



Sud des Landes  
Côte basque

# MOBILITÉS ESTIVALES

*Exploitation des enquêtes - été 2015*

## CAHIER

OCTOBRE 2016





# Sommaire

Préambule .....p. 04

Pourquoi une enquête mobilité estivale ? .....p. 05

Ce qu'il faut savoir .....p. 06

Méthodologie.....p. 08

Ce qu'il faut retenir .....p. 13

Portrait 1 : Quels publics présents ? .....p. 15

Portrait 2 : Quelles pratiques de mobilité ? .....p. 23

Portrait 3 : Géographie de leur mobilité .....p. 31

Portrait 4 : Incidences sur la fréquentation des infrastructures de transports .....p. 41

Portrait 5 : Incidences sur les conditions de circulation .....p. 53

Portrait 6 : Incidences sur l'environnement et bilan énergétique .....p. 57

Portrait 7 : Opinions et représentations des publics .....p. 61

Synthèse .....p. 66

Perspectives .....p. 68

Lexique .....p. 69

Annexe .....p. 71



# Préambule

La connaissance des territoires pour la définition des politiques publiques passe par des outils d'investigations appropriés. L'Enquête Ménages Déplacements menée en 2010 a constitué une première étape pour comprendre les pratiques de mobilité des 345 000 habitants des communes littorales et rétro-littorales de Hendaye à Moliets

Le fait estival est un temps fort dans la vie économique locale qui pose des questions tout à fait spécifiques de déplacements. La connaissance de ses fréquentations a justifié la réalisation de nouvelles enquêtes pour mieux connaître les pratiques de mobilités de toutes les personnes : résidents, touristes, excursionnistes à la journée, présentes durant cette période.

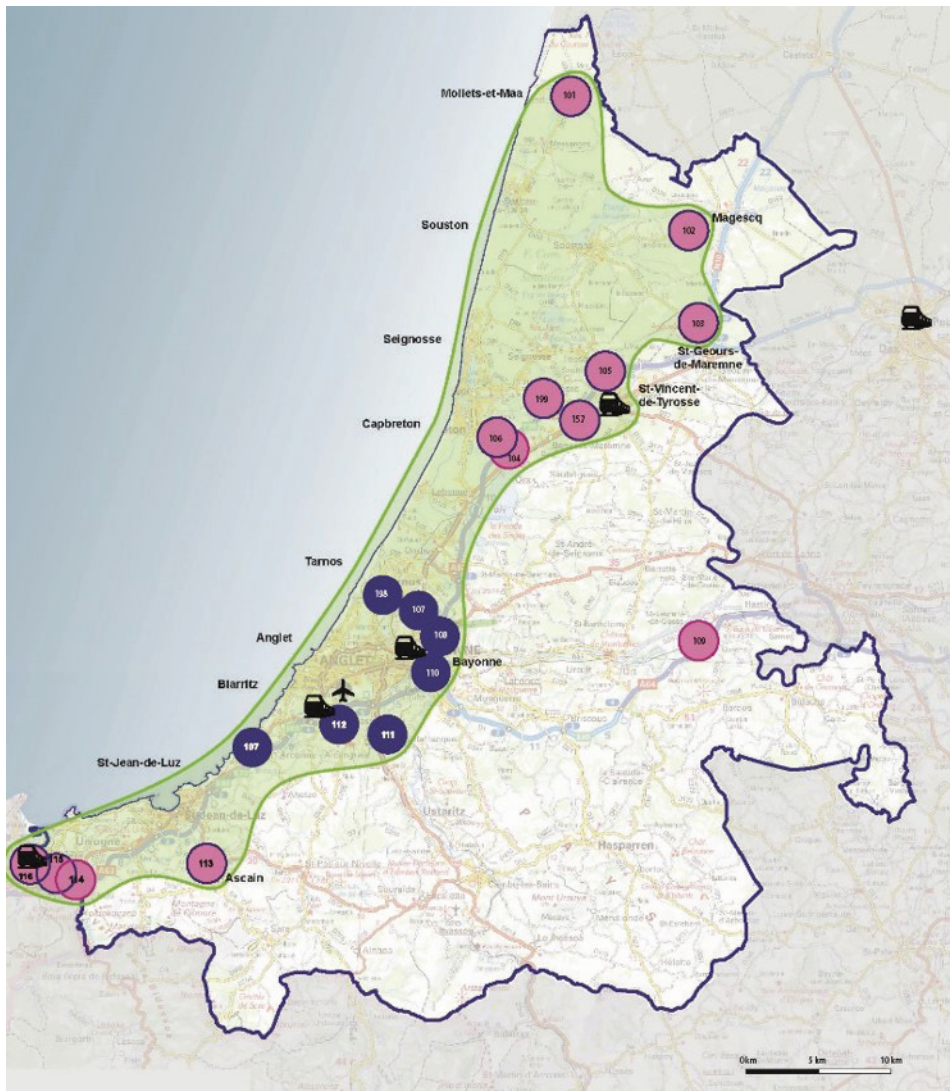
L'enquête mobilité estivale a été réalisée durant l'été 2015, sous maîtrise d'ouvrage déléguée de l'AUDAP pour le compte et avec le financement des 7 autorités organisatrices de mobilité: l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département des Pyrénées Atlantiques, le Département des Landes, la Communauté de communes Marenne Adour Côte Sud, l'Agglomération Sud Pays Basque, le Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque Adour et l'appui du Syndicat Mixte du SCOT Bayonne Sud Landes. L'Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Énergie (ADEME) a également apporté son soutien financier au dispositif.

