

**ETUDE D'OPPORTUNITÉ D'UNE LIAISON
TRANSFRONTALIERE DE CAR EXPRESS VIA L'A63/
A8**



SYSTRA

SYSTRA

TABLE DES MATIÈRES

1.	OBJET	4
2.	DEMANDE DE DÉPLACEMENTS	4
2.1.	ENQUÊTES ROUTIÈRES TRANSFERMUGA	4
2.2.	ENQUÊTES ESTIVALES (ÉTÉ 2015)	6
2.3.	FRÉQUENTATION DES BUS PESA	11
2.4.	SYNTHÈSE	13
3.	OFFRE DE TRANSPORT ACTUELLE ET EVOLUTIONS	13
3.1.	VOITURE PARTICULIÈRE	13
3.2.	VOITURE PARTICULIÈRE + TOPO	14
3.3.	VOITURE PARTICULIÈRE + CERCANIAS	14
3.4.	COVOITURAGE	14
3.5.	TRAINS (+ TOPO)	14
3.6.	AUTOCARS	15
3.7.	SYNTHÈSE	18
3.8.	EVOLUTIONS	19
4.	CONCERTATIONS DU PUBLIC	21
4.1.	CONCERTATION 1 : COMPRENDRE LE CHOIX DE MODE DES USAGERS	21
4.2.	CONCERTATION 2 : LES CONTOURS D'UNE FUTURE LIGNE DE CAR EXPRESS TRANSFRONTALIÈRE	24
5.	OPPORTUNITÉ D'UNE LIAISON TRANSFRONTALIÈRE DE CAR EXPRESS, EMPRUNTANT L'A63/A8	26
5.1.	AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DE L'OFFRE DISPONIBLE	26
5.2.	AMÉLIORER VISIBILITÉ ET INTERMODALITÉ DES ARRÊTS DE BUS	26
5.3.	CRÉER UN SERVICE EXPRESS D'ACCÈS À L'AÉROPORT	27
5.4.	CRÉER UN SERVICE EXPRESS ENTRE SAINT SÉBASTIEN ET BAYONNE, PUIS HOSSEGOR/CAPBRETON	27
5.5.	DESCRIPTION DES SERVICES	28
5.6.	GOUVERNANCE	29
5.7.	MODÈLE ÉCONOMIQUE	30
6.	ANNEXE : SOURCES	31

1. OBJET

Ce rapport vise à analyser l'offre et la demande de déplacements transfrontaliers de moyenne distance au Pays Basque, et à proposer des pistes pour améliorer cette offre.

2. DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

2.1. Enquêtes routières Transfermuga

Les enquêtes routières de Transfermuga ont été réalisées en **semaine hors période estivale**. Les résultats sont donc peu représentatifs des déplacements occasionnels (weekend, vacances, etc.) de moyenne distance, qui sont plutôt effectués le weekend.

Les enquêtes ont lieu sur trois postes stratégiques permettant de traverser la frontière entre la France et l'Espagne à Irun :

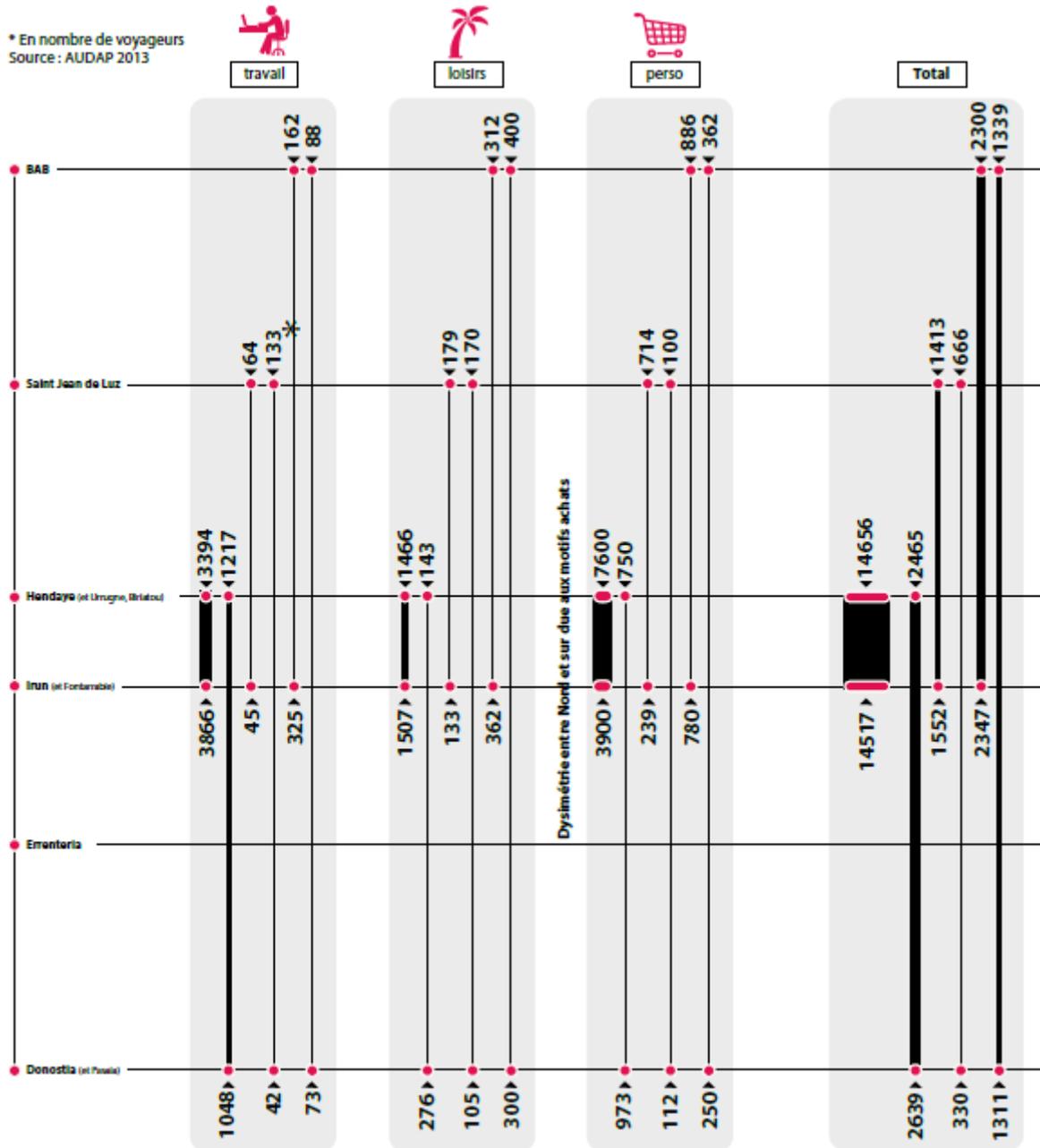
- A63 Biriadou le 11 avril 2013
- D810 Béhobie le 14 mai 2013
- D912 Irun le 16 mai 2013

Les enquêtes recensent les informations suivantes :

- Origine et destination du déplacement
- Type de véhicule
- Nombre de passagers
- Motif du déplacement
- Fréquence du déplacement
- Choix d'un autre mode envisageable pour ce même type de déplacement

Ces enquêtes reflètent bien les déplacements transfrontaliers effectués en semaine au Pays Basque, puisque la part modale de la voiture pour les déplacements transfrontaliers sur le corridor Donostia/Bayonne est supérieure à 90%.

Le diagramme ci-dessous, issu du diagnostic territorial des études de Transfermuga, montre les principaux besoins en déplacements enquêtés.



La demande principale se concentre très largement entre Hendaye et Irun et sort du cadre de cette étude. Augmenter la part modale des transports en commun sur ce segment nécessite de développer une offre de transports transfrontalière urbaine, déjà existante mais certainement à développer plus.

Il existe ensuite une demande importante Donostia Saint Sébastien vers Hendaye, notamment en lien avec le motif travail : de nombreux espagnols travaillent en effet à Hendaye. Le TOPO, qui circule avec une bonne fréquence entre Donostia et Hendaye, est une offre de transport en commun très compétitive sur ce segment.

Pour les segments restants, la demande en déplacements (2 sens) est plutôt faible :

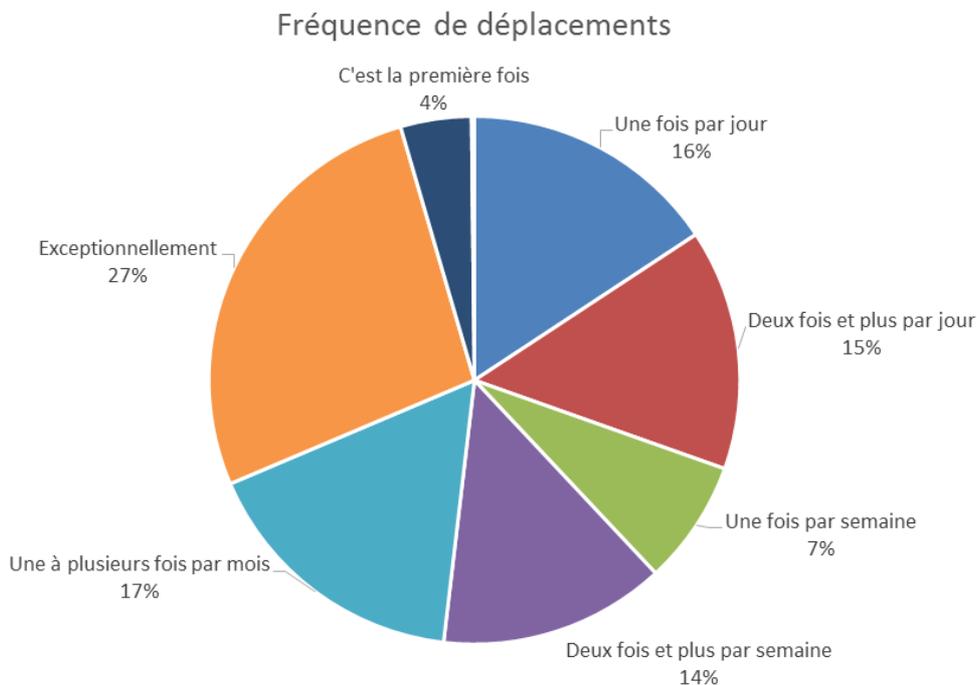
- 3000 personnes entre Saint-Jean-de-Luz et Irun
- 1000 personnes entre Saint-Jean et Donostia
- 4600 personnes entre Irun et BAB

- 2600 personnes entre Donostia et BAB

Soit au total 11 000 déplacements environ. Sur ce segment des voyages de moyenne de distance sur un territoire étendu, les parts modales des transports en commun sont généralement assez faibles. Ainsi, si 10% des déplacements se faisaient en transports en commun (chiffre très volontariste), la demande serait de 1100 déplacements par jour, soit une vingtaine de bus remplis, soit encore dix bus par sens. Ainsi, la demande est relativement faible, et la réflexion sur le niveau d'offre à proposer sur ces axes est à avoir à l'aune de ces ordres de grandeur.

