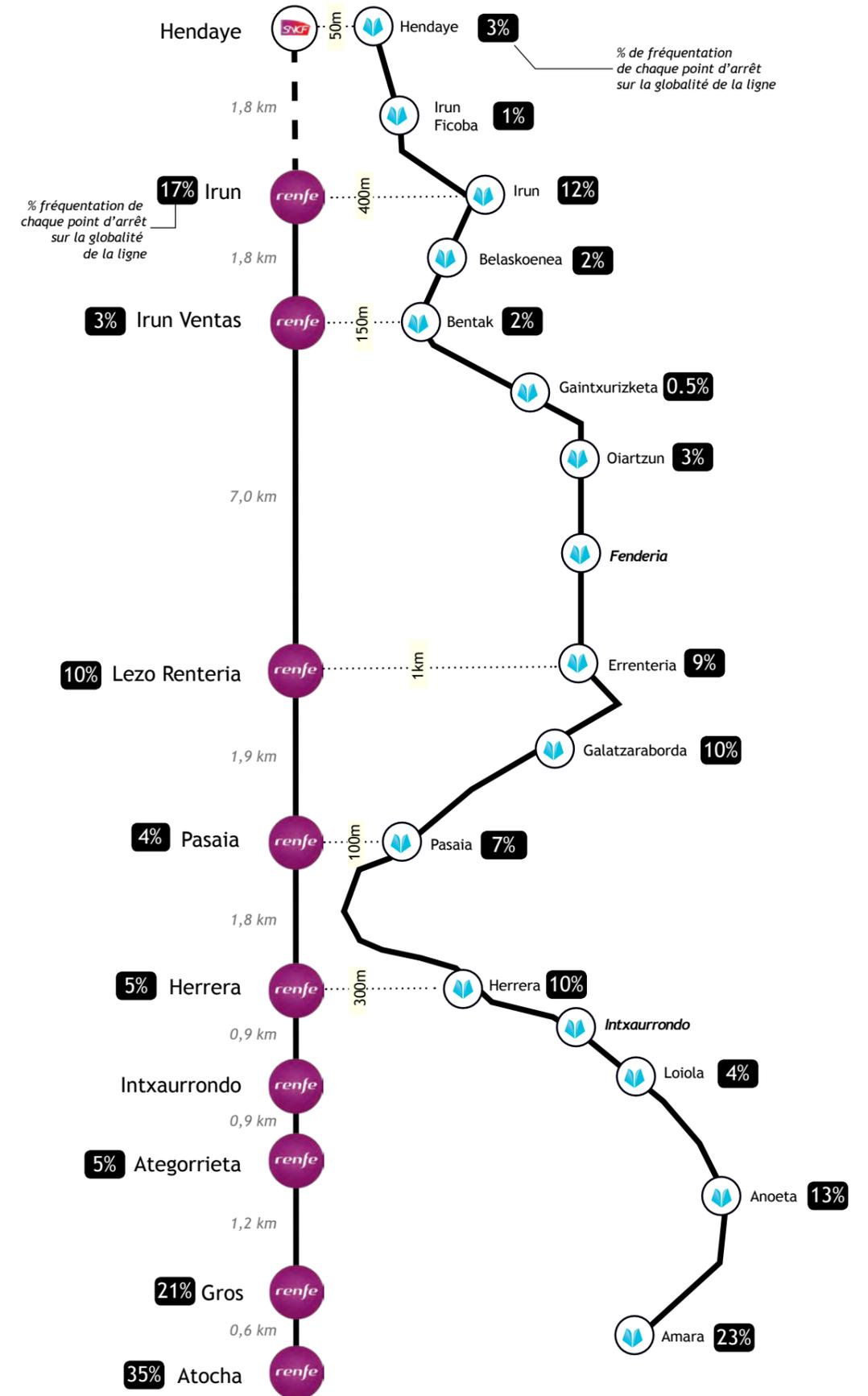
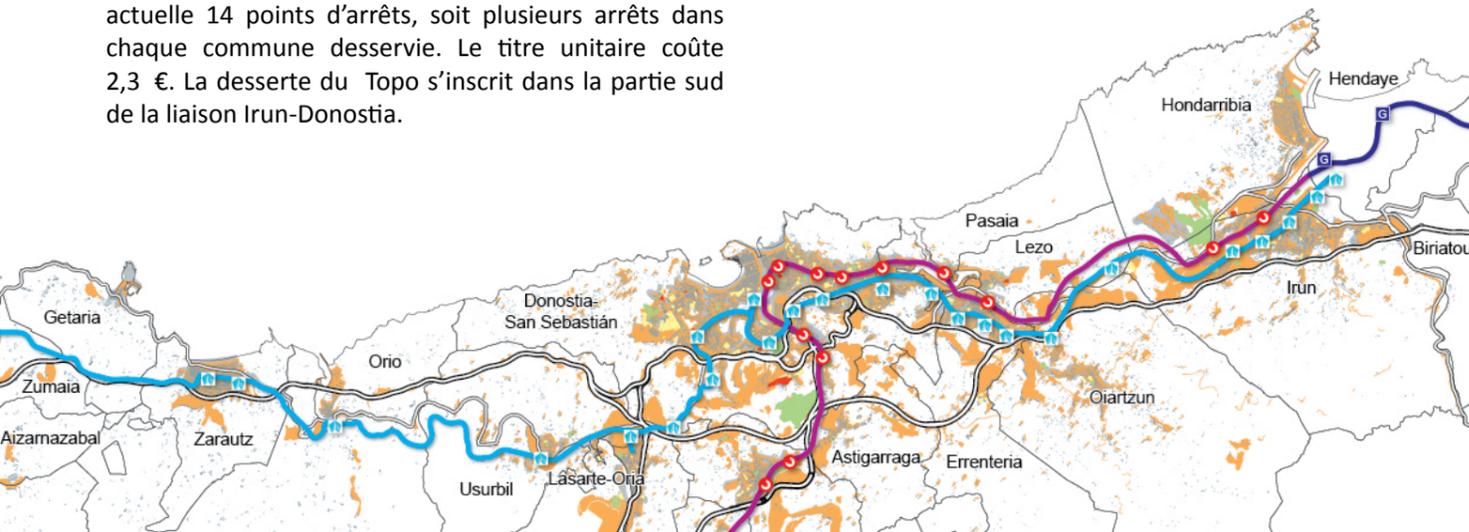
Le territoire basque profite de deux offres complémentaires au nord. Il est essentiel d'aborder la desserte du territoire de façon systémique en intégrant ces deux offres dans l'ensemble des réflexions à venir, non pas dans un esprit de concurrence, mais plutôt de complémentarité.

