

# Déploiement des cars de longue distance en Pays Basque

## Appui et contribution de l'Eurorégion Aquitaine-Euskadi, dans le cadre d'une gouvernance ouverte

## **Propos introductif**

En France, un marché du car en pleine évolution  
En Espagne, un marché important, bien que régulé  
Un mode de transports adapté au transfrontalier  
Une mission de concertation nécessaire

## **Concertation avec les opérateurs de cars**

ALSA (03/02/2016)  
PESA (12/02/2016)  
Isilines (23/03/2016)  
Starshipper (18/04/2016)  
Flixbus (sollicité, mais non rencontré)

## **Concertation avec les collectivités**

Saint Jean de Luz et l'Agglomération Sud Pays Basque (3-5-16)  
Mairie de Biarritz (4-5-16)  
Mairie de Bayonne (15-2-2016)  
Mairie d'Hendaye (31-5-16)  
Mairies d'Irun et San Sebastian

## **Synthèse et préconisations**

Une vision partagée, des actions à engager  
Un contexte particulier pour chaque commune

## Propos introductif

### En France, un marché du car en pleine évolution

#### La loi Macron

En Août 2015, la loi Macron a permis l'ouverture du marché des autocars de longue distance en France. Plusieurs compagnies ont rapidement déployé de nouvelles lignes entre les principales capitales en régionales. A peine un après la promulgation de la loi, la fréquentation de ce mode de transport, autrefois oublié, a largement augmenté. Le marché est pour ainsi dire très dynamique. A l'origine, six principales compagnies de bus étaient présentes sur le territoire français : Isilines, Eurolines, Ouibus, Starshipper, Megabus et Flixbus. Au total, ces compagnies desservaient plus de 100 destinations en France pour environ 900 lignes de bus domestiques et plus de 3000 lignes internationales. :



Depuis le début de l'été, la concentration se confirme. Après le rapprochement entre Starshipper et Ouibus, c'est désormais Flixbus qui a racheté les activités France de Megabus.

#### L'offre présente sur le littoral basque

Suite à cette concentration, trois acteurs "Macron" se maintiennent sur le littoral : Starshipper/Ouibus, Isilines/Eurolines et Flixbus/Megabus. A ceux acteurs, s'ajoutent les autocaristes transfrontaliers Pesa et Alsa.

### En Espagne, un marché important, bien que régulé

Le développement du car est très récent au nord de la frontière, mais ce mode est présent depuis déjà longtemps au sud. Il est alors intéressant de pouvoir observer ce marché déjà mur, pour tenter d'entrevoir ce qui pourrait se passer en France, ou encore s'inspirer des "best practice".

L'autocar a occupé une place importante sur les marchés du transport en Espagne, en particulier sur le segment de l'interurbain, certainement du fait de la faible importance des services ferroviaires. Ainsi, le marché des services d'autocars serait quatre fois plus important que celui des services ferroviaires en termes de voyageurs-kilomètre. Aujourd'hui, la poursuite du développement du réseau espagnol à grande vitesse et la croissance des compagnies aériennes à bas coût exercent une concurrence plus importante sur l'autocar, au moins pour certaines liaisons, mais ce mode remporte encore un grand succès auprès des habitants.

## Cadre réglementaire

Le système repose sur des concessions (droits exclusifs) de longue durée, octroyées par le gouvernement national (Ministerio de fomento) pour ce qui concerne les services longue distance ou « interurbains ». Ces droits sont de plus en plus octroyés à l'issue de procédures d'appel d'offres, sous l'influence des règles européennes. Les offres ainsi organisées apparaissent rentables : les concessions octroyées n'impliquent pas de fonds publics. Par ailleurs, le ministère des transports espagnol propose le service « bus.es », un portail d'information sur les liaisons offertes, les compagnies concessionnaires et les gares routières utilisées.

## Taille du marché

Le ministère des transports espagnol fait état, en 2013, de 94 concessions nationales, d'une longueur moyenne de 800 km, couvrant 3 600 points de desserte. Ce réseau aurait transporté 32 millions de voyageurs en 2012. Selon l'opérateur *Alsa, principal acteur notamment sur la longue distance, et partie du groupe britannique National Express*, le marché espagnol se caractérise, en 2012, par :

- l'importance de l'initiative privée : 3 678 entreprises (4 742 en 1999), essentiellement des très petites entreprises (en moyenne 10 à 11 employés et 9-10 véhicules) ; 62 000 emplois directs ; la part de marché des 5 premiers groupes ne dépasserait pas 15 % ;
- des concessions très dispersées: 1 448 franchises (dont 108 nationales) ;
- un marché mature, en déclin sur de nombreuses routes.