Sur ces déplacements, les motifs personnels et loisirs représentent environ 50% (5400 déplacements sur 11200), alors que les enquêtes ont été menés en semaine, hors vacances, et surtout hors été. La demande en déplacements pour ces motifs est très probablement plus élevée en weekend, et surtout largement plus élevée en été, comme le montrent d'autres chiffres dans cette étude.

La **fréquence** de déplacements, calculée sur l'ensemble des déplacements enquêtés, reflète un constat similaire. Bien que les enquêtes routières aient été réalisées en semaine hors saison estivale, plus d'un quart des voyages sont réalisés de manière **exceptionnelle**.



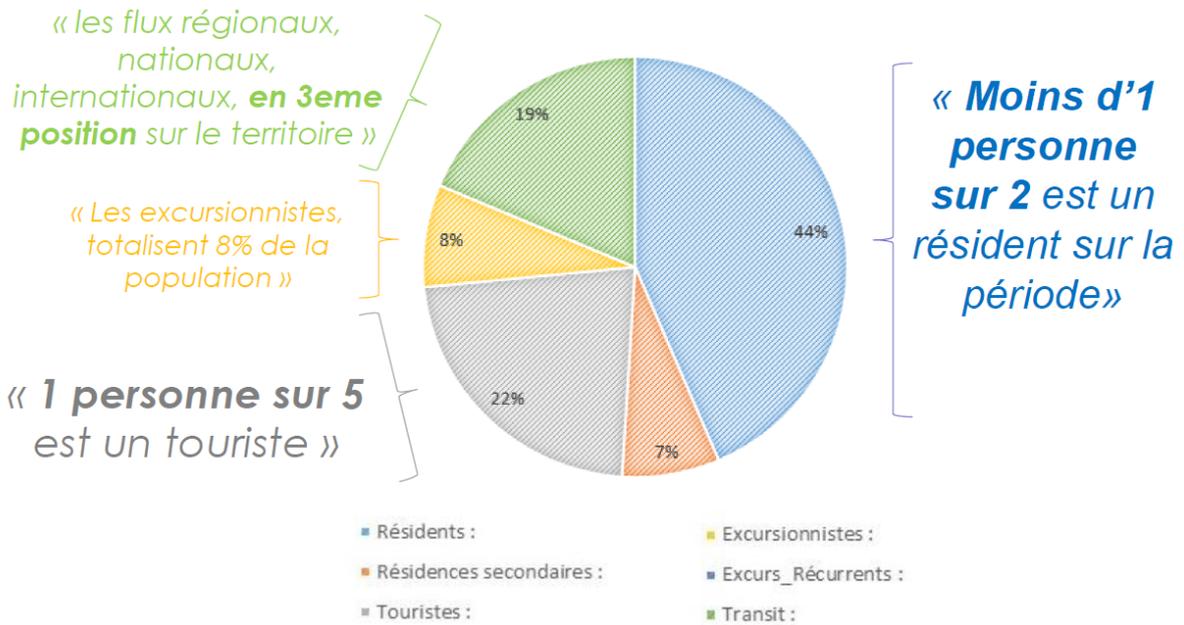
Les enquêtes routières transfrontalières montre que la demande captable par une offre routière transfrontalière, entre Bayonne-Anglet-Biarritz / Saint-Jean-de-Luz / Irun / Saint Sébastien, est faible, à 11 000 déplacements par jour en semaine. Même en semaine, il s'agit à 50% de déplacements en lien avec le motif loisir et personnel, des motifs où la voiture présente des avantages importants.

Ces déplacements sont probablement plus nombreux le WE, et en été.

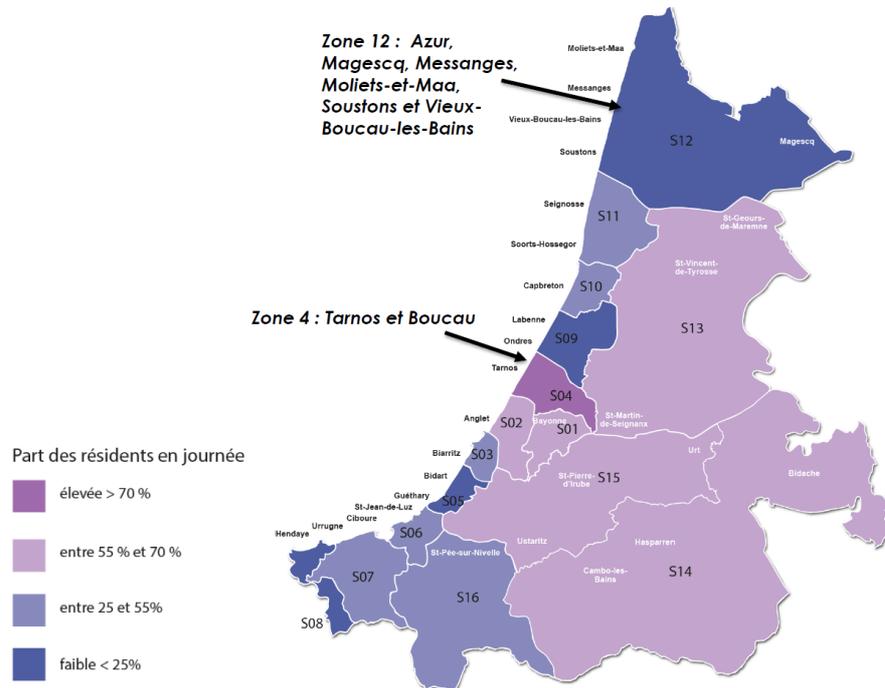
2.2. Enquêtes estivales (été 2015)

Une **enquête estivale** a été réalisée en été 2015 dans le bassin de vie basco-landais. Elle vise à étudier la mobilité sur le littoral en haute saison.

Le territoire est occupé en été à la fois par **des résidents et des visiteurs**. La répartition est assez homogène (44% de résidents). Cette zone très touristique nécessite donc une desserte en transport en commun efficace. Les **excursionnistes** se déplacent uniquement pour une journée. Ils ne sont captables en transports en commun qu'à condition que l'amplitude horaire du service de transports en commun soit élevée, pour que l'excursionniste puisse « rentabiliser » sa journée.

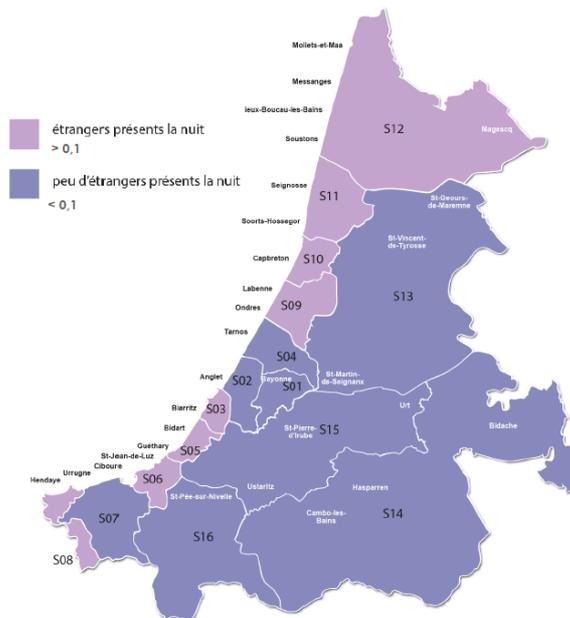


Plusieurs destinations se distinguent et sont privilégiées par les touristes. Tout au long du littoral, les villes d'Hendaye, Bidart ou encore Labenne ont une majorité de vacanciers la journée (part supérieure à 75%).

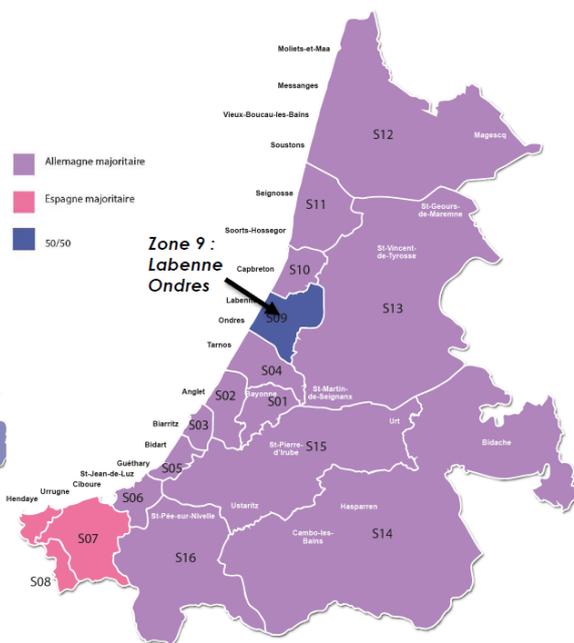


La zone basco-landaise attire beaucoup d'étrangers, principalement des Espagnols. La présente étude se concentrera donc sur les touristes espagnols traversant la frontière. Les zones de Biarritz, Bidart, Hendaye, ou plus au Nord Capbreton, sont les zones les plus attractives pour les étrangers. Les arrêts des services de transport en commun doivent au mieux répondre à ces attentes.