Dans la logique transfrontalière, il doit être possible pour l'usager de bénéficier d'un accès facilité tant au réseau Cercanias qu'au réseau Topo.

Cela passe par une meilleure intégration :

- en termes de signalétique,
- en termes de tarification,
- en termes de billettique.

Cette amélioration doit passer par un important accompagnement en termes de communication.





GLOSSAIRE

SOURCES

Nord :

- Enquêtes trafic des autoroutes A63 et A64 - 2004-2008, ASF,
- Route de la Corniche - Analyse des enquêtes de trafic et de stationnement en période estivale (novembre 2011 et juillet 2012) - Étude menée par Egis France pour le Conseil général 64,
- Enquête ménages et déplacements (2009) - Étude menée par le CETE Sud Ouest et Alyce Sofreco pour le SCoT Bayonne sud Landes.

Sud :

- Étude de trafic voyageurs sur le corridor atlantique à l'horizon 2010 (BAH-EPYPSA 2007)
 - Panorámica del Transporte en Euskadi 2011 (Análisis de la evolución del sistema de transportes en Euskadi correspondiente al año 2011),
 - Imagen de la Demanda de Transportes en la CAPV. Año 2011 (Estudio de caracterización de la demanda de movilidad de las personas y del transporte de mercancías en el País Vasco, en cada uno de los medios de transporte),
 - Estudio de la Movilidad en la CAPV de 2011 (Estudio de caracterización de la movilidad de personas en el País Vasco, basado en la encuesta telefónica realizada a residentes en la CAPV entre abril y junio del año 2011)
- L'Observatoire des Transports de EUSkadi, est une unité rattachée à la Direction des Transports, du Ministère du Logement, des Transports et des Travaux publics. Son but est de maintenir et diffuser la connaissance, les analyses, l'interprétation et la projection des systèmes de transport (et de leur demande).

Transfrontalier :

- Livre Blanc de l'Eurocité Basque - Document référence (2001) et Mise à jour (2009) - Agence transfrontalière
- Enquêtes de trafic voyageurs régional et transfrontalier (2008-2009) - Enquêtes menées par Alyce Sofreco et Araldi, pour le GEIE RFF Dax-Vitoria
- Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées - Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (DREAL Midi Pyrénées) et Ministerio de Fomento (Secretaría General de Transportes, División de Prospectiva y Tecnología del Transporte).

ICONOGRAPHIE

L'offre de mobilité présente de part et d'autre de la frontière, est multimodale. Afin de représenter au mieux l'ensemble des modes, des iconographies sont présentes tout au long du document.



Offre de bus urbain
Ex : Chronoplus



Offre de car interurbain
Ex : LurraldeBus



Offre de métro
Ex : Metro Donostialdea



Offre de train régional
Ex : TER



Offre de RER
Ex : Cercanias



Station taxi



Agence de location de véhicules



Location de vélos

ANNEXE

En annexe au présent document est proposé le document reprenant les résultats des enquêtes routières réalisées aux 3 passages de frontières (EMC + Atlantic Transport),

Agence d'Urbanisme
Atlantique et Pyrénées

Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64 106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV
Porte J
64 000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30
www.audap.org

Eurorégion Aquitaine-Euskadi
Akitania-Euskadi Euroeskualdea
Eurorgión Aquitania Euskadi

Rue Leku Eder - ZI des Joncaux
F. 64700 - Hendaye
Tel. 00 33 5 59 01 64 80
Fax. 00 33 5 59 70 18 50

www.aquitaine-euskadi.eu
aquitaine-euskadi@aquitaine-euskadi.eu



Partenaires d'une partie de l'étude