## Fonctionnement concurrentiel

Le système suscite certaines interrogations, tenant à la durée des droits octroyés ou à certaines conditions de leur renouvellement (par exemple la Catalogne a renouvelé 143 concessions en 2003, pour 25 ans), ou aux critères d'octroi des marchés, qui semblent de nature à avantager les titulaires sortants.

## En Euskadi

Au Pays Basque, le même cadre réglementaire est appliqué. Ainsi, de nombreuses compagnies se partagent le marché, avec une place prépondérante de l'opérateur Alsa.

## Un mode de transports adapté au transfrontalier

Dans le cadre des dossiers transports menés depuis 2013, l'Eurorégion Aquitaine-Euskadi travaille sur la question des liaisons par autocars. Elle a accompagné plusieurs opérateurs dans le développement d'offres transfrontalières et œuvré au lancement de la ligne transfrontalière Bayonne-Hendaye-Irun par le Département des Pyrénées Atlantiques.

En 2016, dans un contexte de croissance de ce mode de transports (notamment suite à la loi Macron), mais aussi pour répondre à des enjeux transfrontaliers, elle lancera une étude spécifique, dans le cadre du POCTEFA, dotée de deux principaux volets :

- l'un sur l'utilisation de l'autoroute pour développer des mobilités alternatives, telles que l'autocar et le covoiturage,
- l'autre sur les lieux de mobilité intermodaux et transfrontaliers entre Bayonne et San Sebastian.

## Une mission de concertation nécessaire

Avant de se lancer dans de telles études, il a semblé à l'Eurorégion que la multiplication des offres posait dès à présent de vraies problématiques aux communes. Pour tenter d'apporter une réponse à des questions très pragmatiques qui se posent dès **aujourd'hui** et parce que l'Eurorégion est consciente que les communes n'ont souvent pas vraiment le temps de s'en occuper, elle a lancé un dispositif de concertation en plusieurs étapes :

- des réunions avec les communes : Bayonne, Biarritz, St-Jean-de-Luz, Hendaye, Irun et San Sebastian,
- des réunions avec les entreprises d'autocars (Isilines/Eurolines, Starshipper/Ouibus, Alsa, Pesa) pour analyser leurs besoins et leurs difficultés,
- la rédaction d'une synthèse, reprenant à l'échelle de chaque commune, puis dans une logique globale, les requêtes de chacun.

**Ainsi, avant même de lancer une étude plus "prospective", l'objectif de cette première concertation est de fluidifier le processus existant, puis d'entamer des rencontres politiques afin de donner une ampleur plus stratégique au sujet,**

## Concertation avec les opérateurs de cars

ALSA (03/02/2016)

### Contexte

L'opérateur Alsa est le premier autocariste en Espagne, à l'échelle nationale. Il appartient depuis quelques années au groupe britannique National Express. Il est également présent sur notre territoire, notamment pour les liaisons avec la Navarre, sous la nom Conda. En effet, Alsa a racheté cette compagnie historique (Compania Compañía Navarra de Autobuses) et représente désormais 50% du marché interurbain de Navarre.

### Desserte

Cet opérateur réalise chaque jour des liaisons nationales et internationales en Espagne. Coté transfrontalier, il réalise une liaison Saint Jean Pied de Port vers Pampelune et une liaison Bayonne-Biarritz-San Sebastian.

Détail des heures de départ : voir fiche horaire en annexes

Détail des points d'arrêt :

- Bayonne : gare de Bayonne, rue pereire – géolocaliser
- Bayonne : place des basques
- Biarritz : mairie, avenue Joseph petit – géolocaliser
- Biarritz : gare SNCF, allée du Moura – géolocaliser
- Saint Jean de Luz : gare SNCF, bvd du commandant Passicot – géolocaliser
- Hendaye - pont international - géolocaliser
- Irun : gare internationale – géolocaliser
- San Sebastian : gare routière – géolocaliser

### Stratégie

Pour cet opérateur, il est particulièrement important, au delà des centres, de pouvoir se connecter aux gares ferroviaires grande ligne (notamment TGV), en plus des points d'arrêts classiques comme le centre et l'aéroport. En effet, sa desserte est particulièrement orientée à l'échelle nationale voire internationale.