Où dorment les étrangers ?



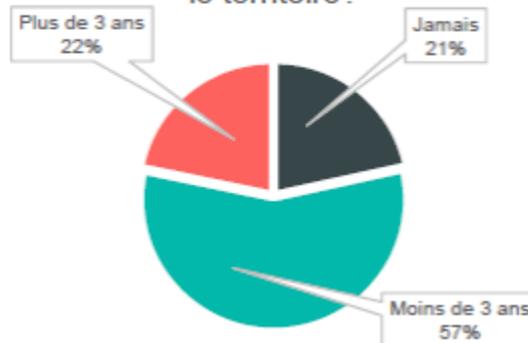
L'origine pour les étrangers



Les voyageurs de la zone sont principalement des habitués. Ils ont fait de ce littoral leur destination régulière pour les vacances. Plus de la moitié des personnes interrogées lors de

cette enquête estivale est revenue dans la région en moins de trois ans. En moyenne, les vacanciers viennent dans la région 4 fois par an (vacances, weekend, journée).

A quand remonte votre dernière venue sur le territoire?

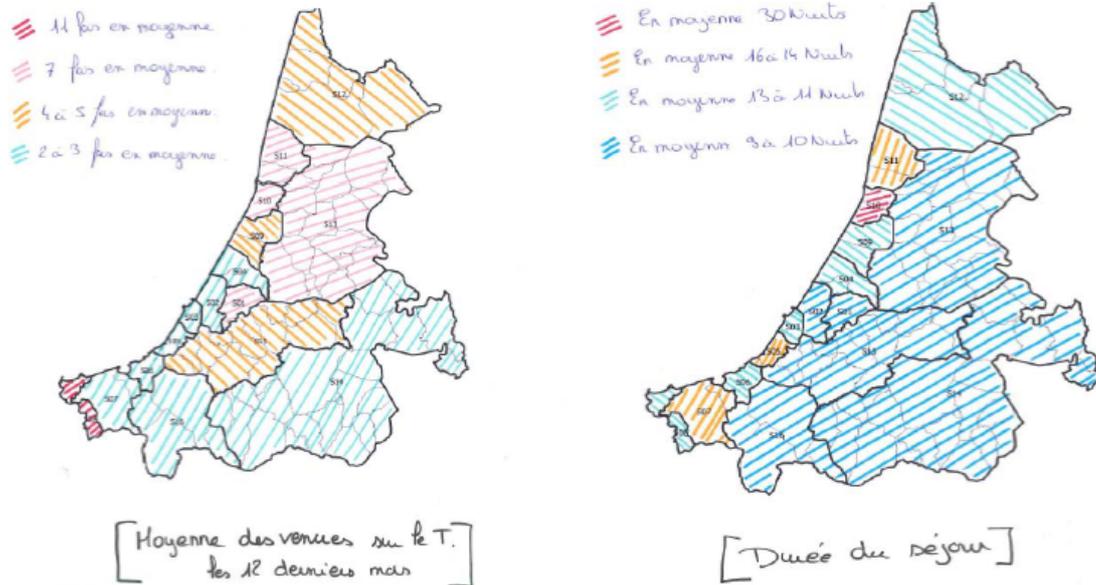


Combien de fois êtes-vous venus dans la région ces 12 derniers mois pour les répondants étant déjà venus ?



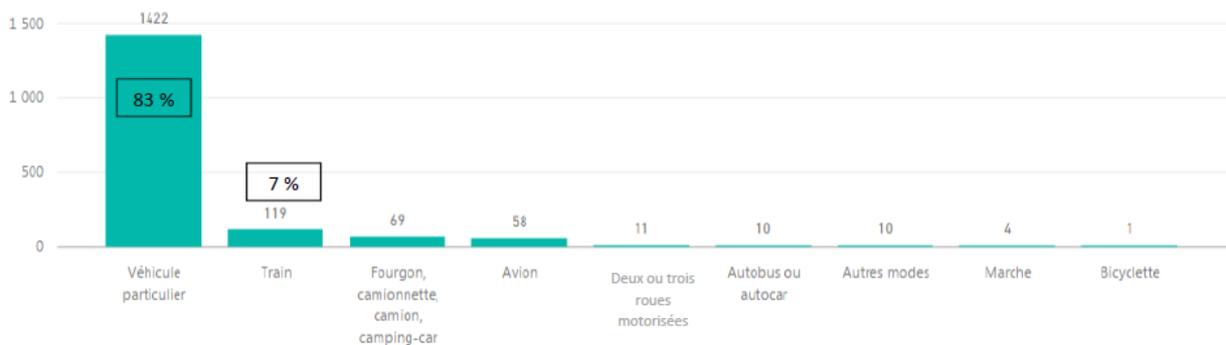
Il ressort néanmoins que la zone frontalière **d'Hendaye, très attractive**, est également la région où les touristes reviennent le plus régulièrement. Ceci peut s'expliquer notamment par l'offre de transport très développée en Espagne jusqu'à Hendaye. Par ailleurs, la durée du séjour varie selon les régions. La zone de **Capbreton** est par exemple vouée à attirer des touristes pour des **longues périodes**. Ces derniers préféreront donc venir en voiture individuelle afin d'avoir plus de liberté pendant leur long séjour. En revanche, les zones de Biarritz et de Bidart attirent des touristes séjournant en moyenne entre 3 et 10 nuits, et permettent d'imaginer plus facilement un report vers des modes collectifs.

Des touristes / excursionnistes qui connaissent la région et qui viennent régulièrement

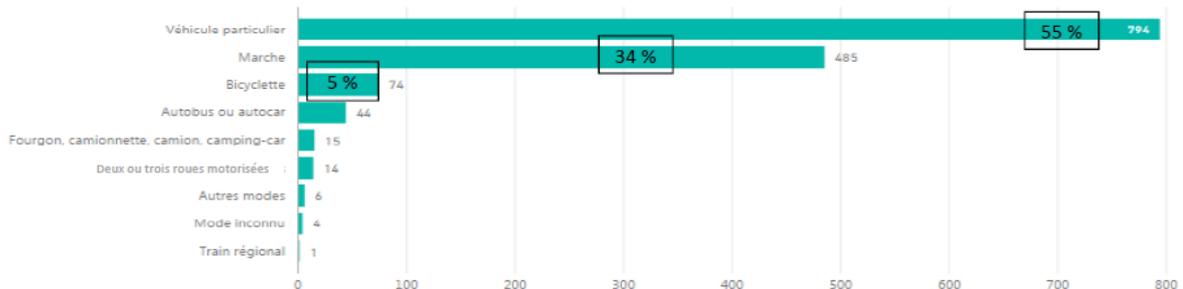


Néanmoins, l'enquête montre que **la voiture est le mode préféré** des vacanciers de la région, à la fois pour atteindre leur destination touristique et pour se déplacer lors de leur séjour.

Le mode de transport pour venir dans la région :



Mode de transport pour circuler aujourd'hui

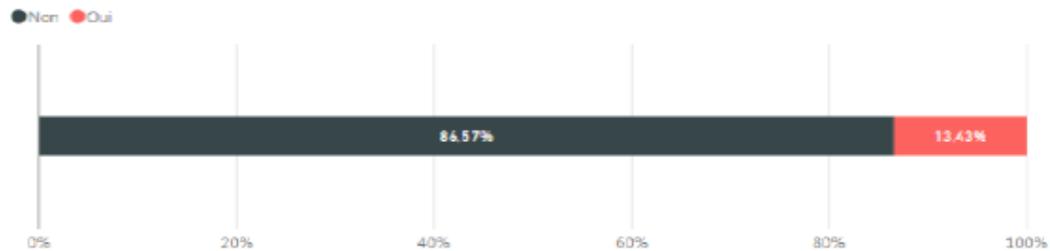


Les contraintes liées à la **congestion** sont peu problématiques, les temps de trajet ne sont pas une priorité pour les déplacements des personnes en vacances (aucune contrainte horaire, confort favorisé, flexibilité, etc.).

L'état du trafic est-il une contrainte ?



Cette contrainte peut elle remettre en cause la prochaine visite / le prochain déplacement



L'enquête estivale montre que la zone basco-landaise attire beaucoup de touristes et d'excursionnistes, notamment des Espagnols. Certains secteurs sont plus attractifs (Hendaye ou Bidart par exemple). **Ces voyageurs ont tendance à revenir régulièrement en vacances sur le littoral tout au long de l'année, ils sont souvent des habitués connaissent le territoire.**

Par ailleurs, ils préfèrent utiliser leur propre véhicule pour venir en vacances, tout en acceptant les conditions parfois difficiles de circulation. L'offre en transport faible, ainsi que les durées de séjour parfois longues, peuvent s'avérer des critères décisifs.

L'enjeu posé est donc le suivant : **faire connaître** à ces voyageurs réguliers les offres alternatives, les fidéliser et leur offrir des outils toute l'année, à pérenniser.