Pour cet opérateur, les points d'arrêts suivant ont un intérêt majeur :

- Hendaye : plage et gare,
- Biarritz : gare, aéroport et centre (plages),
- Bayonne : gare et centre

## PESA (12/02/2016)

### Contexte

L'opérateur Pesa est présent en Gipuzkoa, son territoire historique. Il y propose de nombreuses dessertes pour le compte de la Diputacion de Gipuzkoa (Lurraldebus), mais est aussi connu pour ses liaisons avec l'aéroport de Bilbao.

### Desserte

Cet opérateur réalise des liaisons transfrontalières. Bayonne <> Bilbao, par la route, une fois par jour, et Bayonne <> Biarritz >> San Sebastian 6 fois par jour, toute la semaine, par l'autoroute.

Détail des heures de départ : voir fiches horaires, en annexe,

Détail des points d'arrêt :

- Bayonne : Place des basques – géolocaliser
- Biarritz : mairie, avenue Joseph petit – géolocaliser
- Saint Jean de Luz : gare, bvd du commandant Passicot – géolocaliser
- Hendaye : pont de santiago– géolocaliser
- Irun : luis mariano, géolocaliser
- San Sebastian : gare routière – géolocaliser
- (Bilbao) : *termibus*

### Stratégie

Le point d'arrêt le plus stratégique pour cet opérateur est celui de l'Aéroport de Biarritz. A cet égard, de nombreuses discussions ont déjà eu lieu avec la direction de ce dernier, mais sans véritables suites. Les enjeux concernent :

- la distribution des billets,
- la communication,
- la signalétique,
- une meilleure lisibilité du "plan de vols"

Concernant plus globalement la desserte transfrontalière, il est également évoqué l'opportunité d'aménager de véritables hubs le long de l'autoroute, afin de limiter au maximum les entrées au sein des PTU... Ces hubs seraient dotés d'une intermodalité avec l'automobile (parkings), le vélo et les bus urbains.

A Bayonne : le lieu de desserte à privilégier pour cet opérateur est la Place des Basques. En effet, la gare ne présente pas spécifiquement d'enjeux, les voyageurs ayant besoin de se connecter au réseau ferroviaire, notamment depuis San Sebastian, le font à Hendaye, après avoir pris le Topo. A Bayonne également, l'intérêt est l'intermodalité avec Transports64.

Biarritz : le premier objectif est l'aéroport. Concernant le centre ville, si le secteur de Floquet devenait un hub secondaire, cela ne poserait pas spécifiquement de problèmes. Il est bien connecté au BAB, et diminue le risque d'embouteillages pour accéder à l'hypercentre. Des aménagements pourraient être réalisés pour améliorer le parking / Hub de Floquet. Quant à la gare, de la même manière que pour celle de Bayonne, il n'existe pas d'enjeux spécifiques.

Hendaye : desservir la gare est important uniquement pour la ligne qui vient de Bilbao (Bilbao-Bayonne), car les habitants de San Sebastian, eux, prennent le Topo pour se rendre à la gare d'Hendaye. L'objectif est ici d'améliorer l'intermodalité. Lorsque les écrans d'informations seront installés à Hendaye, il serait intéressant d'envisager l'intégration des données horaires de Pesa.

Enfin, à St Jean de Luz : la desserte de cette commune semble plutôt calibré pour les opérateurs urbains et périurbains Transports64 et Iztulia / Sud Pays Basque. Pas d'enjeux majeurs pour Pesa.



## Isilines (23/03/2016)

### Contexte

Isilines est un opérateur de longue distance, issu de la loi Macron, filiale de Transdev, groupe Caisse des Dépôts. L'objectif de cet opérateur est de relier le Pays Basque en utilisant un hub à Toulouse puis la Bretagne, avec un Hub à Bordeaux.

### Desserte

Localement, Isilines assure des liaisons depuis Paris et Bordeaux jusqu'à Bayonne, Biarritz, St Jean de Luz et Hendaye, de jour comme de nuit. Il opère aussi une liaison Toulouse - Biarritz, connectée à Eurolines.

Détail des heures de départ : deux départs chaque jour depuis l'agglomération de Bayonne (Bayonne et Biarritz) et un départ quotidien depuis l'agglomération sud Pays Basque (Hendaye et St Jean de Luz).