2.3. Fréquentation des bus PESA

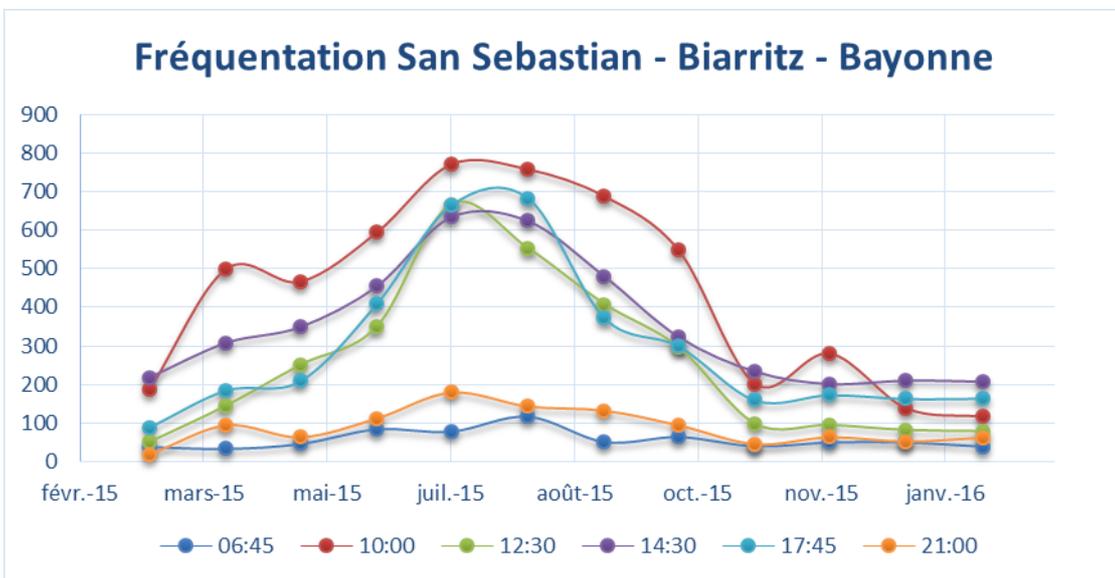
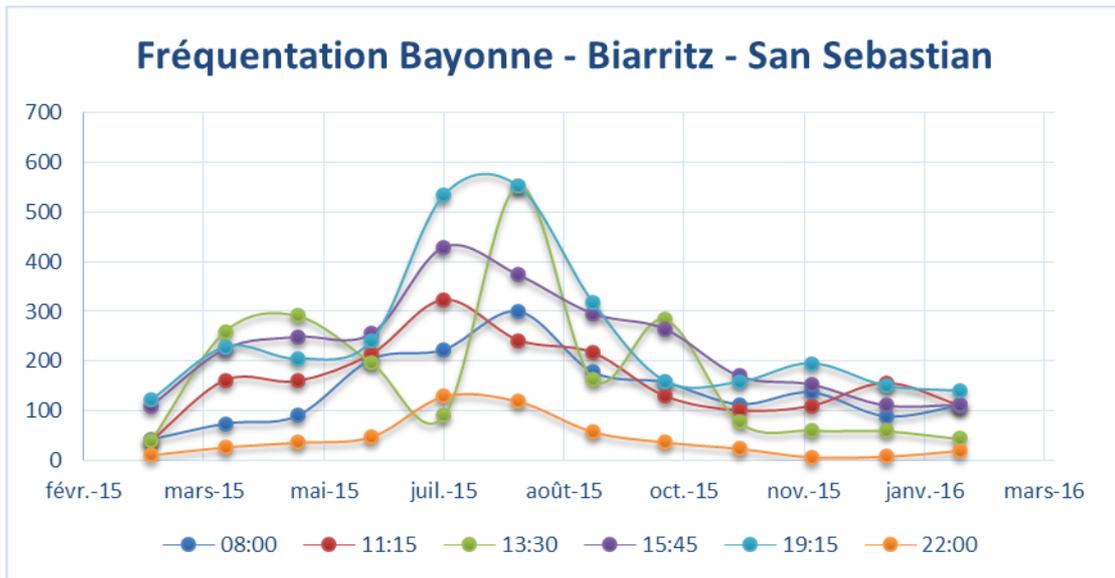
Nous étudions ici l'offre PESA en particulier car :

- C'est une des rares offres transfrontalières « locales » ;
- Nous disposons de données fiables ;
- C'est la seule entreprise privée (toutes ont été contactées) à répondre régulièrement aux sollicitations de l'Eurorégion.

Les résultats de fréquentation fournis dans ce paragraphe concernent l'année 2015. Six services étaient existants par sens et par jour entre Bayonne et Saint Sébastien. Aujourd'hui, il n'existe plus qu'un bus par jour et par sens. La fréquentation a donc diminué davantage.

Les graphiques suivants mettent en lumière un **pic de fréquentation** entre le mois de juin et le mois de septembre. Ces services sont principalement utilisés en période estivale par les touristes rejoignant le littoral.

Par ailleurs, en été, dans le sens Saint Sébastien - Bayonne, le bus du matin 10h est le plus fréquenté, alors que dans le sens inverse, le pic horaire intervient à 19h45. En hiver, le **pic horaire** est moins prononcé. Les bus en milieu de journée sont les plus fréquentés.



Cependant, les fréquentations de cette ligne de bus restent faibles. Le tableau suivant montre les fréquentations moyennes par bus en 2015 :

Voyageurs moyen par bus	06h45	10h00	12h30	14h30	17h45	21h00
mars-15	1.26	6.03	1.68	7.03	2.90	0.61
avr-15	1.13	16.67	4.87	10.27	6.20	3.17
mai-15	1.52	15.06	8.10	11.26	6.77	2.06
juin-15	2.83	19.83	11.70	15.17	13.67	3.77
juil-15	2.55	24.87	21.48	20.45	21.42	5.81
août-15	3.81	24.45	17.84	20.13	22.03	4.65
sept-15	1.73	22.93	13.60	16.00	12.43	4.43

oct-15	2.10	17.68	9.58	10.42	9.68	3.06
nov-15	1.37	6.73	3.30	7.77	5.33	1.53
déc-15	1.70	9.37	3.20	6.70	5.80	2.13
janv-16	1.70	4.63	2.77	7.00	5.47	1.77
févr-16	1.38	4.03	2.76	7.14	5.69	2.17
Année	1.93	14.43	8.47	11.65	9.83	2.94

On note ainsi que même avec une offre importante et régulière tout au long de la journée, le service n'est emprunté qu'en **période estivale**. Les études PESA ont montré que les recettes ne couvraient pas le coût du service de cette ligne, ce qui explique le maintien de seulement un bus par jour et par sens.

2.4. Synthèse

La demande en déplacements transfrontaliers entre la France et l'Espagne est faible :

- Les déplacements domicile-travail sont de courte distance et concernent principalement les habitants d'Hendaye ou d'Irun. Cette population n'est probablement pas intéressée par une ligne de car express ;
- Les déplacements sont principalement réalisés pour des motifs occasionnels, donc sur des périodes définies (weekend, vacances scolaires) ;
- Les durées de séjour sur le littoral basco-landais sont longs, les touristes favorisent donc des voyages en véhicule particulier pour plus de confort. Les conditions de circulation impactent peu leur choix de mode ;
- Les lignes PESA existantes ont montré une faible fréquentation et donc une faible rentabilité même lorsque l'offre est importante. La demande est concentrée en été.

3. OFFRE DE TRANSPORT ACTUELLE ET EVOLUTIONS

Ce chapitre décrit l'ensemble des offres de transport permettant de relier Bayonne à Saint Sébastien (aller uniquement). Les indicateurs de coût et de temps de parcours valent pour ce trajet particulier.

3.1. Voiture particulière

Entre Bayonne et Saint Sébastien :

- 5.85€ péage + 5.7€ carburant + stationnement à destination (1 à 2.24€/h à Saint Sébastien, 1€ la demi-journée à Bayonne en surface, maximum 1,60€/h en souterrain)
- 50 min
- Fréquence illimitée

3.2. Voiture particulière + Topo

Depuis Ficoba ou Hendaye :

- 4.10€ péage + 3.66€ carburant + 2.45€ Topo (stationnement gratuit à Ficoba)
- 45 + 15 + 36 = 1h36 (considérant un temps d'attente = la demie fréquence, d'après Google le temps de parcours en voiture entre Bayonne et Hendaye peut varier de 30 à 60 min)
- Fréquence contrainte par celle du Topo : 30 min à Hendaye, 15 min à Irun

NB : en considérant un rabatement vers la gare d'Irun, on réalise un gain de 11 min sur le temps de parcours du fait de l'offre Topo plus importante (différence marginale sur le temps/cout VP) ; néanmoins cette option peut paraître moins évidente pour les Français qui préfèrent potentiellement laisser leur voiture et acheter leurs billets en France.

3.3. Voiture particulière + Cercanias

Depuis Irun :

- 4.10€ péage + 3.91€ carburant + 1.90€ Cercanias (2.75€ pour l'A/R) + stationnement en gare d'Irun (0,05€/min)
- 45 + 15 + 25 = 1h25 (même remarque qu'au-dessus)
- Fréquence contrainte par celle de la ligne C1 : 30 min à Irun, 60 min pour les trains directs

NB : le temps de parcours vaut ici pour les directs qui passent toutes les heures. La fréquence à Irun est globalement la demi-heure mais le temps de parcours des autres itinéraires (C1 + Euskotren) varie entre 40 et 55 min. L'estimation proposée pour le temps de parcours est donc plutôt optimiste. Toutefois, on peut considérer que les usagers qui prennent leur voiture visent l'horaire du train qui les intéresse (donc un direct).

3.4. Covoiturage

Entre Bayonne et Saint Sébastien :

- 5 €
- 50 min
- Fréquence irrégulière

3.5. Trains (+ TOPO)

Entre Bayonne et Saint Sébastien :

- Correspondance obligatoire à Irun/Hendaye
- 13 €

- 1h30 minimum (selon correspondance)
- 20 trains par jour

3.6. Autocars

L'offre en autocars, mis à part le 816 express, évolue fortement d'un mois à l'autre. Les données ci-dessous ont été recueillies au mois de juin 2017.

Pour tous les cars en dehors du 816 Express, le cabotage est interdit, à savoir que seuls les déplacements transfrontaliers sont autorisés.