Détail des points d'arrêt :

- Bayonne : gare, rue pereire – géolocaliser
- Biarritz : gare SNCF, allée du Moura – géolocaliser
- Saint Jean de Luz : gare, bvd du commandant Passicot – géolocaliser
- Hendaye : pont de santiago – géolocaliser

A Bayonne, la desserte se fait à la gare SNCF grâce à des discussions avec Chronoplus (même groupe, Transdev, donc mutualisation des arrêts). A Biarritz, la desserte est réalisée à la gare, mais la situation n'est pas du tout idéale.

### Stratégie

A Bayonne, la Place des Basques serait une bonne solution pour l'opérateur. Si investir ce lieu avait un coût, un modèle économique, avec "un toucher des opérateurs" pourrait être envisagé. Mais dans ce cas, il faudrait réellement aménager la place, pour un réel accueil des autocars de longue distance.

A Biarritz, Isilines envisage dans un premier temps Floquet comme point d'arrêts et indique que l'aéroport serait véritablement la meilleure solution mais avec plus de fréquences et d'amplitudes au côté transports urbains pour une vraie connexion.

Concernant St Jean de Luz, la gare routière se prête bien à de futures liaisons. L'espace est à optimiser pour éviter les conflits d'usages.

A Hendaye enfin, Ficoba apparaît comme une solution intéressante.

L'opérateur insiste sur l'importance de mener un travail sur la signalétique au droit des arrêts.

## Starshipper (18/04/2016)

### Contexte

La marque Starshipper a été créée par des autocaristes indépendants afin de se lancer dans des dessertes de longue distance, en devançant la loi Macron, d'abord dans une logique transfrontalière. Au niveau local, c'est le Basque Bondissant qui exploite les lignes Toulouse-San Sebastian et ASTG la ligne Bordeaux-San Sebastian. A noter que dans le cadre de la concentration en cours du côté des opérateurs, a été opéré un rapprochement entre Starshipper et Ouibus (filiale à 100% de la SNCF). Par conséquent, les véhicules prendront dès le 25 Juillet les couleurs de l'opérateur Ouibus (rose et bleu).

### Desserte

#### Ligne Toulouse-San Sebastian

Cette ligne relie les deux capitales à hauteur de 2 A/R chaque jour.

Entre Bayonne et San Sebastian, elle dessert Biarritz, St Jean de Luz et Hendaye. Son temps de trajet est donc de 1h40. En détail :

- Bayonne : gare de Bayonne, rue pereire – géolocaliser
- Biarritz : Gare SNCF, allée du Moura – géolocaliser
- Saint Jean de Luz : gare routière - géolocaliser
- Hendaye - pont international - [géolocaliser](#)
- San Sebastian : gare routière – géolocaliser

#### Ligne Bordeaux- San Sebastian

Cette ligne relie les deux capitales à hauteur de 4 A/R chaque jour.

Entre Bayonne et San Sebastian, elle dessert Biarritz, St Jean de Luz et Hendaye. Son temps de trajet est donc de 1h30. En détail :

- Bayonne : gare de Bayonne, rue pereire – géolocaliser
- Biarritz : Gare SNCF, allée du Moura – géolocaliser
- Saint Jean de Luz : gare routière - géolocaliser
- Hendaye - pont international - [géolocaliser](#)
- San Sebastian : gare routière – géolocaliser

### Stratégie

A Bayonne, le lieu le plus propice à une véritable desserte est pour Starshipper la Place des Basques.

A Biarritz, même si Floquet peut être une solution intermédiaire, le véritable enjeu se trouve à l'Aéroport.

A Saint Jean de Luz, la gare routière actuelle assure une excellente desserte. Il s'agit de travailler à améliorer sa capacité et à sécuriser les cheminements piétons.

A Hendaye, Ficoba pourrait remplacer le point d'arrêt du Pont International, à condition d'optimiser la signalétique et l'intermodalité et en attendant la nouvelle gare routière d'Irun.

## Flixbus (sollicité, mais non rencontré)

### Contexte

Nous n'avons pu rencontrer l'opérateur Flixbus. Néanmoins, les informations disponibles sur internet apportent un premier éclairage concernant l'offre disponible.

### Desserte

Depuis Bayonne (la desserte se fait depuis la place des Basques), Biarritz (la desserte est réalisée à Floquet), les destinations sont Pau, Tarbes, Toulouse et Montpellier vers l'Est ; Bordeaux, Poitiers, Tours et Paris vers le Nord.

Depuis St Jean de Luz, la desserte est réalisée à la gare routière. Les destinations sont uniquement l'Est du territoire : Pau, Tarbes, Toulouse et Montpellier, mais via Bayonne et Biarritz.