Car 816 Express (Bayonne - Irun - Hendaye) + Topo :

- 2 € + 2.45€ Topo
- 80 + 15 + 36 = 2h11
- Fréquence contrainte par celle du Car 816 Express : 4 cars le weekend
- Dessertes:
 - Bayonne gare
 - Place des basques
 - Bayonne St Léon
 - 2 stations à Anglet
 - Biarritz aéroport
 - Biarritz Négresse
 - 4 stations à Saint-Jean-de-Luz donc la gare
 - Ciboure
 - Urrugne
 - 4 stations à Irun
 - 3 stations à Hendaye dont la gare et la plage

Alsa : Bayonne - Saint Sébastien :

- entre 8 et 35 €
- 1h30
- 5 cars par jour avec des dessertes différentes
- Dessertes:
 - Place des Basques
 - Biarritz aéroport
 - Floquet Biarritz
 - Donostia gare routière

Pesa : Bayonne - Saint Sébastien

- 8 €

- 1h15
- 1 car par jour : 11h15 la semaine et 12h15 le weekend entre Bayonne et Saint Sébastien et 10h30 entre Saint Sébastien et Bayonne
- Offre dimensionnée pour absorber la clientèle touristique
- Dessertes:
 - Place des Basques
 - Union Bayonne
 - Floquet Biarritz
 - Biarritz aéroport
 - Donostia gare routière

Pesa : Bayonne - Saint Sébastien - Bilbao

- 8 €
- 1h45
- 1 car par jour : 12h15 entre Bayonne et Bilbao et 7h entre Bilbao et Bayonne
- Offre dimensionnée pour absorber la clientèle touristique
- Dessertes:
 - Place des Basques
 - Union Bayonne
 - Floquet Biarritz
 - Biarritz aéroport
 - Bidart
 - Saint-Jean-de-Luz clinique
 - Saint-Jean-de-Luz gare
 - Hendaye plage
 - Hendaye consulat
 - Hendaye gare
 - Irun rue
 - Donostia gare routière

Flixbus : Bayonne - Saint Sébastien

- entre 5 et 16€
- 1h15
- 1 car par jour : 12h05 entre Bayonne et Saint Sébastien et 17h05 entre Saint Sébastien et Bayonne
- Dessertes:
 - Place des Basques
 - Floquet Biarritz
 - Donostia gare routière

Oibus: Bayonne - Saint Sébastien

- 6 €
- 1h30

- 2 cars par jour : 11h30 et 20h45 entre Bayonne et Saint Sébastien et 6h30 et 15h30 entre Saint Sébastien et Bayonne
- Dessertes:
 - Place des Basques
 - Biarritz gare
 - Saint-Jean-de-Luz gare routière
 - Hendaye pont international
 - Donostia gare routière

Eurolines : Bayonne - Saint Sébastien (non détaillé par la suite car offre internationale très longue distance)

- 48 €
- 1h15
- 1 car par jour : 4h15 entre Bayonne et Saint Sébastien et 00h30 entre Saint Sébastien et Bayonne
- Dessertes:
 - Place des Basques
 - Biarritz gare
 - Irun
 - Donostia gare routière

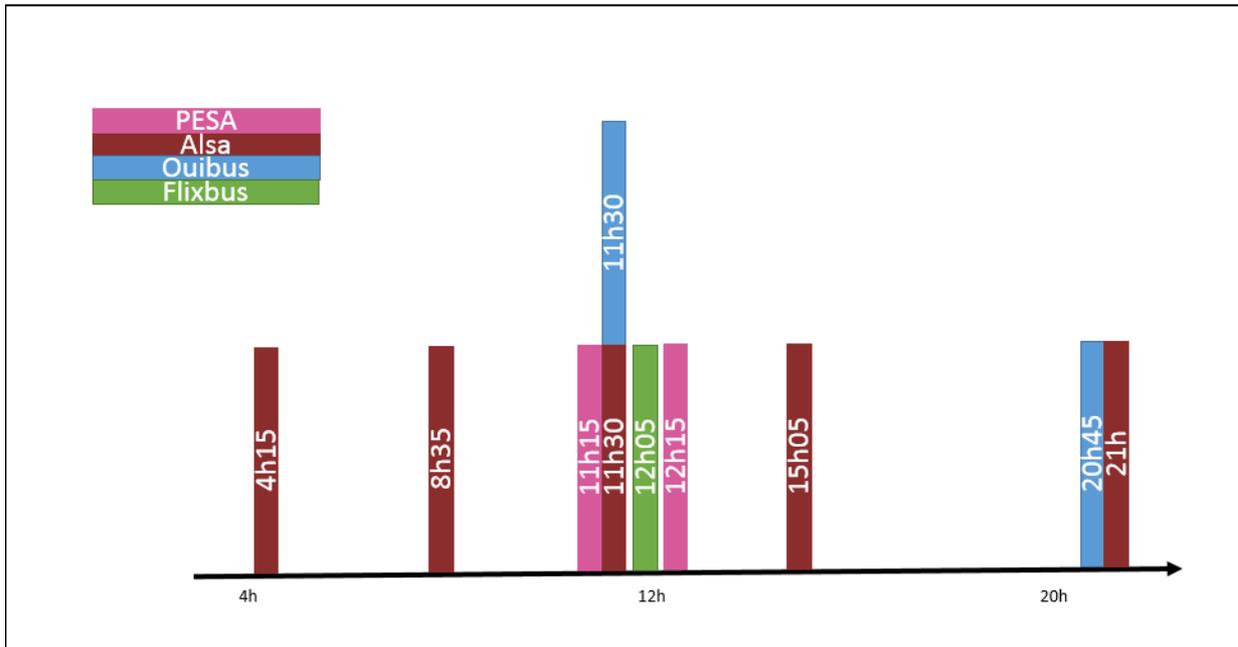
Réseau LURRALDEBUS :

- Relie l'ensemble des villes de Guipúzcoa, en complément des différentes lignes urbaines
- Les lignes numérotées de E20 à E28 assurent la desserte de Fontarrabie, Irun souvent jusqu'à Saint Sébastien
- Pour certaines lignes, du fait de l'utilisation de l'autoroute, le temps de trajet est très performant
- Ce réseau est intéressant à étudier dans le cas présent car il illustre la toute nécessité d'une offre express, intermodale et avec une culture du car à développer encore côté Français

Le tableau suivant regroupe l'ensemble de l'offre bus dans le secteur :

France \ Espagne	Irun	Saint Sébastien
Bayonne Place des Basques	PESA (1/j - 1h15 - 6€) ALSA (3/j - 1h00 - 8€)	Flixbus (2/j - 1h15 - 8€) Ouibus (3/j - 1h30 - 6€) PESA (2/j - 1h15 - 8€) ALSA (8/j - 1h30 - 8€)
Bayonne Gare	-	-
Biarritz Parking Floquet	PESA (1/j - 1h00 - 5€)	Flixbus (1/j - 0h55 - 8€) PESA (2/j - 0h55 - 7€) ALSA (8/j - 1h10 - 8€)
Biarritz gare	-	Ouibus (3/j - 1h10 - 5€)
Biarritz aéroport	PESA (1/j - 0h50 - 5€)	PESA (2/j - 0h45 - 7€) ALSA (10/h - 0h45 - 7€)
Saint Jean de Luz	PESA (1/j - 0h30 - 2€) ALSA (3/j - 0h20 - 10€)	Ouibus (3/j - 0h50 - 5€) PESA (1/j - 0h55 - 5€) ALSA (6/j - 0h25 - 7€)
Hendaye	-	Ouibus (3/j - 0h25 - 5€) PESA (1/j - 0h40 - 3€) ALSA (3/j - 0h40 - 10€)

La répartition des horaires de bus sur la journée est la suivante, dans le sens Bayonne - Saint Sébastien. On ne peut que souligner la concentration des offres au même moment de la journée- superposition attestant d'un manque de concertation.



3.7. Synthèse

La voiture particulière est très concurrentielle: les temps de parcours sont très avantageux, et ce mode est plus confortable (pas de correspondance, pas de rabattement ni de temps d'attente, etc.). Le covoiturage reste une alternative intéressante en termes de prix et de temps de trajet, même si l'offre est peu régulière et que les lieux de rendez-vous sont variables d'un covoitureur à un autre.

Traverser la frontière franco-espagnole en train est peu commode étant donné la rupture de charge à Hendaye et Irun, et le changement de gare et d'opérateurs (TER en France et TOPO en Espagne).

Enfin, l'offre de bus est très variée (opérateurs français et espagnols) mais présente plusieurs points noirs :

- **Offre peu visible** : il est difficile de visualiser l'ensemble des services disponibles compte tenu du nombre important d'opérateurs de bus ;
- **L'offre est très variable d'une période à une autre** : les horaires sont très fluctuants et le nombre de services par jour fluctue d'un mois à l'autre ;
- **Les arrêts des bus varient d'un opérateur à un autre** (gare ferroviaire, Place des Basques, aéroport, etc.) ;
- **Les fréquences sont faibles** (notamment hors saison estivale) et les horaires sont **concentrés** en milieu de journée pour la plupart des opérateurs ;
- Au-delà de l'offre, c'est surtout un problème d'organisation, de répartition et d'information qui est ici posé.

Le tableau ci-dessous offre un comparatif des performances des offres de transports entre Bayonne et Saint Sébastien.

Mode	Temps	Prix	Fréquence	Confort
Voiture particulière	50 min	12 €	Illimitée	+++
Covoiturage	50 min	5 €	Irrégulière	++
Trains	1h30	18 €	20/jour	++
Autocars	1h15	8 €	Plus de 20/j toutes compagnies confondues	++

La comparaison des modes montrent qu'en l'état actuel des choses, **le train n'est pas un mode attractif** à cause de ses tarifs élevés et du changement à Hendaye qui impose des temps de parcours plutôt élevés. **L'autocar a plus de chance de s'imposer comme moyen alternatif à la voiture.**

On notera aussi qu'en juin, 30 cars circulent entre Bayonne et Saint Sébastien. C'est déjà plus que les 20 cars estimés pour couvrir une demande théorique de 1100 personnes par jour dans notre analyse de la demande.

3.8. Evolutions

En matière de transport routier, il est prévu le prolongement de la RD85 entre l'A63 et la RD817.

En matière ferroviaire, sont prévus :

- La modernisation de la ligne Hendaye - Dax
- La modernisation de la gare de Bayonne (pôle d'échange multimodal)

- La réalisation du PEM d'Hendaye (étude en cours)
- Le « 3ème rail entre Irun et Saint Sébastien (travaux en cours)
- La réalisation du Y Basque

4. CONCERTATIONS DU PUBLIC

Deux grandes campagnes de concertation ont été organisées dans le cadre de cette étude, sous la forme de deux questionnaires proposés aux internautes sur le site www.transfermuga.eu.