### Stratégie

*Non confirmée.*

## Concertation avec les collectivités

### Saint Jean de Luz et l'Agglomération Sud Pays Basque (3-5-16)

#### Contexte

L'Agglomération Sud Pays basque est autorité organisatrice de transports urbains. A ce titre, elle joue un rôle dans la desserte du territoire en transports collectifs, et par conséquent, est intéressée en premier lieu par la desserte des cars "Macron" ou encore des cars transfrontaliers. La Mairie de St-Jean-de-Luz de son côté, gère les projets communaux et maîtrise en grande partie le foncier à l'échelle communale.

Ces deux entités se sont déjà rencontrées afin d'évoquer (parmi d'autres sujets) la question de la desserte en autocar du territoire, qui est pour le moment réalisée à la gare routière, en centre ville.

#### Desserte

A l'heure actuelle, les compagnies privées suivantes desservent la gare routière :

- PESA, avec sa liaison Bayonne-Bilbao via RD810
- ALSA, avec plusieurs liaisons depuis Bayonne/Biarritz vers le sud,,
- Starshipper, avec les liaisons Toulouse-San Sebastian et Bordeaux-San Sebastian
- Isilines, une fois par jour, avec la liaison vers Bordeaux et Paris,
- Flixbus, une fois par jour, vers l'Est (Toulouse, Montpellier...)

#### Stratégie

Saint Jean de Luz est la seule commune du littoral français, sur notre corridor, à disposer d'une gare routière. Cependant, celle-ci a été calibrée pour accueillir un trafic lié à une offre en transports urbains peu dense, ainsi qu'une desserte d'autocars scolaires. Ainsi, elle souffre aujourd'hui d'une sous-capacité, qui sera sûrement aggravée par l'arrivée des autocars de longue distance.

A l'heure actuelle, certains opérateurs réalisent des demandes auprès de l'ASPB pour desservir la gare routière. L'AOT cherche à identifier les horaires de desserte et leur impact sur le dispositif actuel. Si cela est nécessaire, elle demande à l'opérateur de pouvoir adapter ses horaires. Cette méthode est donc pour le moment empirique. Flixbus par exemple a réalisé une demande en ce sens. Mais malheureusement, tous les opérateurs ne jouent pas le jeu. Une des raisons évoquées est la difficulté à disposer du bon contact dans la collectivité concernée. Une des solutions proposées est de générer un "carnet d'adresses" contenant les adresses des personnes idoines pour chaque lieu et compagnie d'autocaristes (en fin du présent document) et éventuellement un rendez-vous commun.

Concernant spécifiquement la gare routière, deux scénarios s'offrent aux acteurs locaux :

- accroître la capacité de la gare routière actuelle, notamment en reprenant du foncier sur les places de stationnement, coté "boulevard Passicot",
- proposer un point de desserte alternatif, plus éloigné du centre-ville, dans une logique de

“P+R”.

Ces scénarios peuvent d’ailleurs être complémentaires dans le temps :

- dans une logique de phasage : la gare routière peut dans un premier temps être adaptée “de manière légère” pour accroître sa capacité actuelle, en attendant qu’un P+R adapté soit déployé et relié au centre par une offre urbaine dense,
- dans une logique saisonnière : la gare routière pourrait être favorisée en période normale, mais les autocars seraient relayés en périphérie en période estivale afin de limiter la congestion et la “friction des offres” au centre,

Dans tous les cas, si le scénario d’une augmentation de la gare routière actuelle est privilégié, plusieurs problématiques doivent être soulevées :

- il s’agit tout d’abord de quantifier le besoin de desserte des autocaristes, selon les périodes et les horaires, et ce afin de calibrer au mieux les quais. A ce sujet, il est important d’avoir en tête que St Jean de Luz n’est pas une station terminus pour les autocaristes, il s’agit donc de privilégier une logique de desserte et non de stationnement,
- il s’agit également de calibrer le dispositif en gardant une marge d’erreur acceptable. En effet, si l’offre d’autocars se développe beaucoup actuellement, il y a fort à parier qu’une stabilisation, liée à une concentration des entreprises, sera prochainement à l’oeuvre. Il s’agit donc d’observer cette phase de stabilisation avec attention.

Sans nul doute, la desserte des autocars n’est qu’une des problématiques parmi d’autres dans un projet plus global d’aménagement d’un futur “pôle d’échange”.

L’étude menée par l’Eurorégion pourrait aussi aboutir à la création d’une seule et unique gare routière (l’aéroport de Biarritz est évoqué) pour tout le Pays Basque, avec une connexion en autocar aux principales destinations, comme St Jean de Luz. Un scénario de plus.

Enfin, dans les sujets annexes à la question de ces dessertes en autocar, mais tout aussi importante, la question de la signalétique est évoquée. Un bureau d’étude spécifique travaille déjà aux cotés de la Mairie de St Jean de Luz. Une réflexion plutôt orientée “transports” est aussi portée dans le cadre de la nouvelle DSP de l’ASPB. Sujet porté également par l’Euroégion, des synergies sont bien évidemment à trouver, notamment pour envisager un éventuel co-financement du déploiement grâce à du POCTEFA en 2018 (dernier appel).

## Mairie de Biarritz (4-5-16)

### Contexte

Biarritz est une commune touristique. Elle dispose d'un centre-ville très attractif, que ce soit par la présence de nombreux commerces ou du front de mer, très fréquenté en été. Elle dispose aussi sur son périmètre de l'aéroport du pays basque. La desserte des cars est donc un enjeu majeur pour cette commune.

A l'heure actuelle, la desserte des autocars se fait sur plusieurs points d'arrêts pour la commune de Biarritz : la gare SNCF (allée du Moura), la Mairie, le parking Floquet, et l'aéroport. Il est donc nécessaire de rationaliser cette situation et proposer une stratégie plus lisible pour les usagers.

### Desserte

A l'heure actuelle, les compagnies privées suivantes desservent les différents points :

- Mairie de Biarritz : Pesa et Alsa/Conda,
- Gare SNCF : Isilines, Starshipper et Alsa,
- Floquet : Flixbus
- Aéroport de Biarritz : Pesa, Alsa/Conda,

### Stratégie

La première volonté, à court terme, pour la Mairie est de supprimer l'arrêt actuel, réalisé derrière la Mairie. L'objectif est d'envoyer les compagnies Alsa et Pesa, présentes jusqu'à présent, vers le parking de Floquet (situé Boulevard de Floquet), qui possède nombreux atouts pour accueillir les autocars :

- il dispose de 5 emplacements longitudinaux permettant le stationnement d'autocars (avec une marge si nécessaire),
- il est à proximité immédiate d'une offre de stationnement gratuite, intéressante pour rabattement voiture/car,
- il est relié à la navette gratuite, qui dessert le centre, toutes les 15 minutes de 7h00 à 19h30,
- il est situé à 700m (8 minutes à pieds) de la place centrale de Biarritz, la place Clémenceau,
- il dispose de toilettes publiques.

Ainsi, l'objectif de la Mairie est de pouvoir en faire, à court et moyen terme, le lieu de dépose et prise en charge pour les autocars de longue distance. Les cars de tourisme pourraient quant à eux stationner (plus longue durée) vers le secteur Milady et avenue Alphonse XIII. Pour cela, elle a contacté les opérateurs desservant actuellement la mairie, afin de les avertir.

La question de la gare de Biarritz se pose également. Quel intérêt pour un opérateur de desservir cette dernière ? Par ailleurs, étant donné les contraintes en terme de place, mais aussi de sécurité, il serait plus judicieux de rabattre les cars desservant ce point (Starshipper, Isilines) vers le parking de Floquet.

Enfin, la question de l'aéroport est bien évidemment évoquée. C'est un sujet de plus long terme, qui a aussi fait l'objet d'une rencontre avec le Maire de Biarritz, Président du Syndicat de l'Aéroport.

## Mairie de Bayonne (15-2-2016)

### Contexte

A Bayonne, aujourd'hui, la desserte des autocars se fait au droit de la place des Basques et de la gare SNCF (quartier Saint Esprit). Il n'existe pas de réel "partage" entre ces deux espaces, a part le fait que la place des Basques n'accueille que des interurbains alors que la gare mixe les urbains et les interurbains (dans des espaces séparés).

### Desserte

Place des Basques (géolocaliser) : Starshipper, Flixbus, Pesa

Gare SNCF (géolocaliser) : Isilines, Alsa

### Stratégie

Jusqu'à présent, il n'existe pas de véritable stratégie, ni à l'échelle de la collectivité, ni à l'échelle de la ville. Certains opérateurs ont fait des demandes officielles (comme Starshipper par exemple).

Lors des études concernant le PEM de Bayonne, la question des cars interurbains de longue distance avait peu été évoquée, mis à part pour les offres existantes, comme Eurolines.