4.1. Concertation 1 : comprendre le choix de mode des usagers

La première concertation a eu lieu du 19/05/2017 au 19/08/2017, et a réuni 168 réponses, majoritairement en français (73%), mais aussi en espagnol (21%) et en basque (6%). Les acteurs de la mobilité (Eurorégion, ATTG, Offices de tourisme, etc.) ont relayé largement l'appel à répondre au questionnaire. L'objectif de cette concertation était de comprendre le choix de mode des usagers pour leurs déplacements transfrontaliers.

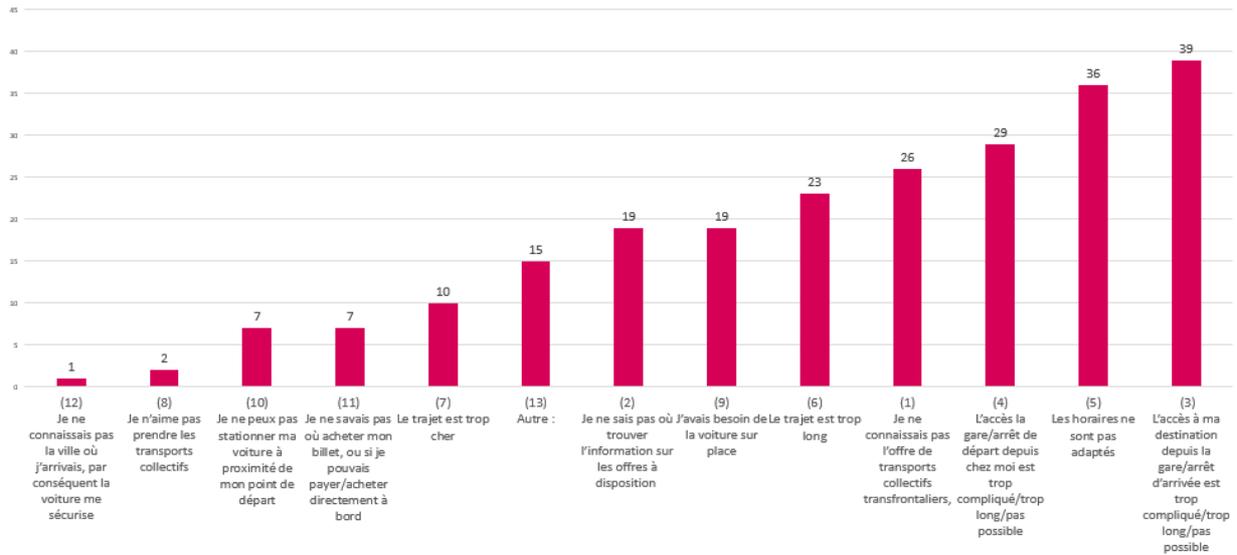
Les principaux enseignements de la concertation sont les suivants :

- Les voyages transfrontaliers décrits par les répondants sont principalement liés aux loisirs (60%). Côté espagnol, Saint Sébastien arrive largement en tête des destinations/origines des déplacements (45%). Côté Français, c'est Bayonne qui arrive en tête (30%, 50% si on considère Bayonne-Anglet-Biarritz), suivie d'Hendaye (23%) ;
- La difficulté/le coût de stationnement est la motivation principale de l'utilisation des transports en commun, alliée à une démarche écologique ;



Quand on leur demande ce qu'il faudrait améliorer, 79% des utilisateurs des transports en commun invoque un trajet plus rapide.

- Cinq raisons majeures sont invoquées par les automobilistes qui ne prennent pas les transports en commun : des arrêts trop éloignés du domicile/de la destination du voyage, des horaires pas adaptés, une méconnaissance de l'offre, un trajet trop long, ou encore le besoin de la voiture sur place. Le prix en revanche n'est pas un critère.



98% des automobilistes se disent prêts à prendre les transports en commun pour un trajet futur,

- Si c'était plus rapide (40%)
- Si c'était plus simple (32%)
- Si c'était plus lisible (11%)
- Si les horaires étaient mieux adaptés (10%)

Ainsi, l'amélioration de l'offre transfrontalière en transports en commun passe avant tout par un service plus rapide. Une amélioration des horaires et de la connaissance du service semble aussi nécessaire.

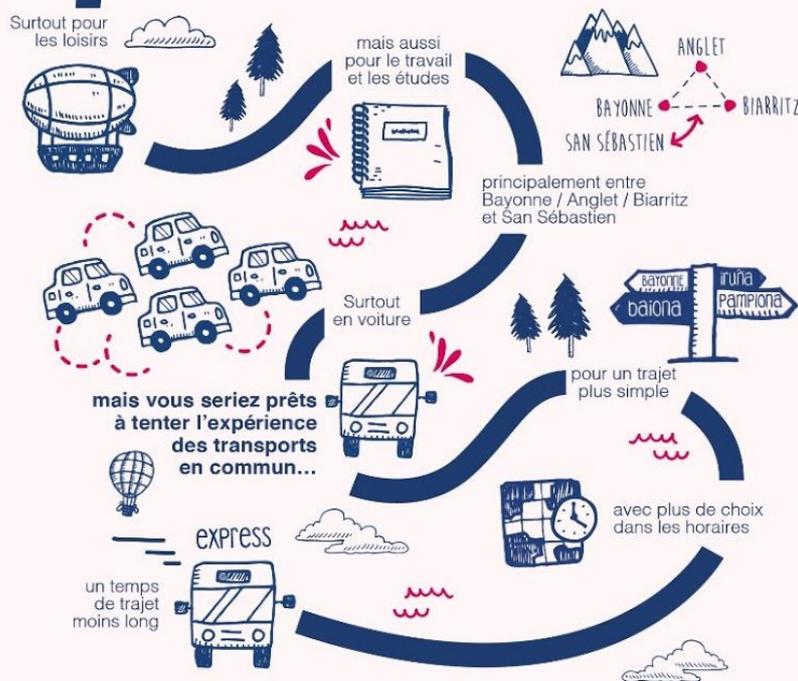
Transfermuga

concertation Transfermuga

PHASE 1

PARCE QUE VOS AVIS AMÉLIORENT
LES MOBILITÉS TRANSFRONTALIÈRES,
merci d'avoir participé au questionnaire
sur votre expérience.

Vos voyages entre le Pays basque
français et espagnol, ça donne quoi ?



Pour le moment, le covoiturage ne vous séduit pas, parce qu'il vous est inconnu ou parce que les applications numériques ne sont pas votre tasse de thé. En revanche, vous seriez quand même prêts à l'essayer pour les loisirs.

Retrouver l'intégralité
des résultats
de la concertation sur



transfermuga.eu

CONCERTATION TRANSFERMUGA 2

Vos avis nous permettent d'étudier des améliorations concrètes, comme la création d'une ligne publique de car express pour des déplacements transfrontaliers. Du 10/10 au 15/11, venez nous donner votre avis sur ce que vous attendriez de cette ligne !

4.2. Concertation 2 : Les contours d'une future ligne de car express transfrontalière

Lors de cette deuxième concertation, qui a eu lieu du 15/10/2017 au 18/01/2018, les répondants étaient invités à décrire un trajet transfrontalier qu'ils pourraient faire en car. 125 personnes ont répondu au questionnaire, dont 89% en français et 11% en espagnol. A 86%, les répondants ont décrit un trajet pour un motif de loisirs/shopping.

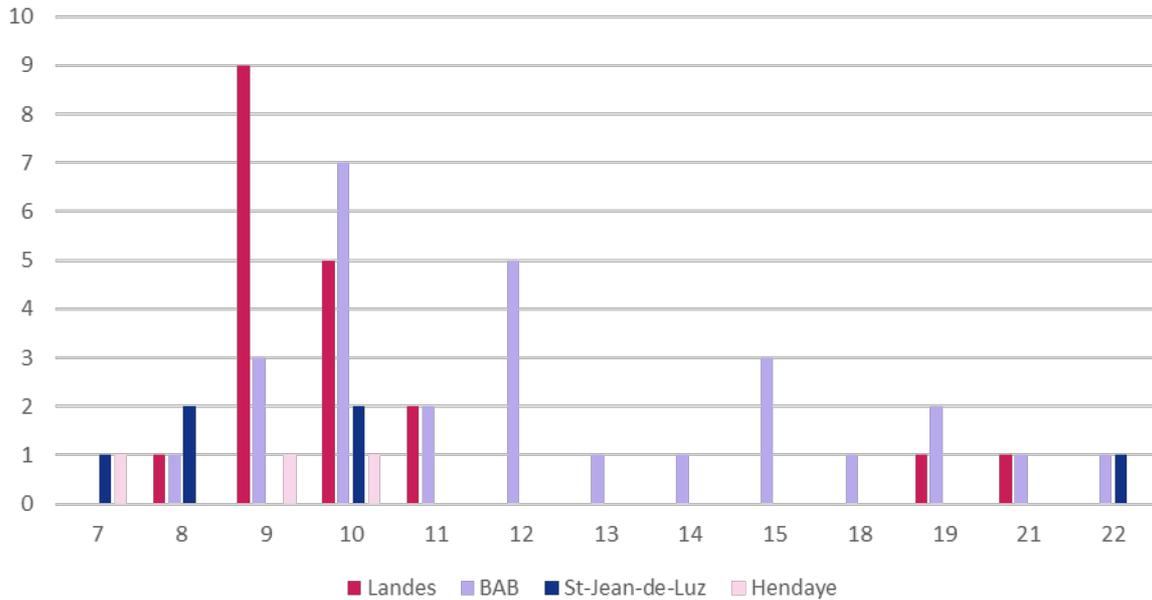
Les principaux enseignements de cette concertation sont les suivants :

- Parmi les arrêts proposés, la gare routière de Saint-Sébastien ressort très clairement du côté espagnol (68%). Côté français, c'est l'arrêt Places des Basques qui est le plus cité (36%). Hossegor et Capbreton sont aussi régulièrement cités (23%). Hendaye et Irun, qui génèrent aujourd'hui de nombreux déplacements transfrontaliers, ne sont que peu cités : en effet, d'autres transports en commun performants existent entre ces villes (TOPO, réseau de bus urbains Hegobus). On remarque aussi que les arrêts mal identifiés ou inexistantes aujourd'hui ne sont quasiment jamais cités (Sorties nord et sur de Saint-Jean-de-Luz, Ficoba et Béhobie). Enfin, l'aéroport de Biarritz n'est que peu cité, conséquence du très faible taux de réponse des Espagnols au questionnaire : en effet, il s'agit avant tout d'une destination pour les espagnols, les français n'identifiant pas l'aéroport comme un potentiel arrêt de départ pour se rendre de l'autre côté de la frontière.