Une des véritables questions est celle de la Place des Basques. Capacitaire (sous réserve de supprimer des places de parking), disposant des locaux de l'Office de Tourisme (récemment rénovés), bien dotée en infrastructures (allées Paulmy - RD810) et proche de l'hypercentre, elle serait un lieu intéressant pour accueillir les cars de tourisme. Cependant, le budget contraint de la commune ne donne pas la possibilité d'engager dès aujourd'hui des travaux. A questionner cependant si une participation des opérateurs de transports est envisagée. A noter que le dispositif déployé durant les fêtes de Bayonne laisse entrevoir le potentiel de cette place en terme d'accueil de transports collectifs.

Il serait intéressant de donner un caractère politique à la réflexion notamment avec des élus bayonnais et de Gipuzkoa.

## Mairie d'Hendaye (31-5-16)

### Contexte

A Hendaye, la desserte est majoritairement réalisée quelques mètres avant le Pont international (ou Pont de Santiago) et ce pour plusieurs raisons. D'une part, car la gare est peu accessible et peu praticable avec des autocars. D'autre part, car le Pont Santiago est à proximité immédiate du point frontière, et permet de desservir Irun et Hendaye, sans pour autant disposer des autorisations internationales...

### Desserte

Les opérateurs Isilines, Starshipper et Alsa marquent un arrêt, (terminus pour les deux premiers) rue de Béhobie, avant le pont international. L'opérateur Pesa quant à lui dessert la gare, pour sa liaison Bayonne-Bilbao.

### Stratégie

Il est difficile de proposer une véritable stratégie hendayaise sans intégrer dans la réflexion

- le parking de Ficoba (900 places gratuites, reliées au Topo, à 800m du point d'arrêt actuel),
- le projet de gare routière d'Irun,
- le projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare d'Hendaye,

Pour la commune, il s'agit, dans un premier temps :

- de réfléchir à la desserte des cars Macron au droit de la gare, surtout si celle-ci venait à être reconfigurée,
- d'optimiser l'espace actuel à proximité du pont de Santiago, en améliorant les cheminements piéton, la signalétique,
- de trouver un espace (est citée la Zone des Joncaux) pour permettre aux autocaristes de réguler, car Hendaye est souvent une station terminus,
- d'envisager de meilleures synergies avec le parking de Ficoba.



## Mairies d'Irun et San Sebastian

### Contexte

Les communes d'Irun et San Sebastian n'ont pas été rencontrées spécifiquement dans le cadre du développement des cars Macron, mais ce sujet a été évoqué lors de rencontres plus globales à propos de la thématique des transports et de mobilité.

**A Irun**, il existe un projet de gare routière à proximité de la gare internationale ADIF/Renfe (Calle Aduana, Irun). L'objectif de la commune serait de pouvoir ajouter un échangeur autoroutier entre les deux existants de Ventas et Behobia, afin de créer un lien direct vers l'emplacement de la future gare routière. Ainsi, cela permettrait aux autocaristes de ne pas perdre trop de temps en réalisant "le crochet" permettant la desserte de la commune d'Irun.

La construction de cette nouvelle gare routière pourrait avoir un impact sur la configuration des dessertes transfrontalières. En effet, il serait important de réfléchir de manière globale la desserte du Consorcio en intégrant la gare d'Hendaye, l'espace transfrontalier de Ficoba et enfin cette nouvelle gare routière.

**A San Sebastian**, la nouvelle gare routière vient d'être inaugurée, dans le cadre de San Sebastian Capitale de la Culture 2016. Infrastructure enterrée en lien direct avec l'actuelle gare Renfe/Adif de Atotxa, cette gare routière a aussi été pensée avec une approche servicielle : bar restaurant, espace presse, coffres pour déposer des bagages, toilettes... Chaque compagnie d'autocar dispose d'un quai afin de prendre et déposer les voyageurs. Ces derniers, grâce à des écrans d'information multimodale ont accès à tous les horaires, de manière simple et fluide.

Le choix qui a été fait à San Sebastian est celui d'une gare de centre ville, reliée à la gare ferroviaire nationale. Cela implique une perte de temps pour les autocars, mais optimise l'intermodalité avec l'offre urbaine (Dbus), interurbaine (Lurraldebus), et les accès piéton et vélo. Par ailleurs, cela correspond à la double vocation du lieu : hub mais aussi terminus de certaines lignes.