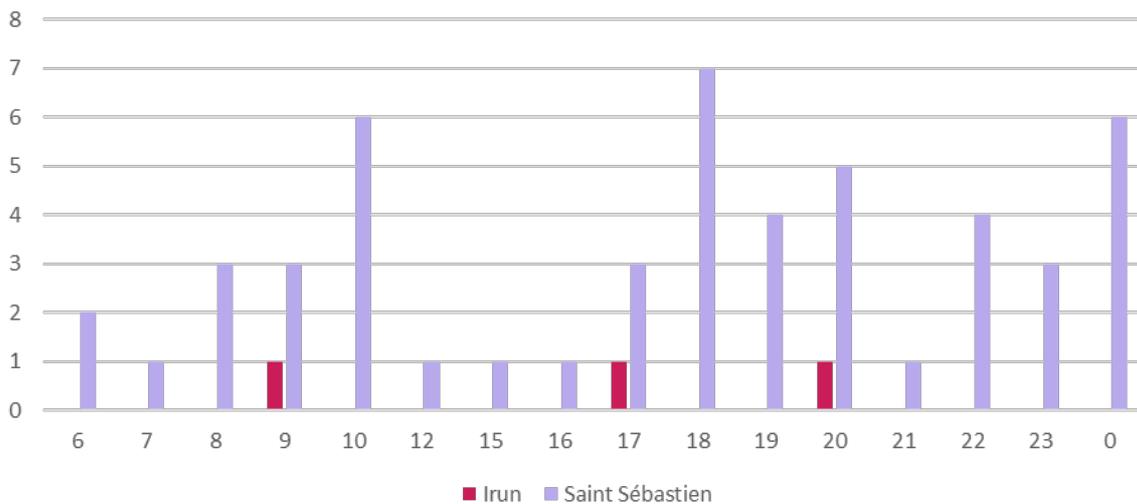
		VILLE DE FRANCE										Total général
		Hossegor : office de tourisme	Capbreton : gare routière	Bayonne : Place des Basques	Anglet	Biarritz : Parking Floquet	Aéroport de Biarritz	Saint Jean de Luz : sortie nord	Saint Jean de Luz : gare routière	Saint Jean de Luz : sortie sud	Hendaye : gare	
VILLE ESPAGNE	Parking Ficoba à Irun	1	2	1								4
	Béhobie à Irun (Ventas)		2	1								3
	Irun Centre / Gare / Paseo Colon	1		4		1	2		1	2	1	12
	Parking Loyola à Saint-Sébastien	1	1	6	3	5	1	1	1		2	21
	Gare routière de Saint-Sébastien	8	13	33	3	6	5	1	8		8	85
		11	18	45	6	12	8	2	10	2	11	125

- Concernant les heures de départ, on observe une demande marquée le matin depuis les Landes vers Saint-Sébastien ; alors que depuis Bayonne-Anglet-Biarritz, la demande est plus répartie sur la journée. Les demandes de retours Espagne -> France le soir sont assez équitablement répartis entre 17h et minuit. On observe une heure creuse en milieu de journée.

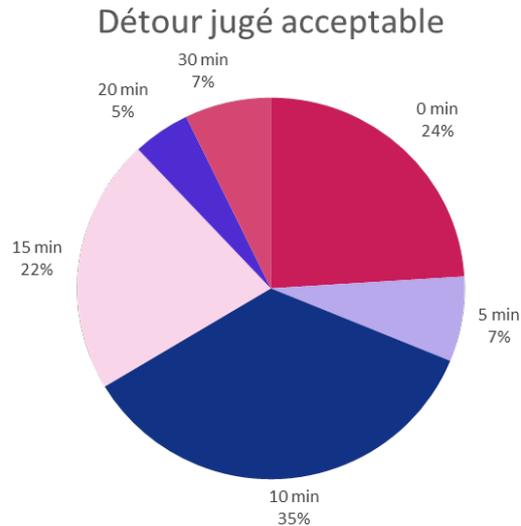
Heures de départ - France



Heures de départ - Espagne



- Le prix du billet pratiqué actuellement (entre 5€ et 9€) pour les trajets transfrontaliers est majoritairement jugé acceptable par les répondants. 28% des personnes interrogées sont prêtes à payer 10€ ou plus, 26% des personnes interrogées ne sont pas prêtes à payer plus de 5€.
- Les répondants attendent un réseau express. Le temps moyen de détour jugé acceptable par les utilisateurs est de 10 minutes. Seuls 34% accepteraient un détour de 15 minutes ou plus.



5. OPPORTUNITÉ D'UNE LIAISON TRANSFRONTALIÈRE DE CAR EXPRESS, EMPRUNTANT L'A63/A8

L'offre existante est importante comparée à la demande, avec des cars qui réalisent la liaison entre Bayonne et Saint Sébastien tout au long de la journée pour des temps de parcours raisonnables en comparaison à la voiture particulière. En revanche, l'offre peut être améliorée de plusieurs manières pour ainsi attirer davantage de voyageurs.

5.1. Améliorer la lisibilité de l'offre disponible

Il apparaît que cette offre est **peu lisible et peu régulière**, notamment compte tenu des variations observées entre la période estivale et non estivale.

En termes de visibilité, il est difficile pour le voyageur d'obtenir les horaires des bus disponibles, de connaître les lieux exacts de passage des bus et les sites où acheter son billet. Le site Transfermuga répertorie l'ensemble de l'offre transfrontalière et renvoie vers les sites des différents opérateurs. Le site comparabus.com permet de comparer l'ensemble des offres existantes pour un trajet donné.

Une autre action en faveur de la lisibilité et de la visibilité consisterait à travailler sur la signalétique, avec une identité visuelle unique et commune, facile d'appropriation par tous, usagers, citoyens/habitants, comme institutionnels et exploitants.

5.2. Améliorer visibilité et intermodalité des arrêts de bus

Les sites desservis par les bus interurbains transfrontaliers sont peu visibles. Dans chaque commune, plusieurs arrêts existent selon la compagnie de bus. Pour améliorer ce point noir de l'offre en transport en commun routier, certaines solutions sont proposées :

- Une halte par ville rassemblant l'ensemble des bus pour toutes les compagnies, avantageusement situées au regard des conditions d'intermodalité ;
- Une signalétique présente et forte sur les sites pour clarifier l'offre disponible ;
- Des indications d'accès depuis les autres modes de transport (autoroutes, gare ferroviaire, etc.) ;

- Des aménagements pour l'attente des voyageurs.

5.3. Créer un service express d'accès à l'aéroport

L'aéroport de Biarritz est un des plus importants aéroport de la région. En améliorant son accessibilité depuis l'Espagne, il sera davantage sollicité et emprunté. Côté français, la ligne 816 (et 816 Express) permet de le rejoindre facilement. En revanche depuis Saint Sébastien, l'offre est plus pauvre. Un projet de gare routière à l'aéroport de Biarritz est en cours et les travaux sont engagés. Une liaison transfrontalière express en car paraît tout à fait opportune, en particulier si l'on propose un itinéraire direct et des horaires de services cadencés avec les horaires de départ et d'arrivée des vols.

En analysant les horaires des avions à l'aéroport de Biarritz, on remarque qu'ils sont répartis sur l'ensemble de la journée, avec des départs de 6h30 à 21h, et des arrivées entre 08h30 et 22h30.

JEUDI HIVER 2017/2018

COMPAGNIE	N° de vol	HORAIRE	ORIGINE	TYPES	DESTINATION	N° de vol	HORAIRE		
HOP		NIGHT STOP		CRK	LYON	A54081	06H45	02/11/17	22/03/18
AIR France		NIGHT STOP		A319	ORLY	AF7481	06H45	02/11/17	22/03/18
EASY JET	U23701	08H30	CHARLES DE GAULLE	A319	CHARLES DE GAULLE	U23702	08H55	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7496	08H30	ORLY	A319	ORLY	AF7497	09H15	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7654	10H20	CHARLES DE GAULLE	AVRO	CHARLES DE GAULLE	AF7655	11H00	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7480	12H00	ORLY	A319	ORLY	AF7483	12H45	02/11/17	22/03/18
RYANAIR	FR5331	12H45	CHARLEROI	B738	CHARLEROI	FR5332	13H10	02/11/17	22/03/18
HOP	A54082	10H00	LYON	CR7	LYON	A54083	13H45	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7490	15H05	ORLY	A320	ORLY	AF7487	15H50	02/11/17	22/03/18
HOP	A54086	17H15	LYON	CRK	LYON	A54087	18H00	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7656	17H45	CHARLES DE GAULLE	E70	CHARLES DE GAULLE	AF7657	18H20	02/11/17	22/03/18
EASY JET	U23705	19H50	CHARLES DE GAULLE	A319	CHARLES DE GAULLE	U23706	20H15	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7488	19H55	ORLY	A319	ORLY	AF7491	20H40	02/11/17	22/03/18
HOP	A54088	21H20	LYON	CRK			NIGHT STOP	02/11/17	22/03/18
AIR FRANCE	AF7484	22H30	ORLY	A319			NIGHT STOP	02/11/17	22/03/18

Horaires d'un jeudi en hiver à l'aéroport de Biarritz (Source : aéroport de Biarritz)

La desserte de l'aéroport en car depuis l'Espagne nécessite une certaine fréquence. En effet, le car doit arriver suffisamment avant le départ de l'avion (1h) pour que l'utilisateur ait le temps d'enregistrer ses bagages et de passer les contrôles de sécurité, mais sans arriver trop tôt (pas plus de 2h15) pour que le trajet en car soit attractif par rapport à d'autres modes de transport. De même pour le retour vers l'Espagne, où le bus doit partir suffisamment tard après l'atterrissage prévu de l'avion, mais sans partir trop longtemps après.