*Nous avons visité la gare routière afin de nourrir au maximum le présent document. **Toutes les photos sont disponibles en cliquant [ici](#)**. Plusieurs photos de la gare routière de Pampelune **sont également disponibles [ici](#)**.*

## Synthèse et préconisations

### Une vision partagée, des actions à engager

A l'échelle du littoral, règne un certain consensus concernant l'évolution de la desserte des cars de longue distance, entre les opérateurs tout d'abord, qui globalement ont une vision similaire du territoire, mais avec les collectivités également. Ainsi, il semble que désormais, l'étape qui doit prévaloir est celle de la mise en contact et de la pérennisation des relations entre opérateurs privés et collectivités publiques.

### Un contexte particulier pour chaque commune

**A Bayonne**, il semble que le lieu le plus approprié pour une desserte confortable des autocars de longue distance soit la **place des Basques**. Celle-ci bénéficie d'une accessibilité intéressante, d'une connexion intermodale de premier choix (urbains Chronoplus, interurbains, vélos en libre accès), d'équipements adaptés (stationnement, toilettes, abribus). Par ailleurs, elle est directement connectée à l'Office de Tourisme, récemment inaugurée. Ainsi, il apparaît aujourd'hui important de migrer l'ensemble des offres de car vers cette place, et d'améliorer l'information à ce sujet (sur site et en ligne).

**A Biarritz**, il semble que l'Aéroport soit le lieu le plus plébiscité par les opérateurs de cars. Celui-ci fait l'objet d'une étude, dans le cadre d'un schéma directeur et il faudra attendre quelques mois avant de connaître les conclusions de ce dernier. Faire de **l'Aéroport la gare routière basque** a été évoqué par de nombreux interlocuteurs. Le lieu est facilement accessible, connu de tous, doté d'un potentiel foncier intéressant et représenterait donc une option très intéressante. Cela impliquerait de travailler de manière plus fine les connexions urbaines (notamment avec les lignes Chronoplus), afin d'assurer une liaison rapide avec les centres de Biarritz, Anglet et Bayonne.

Quant à la desserte du centre de Biarritz, la Mairie ne semble plus adaptée, notamment en période estivale, ou les autocars créent des nuisances auprès des habitants et subissent la congestion routière. Il semble que le parking **Floquet** soit une alternative intéressante, car proche du centre, doté de places de parkings ainsi que d'une connexion à la navette urbaine gratuite. Il semble donc important d'y faire migrer l'ensemble des offres, et d'en améliorer l'information.

**A St Jean de Luz**, le contexte est différent des autres communes. En effet, c'est la seule ville à disposer d'une halte routière. Mais celle-ci n'avait en aucun cas été calibrée pour l'arrivée des cars Macron, ni pour une augmentation des réseaux urbains (nouveau réseau en Septembre) et interurbain (la 816 réalise 50% de la fréquentation des cars départementaux). Ainsi, si ce point d'arrêt, dont la localisation est, du point de vue de tous, très intéressante, doit être maintenu, alors il doit être mieux dimensionné. Il s'agit donc d'entamer une négociation entre l'ensemble des acteurs du site (exploitants urbains, interurbains du Département, longue distance, scolaires, tourisme) afin de calibrer au mieux la demande, et d'envisager, si cela est possible, une extension du dispositif. A noter que cette gare, à l'inverse de Bayonne, Biarritz ou Hendaye, n'est presque jamais une gare terminus, dans le cas des cars Macron, il s'agit donc avant tout de prévoir une desserte plus qu'une offre de stationnement pour les cars, dans la durée.

**Enfin, à Hendaye**, des projets structurants sont en cours de réflexion ou de réalisation : le pôle d'échange de la gare d'Hendaye ou encore la gare routière d'Irun. Ainsi, il paraît sage d'attendre les conclusions des différentes études en cours avant d'envisager des aménagements de long terme. En attendant, il s'agirait d'améliorer la desserte actuelle, au droit du pont de Santiago, coté français (tout



# Transfermuga

en proposant un lieu de régulation aux Joncaux), sans obérer le fait qu'il existe un potentiel très intéressant à Ficoba. En effet, il existe un potentiel particulièrement intéressant dans ce lieu, connecté au Topo, à un parking de 900 places gratuites et proche des principaux axes de communication routiers. Il s'agirait d'étudier cette possibilité, dans la logique provisoire, en complément ou remplacement de la solution actuelle.

***L'Eurorégion peut contribuer à l'ensemble de ces améliorations, par la production de visuels, d'informations voyageurs et la mise en relation avec les acteurs en présence.***