Ainsi, nous estimons qu'un service toutes les deux heures minimum est nécessaire pour desservir correctement l'aéroport. Pour que l'offre de desserte en car soit crédible, il est impératif que tous les vols soient desservis par le service de car transfrontalier, à l'exception éventuelle des premiers avions du matin, qui nécessiteraient un départ à 4h40 de Saint Sébastien.

5.4. Créer un service express entre Saint Sébastien et Bayonne, puis Hossegor/Capbreton

Enfin, il est également envisageable de proposer une ligne express entre Bayonne et Saint Sébastien. Elle serait identique toute l'année et ainsi plus visible aux voyageurs. Les concertations ont montré l'intérêt du public pour une ligne véritablement express par l'autoroute, avec moins de 15 minutes de détour pour desservir d'autres arrêts.

De même, de nombreux répondants ont souhaité un lien express par car entre Hossegor/Capbreton et Saint Sébastien, qui ne sont aujourd'hui pas reliées par un transport en commun.

5.5. Description des services

Afin de répondre aux opportunités identifiées, deux lignes de cars transfrontaliers sont proposées, une ligne Bayonne-Saint Sébastien, avec 7 Allers-Retours par jour, et une ligne Hossegor Saint Sébastien, avec 2 Allers-Retours par jour pendant la saison touristique (plein été, weekends au printemps et en automne).



<p>7 AR par jour + 1 A en été Exemple départs ES : 6:30, 8:40, 10:40, 13:40, 15:40, 18:00, 20:00, 23:00 en été Exemple départs FR : 8:40, 10:40, 13:00, 15:15, 18:00, 20:15, 22:40</p>	<p>2 AR par jour en été / les weekends Exemple départs ES : 10:00, 20:00 Exemple départs FR : 9:00, 19:00</p>
---	--

Elle a vocation à :

- Desservir l'aéroport pour les Espagnols : les horaires proposés sont adaptés aux horaires des arrivées/départs à l'aéroport de Biarritz (hiver 2017/2018), et un arrêt facultatif sur demande est proposé à Irun/Behobie : le car s'éloigne le moins possible de l'autoroute, tout en permettant aux habitants d'Irun de se rendre à l'aéroport. Vu le faible nombre de montées dans les cars PESA actuellement, et à cause de la congestion qui risque d'allonger le temps de parcours pour desservir cet arrêt supplémentaire, l'arrêt serait facultatif, sur demande ;
- Relier rapidement Bayonne et Saint Sébastien, qui sont les arrêts les plus demandés et les plus importants actuellement de part et d'autre de la frontière. Les arrêts intermédiaires à Biarritz, Saint-Jean-de-Luz ou Hendaye sont exclus, car il nécessiteraient des détours trop importants, supérieurs à la limite des 15 minutes exprimées lors de la concertation.

Cette desserte serait valable tous les jours de l'année. En période touristique (ou seulement les samedis dans un premier temps), il semble intéressant de proposer un retour en fin de soirée de Saint-Sébastien, vers 23h ou minuit, pour ramener les Français souhaitant profiter des pintxos de Saint Sébastien.

Hossegor-Saint Sébastien

Elle a vocation à attirer des excursionnistes (touristes à la journée), avec un départ le matin et un retour le soir dans chaque sens. La saison touristique, pendant laquelle le nombre de personnes présentes sur le territoire double, semble plus adaptée pour cette desserte dans un premier temps. On pourrait ainsi viser une desserte tous les jours les trois mois d'été (15 juin-15 septembre), et seulement les week-ends au printemps (15 avril-15 juin) et en automne (15 septembre-15 octobre), soit 130 jours par an.

Sur cette ligne, il serait intéressant de prévoir des cars en capacité de transporter quelques vélos/surfs, qui correspondent aux motifs de déplacements attendus sur la ligne (loisirs).

Hendaye

Elle ne sera donc pas desservie par ce réseau transfrontalier, pour deux raisons : d'une part elle est déjà reliée à Saint Sébastien directement par le TOPO, et d'autre part la demande transfrontalière depuis Hendaye est principalement à destination d'Irun : c'est le réseau urbain Hegobus qui a vocation à répondre à cette demande, et qui le fait déjà.

Saint-Jean-de-Luz

Le cas est différent. La congestion en été rend l'accès au centre-ville très difficile, qui ne peut donc pas être desservi par une des deux lignes, car cela générerait un détour trop important pour ce réseau express. En revanche, la ville est la destination favorite des touristes qui demandent des informations sur le pays basque français à Saint Sébastien (source : Office de Tourisme de Saint Sébastien). Il y a donc peut-être un potentiel touristique important qui n'a pas été détecté dans la concertation à cause du faible taux de réponse côté espagnol. Une ligne directe Saint-Jean-de-Luz Saint Sébastien pourrait aussi être testée en saison touristique, avec par exemple trois Allers-Retours par jour (matin, midi, fin d'après-midi). Nous n'avons cependant pas retenu cette ligne, car la demande n'a été confirmée ni par les fréquentations PESA, ni par la concertation.

5.6. Gouvernance

Ce réseau de deux lignes transfrontalières doit être porté par la puissance publique. Nous avons relevé dans l'analyse que l'offre aujourd'hui était peu lisible, non pérenne, et non rentable pour le privé. Le public pourra mieux répondre aux enjeux de la demande régionale transfrontalière.

Les lignes du nouveau réseau transfrontalier seront aussi certainement non rentables, dans un premier temps en tout cas, car la fréquentation sera assez faible. Nous l'observons dans la concertation, l'offre de car n'est pas connue aujourd'hui, et le mode souffre en France d'un déficit d'image. Par ailleurs, PESA a dû restreindre son offre car ses cars n'étaient pas assez pleins avec une offre similaire. La fréquentation moyenne était alors de 8 personnes par car sur l'année. Même la demande totale de déplacements transfrontaliers entre Bayonne et Saint Sébastien aujourd'hui est relativement faible, comme on l'a montré en début d'étude. Le privé ne souhaite donc pas proposer cette offre transfrontalière aujourd'hui. La desserte transfrontalière, et notamment la desserte de l'aéroport, s'apparente plus à du service public, et l'intervalle de 2h a été retenu dans cet esprit, afin de proposer une offre toute la journée.

Le public dispose cependant d'atouts pour installer cette offre dans le paysage des transports en commun au pays basque, et convaincre toujours plus d'utilisateurs d'emprunter ses lignes :

- En assurant une pérennité de l'offre, été comme hiver, d'une année sur l'autre, même si la ligne est déficitaire ;
- En maîtrisant et en diffusant l'information, sur l'existence de la ligne, sur les horaires, via les canaux publics (offices de tourisme, site transfermuga.eu, fiches horaires sur les arrêts, etc.) ;
- En organisant la visibilité des arrêts (signalétique) et des bus (livrée).

Le réseau doit être créé avec une volonté de pragmatisme : il faut pouvoir faire évoluer l'offre en fonction des retours des clients, des besoins de l'aéroport, des résultats commerciaux. Pour la ligne Hossegor-Saint Sébastien notamment, l'amplitude annuelle de la desserte doit être testée et ajustée en fonction de la demande, qui est aujourd'hui mal connue.

Dans cet esprit, un portage du réseau par l'Eurorégion semble être opportun. La faisabilité nécessite cependant d'être étudiée sur le plan juridique.

5.7. Modèle économique

Le coût kilométrique d'un car est généralement évalué à 2,5€/km en France (Source : référentiel socio-économique de SNCF Réseau). En Espagne, ce coût est probablement plus faible, de par des coûts salariaux plus faibles : nous considérons donc dans cette étude un coût kilométrique de 2€/km. Ce chiffre a été confirmé par les exploitants locaux.

Les tableaux ci-dessous présentent les hypothèses prises pour le modèle économique. Les prix des billets sont ceux pratiqués aujourd'hui par les exploitants privés, qui ont été jugés acceptables lors des concertations.

Distance	53 km
Nombre d'allers-retours par jour	7
Nombre de jours de service par an	365
Prix du billet	7 €
Coût kilométrique	2 €

Hypothèses pour la ligne Bayonne-Aéroport-Saint Sébastien

Distance	80 km
Nombre d'allers-retours par jour	2
Nombre de jours de service par an	130
Prix du billet	9 €
Coût kilométrique	2 €

Hypothèses pour la ligne Hossegor-Saint Sébastien

Afin d'estimer la rentabilité de la ligne, et l'éventuelle subvention d'exploitation nécessaire pour compenser les pertes, nous testons trois scénarios : avec 8 personnes par car (situation

PESA 2016), avec 16 personnes par car (équilibre recettes dépenses), et avec 25 personnes par car (succès commercial).

Un test de sensibilité est proposé avec un coût kilométrique à 2,5€/km

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Nb de clients par car	8	16	25
Recette annuelle	324 k€	647 k€	1 011 k€
Coût annuel	625 k€	625 k€	625 k€
Résultat annuel	- 301 k€	+ 22 k€	+ 386 k€
Subvention nécessaire	301 k€	0 k€	0 k€
<i>Résultat annuel avec un coût de 2,5 €/km</i>	- 480 k€	- 134 k€	+ 230 k€

Ainsi, dans le cas plausible d'un démarrage avec 8 clients par trajet, la subvention publique nécessaire au fonctionnement des deux lignes est de 300 k€ par an.

6. ANNEXE : SOURCES

http://www.lurraldeia.net/fileadmin/Bibliodocs/enquete_menages_2010.pdf

http://www.chronoplus.eu/ftp/documents/PLAN%20DE%20POCHE%20sept%202016_internet.pdf

<https://www.google.fr/maps>

http://hegobus.fr/files/files_manager/source/autre/Hegobus-Plan-misaison2017.pdf

<http://www.transports64.fr/Reseau>

<http://www.irun.org/cod/noticias/ficha.aspx?tipo=banner&clave=2312>

<http://www.dbus.eus/fr/se-deplacer-avec-dbus/lignes-et-horaires/>