Les premiers enseignements de cette enquête inédite au plan national sont présentés dans ce document. A travers 7 portraits, ils donnent la connaissance de la fréquentation de nos territoires et les incidences sur les infrastructures et sur l'environnement.





# Ce qu'il faut savoir




 Sud des Landes  
 Côte basque  
**mobilités estivales**  
**ENQUÊTES**

**Postes cordons**  
 Cordons route AUDAP  
 Cordons route AUDAP péage  
 Cordons route PDU  
 Cordons fer  
 Cordons air  
 Périètre enquête mobilité estivale 2015

Source : CEREMA ; STACBA ; AUDAP - avril 2015  
 Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées



## Une enquête mobilité estivale présentielle

**Qui ?** L'ensemble des publics présents, soit les résidents, les touristes (passant au moins une nuit sur place), les excursionnistes (présents sur la journée uniquement), d'où la dénomination d'une enquête mobilité dite « présentielle » (EMP).

**Où ?** Un périmètre : Le territoire de l'EMP est constitué des 3 Schémas de Cohérence Territoriale (MACS, CAS-PB, BSL pour 346 530 hab INSEE 2013). La précédente enquête ménages déplacements (EMD/EGT) menée à l'hiver 2010 auprès des seuls résidents, relevait de ce même périmètre, avec le Pays d'Orthe et Garazi en plus.

**Comment et quand ?** 4 méthodes d'enquêtes complémentaires :



**Une enquête « face à face »** auprès de 3 104 personnes présentes sur le territoire, sur leurs pratiques de déplacements. 120 sites pour les interviews, principalement sur la bande littorale de l'EMP (du 15 juin au 13 septembre 2015).



**Une enquête cordons :** 19 points d'enquêtes sur axes routiers principaux ceinturant la bande littorale, l'aéroport de Biarritz Pays Basque, 4 gares nationales (Hendaye, Bayonne, Biarritz, Dax) et une gare régionale (St-Vincent-de-Tyrosse) entre le 3 et le 14 août 2015, de 7h à 20h. Les 7 points cordons ceinturant l'agglomération bayonnaise ont été réalisés dans le cadre des études circulation du STACBA.



**Une enquête dite débits** portant sur la mesure des flux circulatoires sur le réseau routier principal de l'EMP avec 92 boucles de mesures automatiques sur l'EMP et 72 boucles de mesures dans l'agglomération bayonnaise (entre le 3 et le 18 août 2015, 24h)



**Une enquête sur les conditions de circulation :** Une méthode qualitative menée avec un véhicule (via GPS) dans la circulation pour le relevé de 32 mesures de temps de parcours sur les principaux axes à différents moments de la journée.

Une méthode quantitative dite Floation Car Data (FCD) pour le relevé exhaustif des vitesses de circulation des véhicules selon cet axe (agglomération bayonnaise + RD810).

Ces données ont été acquises par le STACBA (du 3 au 16 août 2015)

### Quelle restitution ?

Une restitution présentée selon les cas à l'échelle de l'EMP, ou des 3 secteurs dénommés « Côte basque » (communes des Agglomérations sud Pays basque, et Côte Basque-Adour), secteur « Pays basque intérieur » (EPCI Nive Adour, Errobi, Pays d'Hasparren et de Bidache), secteur sud Landes (MACS, Seignaux). Ces périmètres prennent en compte ceux étudiés par les Comités Départementaux du Tourisme des Pyrénées Atlantiques et des Landes dans l'estimation des populations présentes.

## Méthodologie



Découpage de restitution de l'enquête selon trois secteurs : Côte basque, rétro littoral basque, sud des Landes.

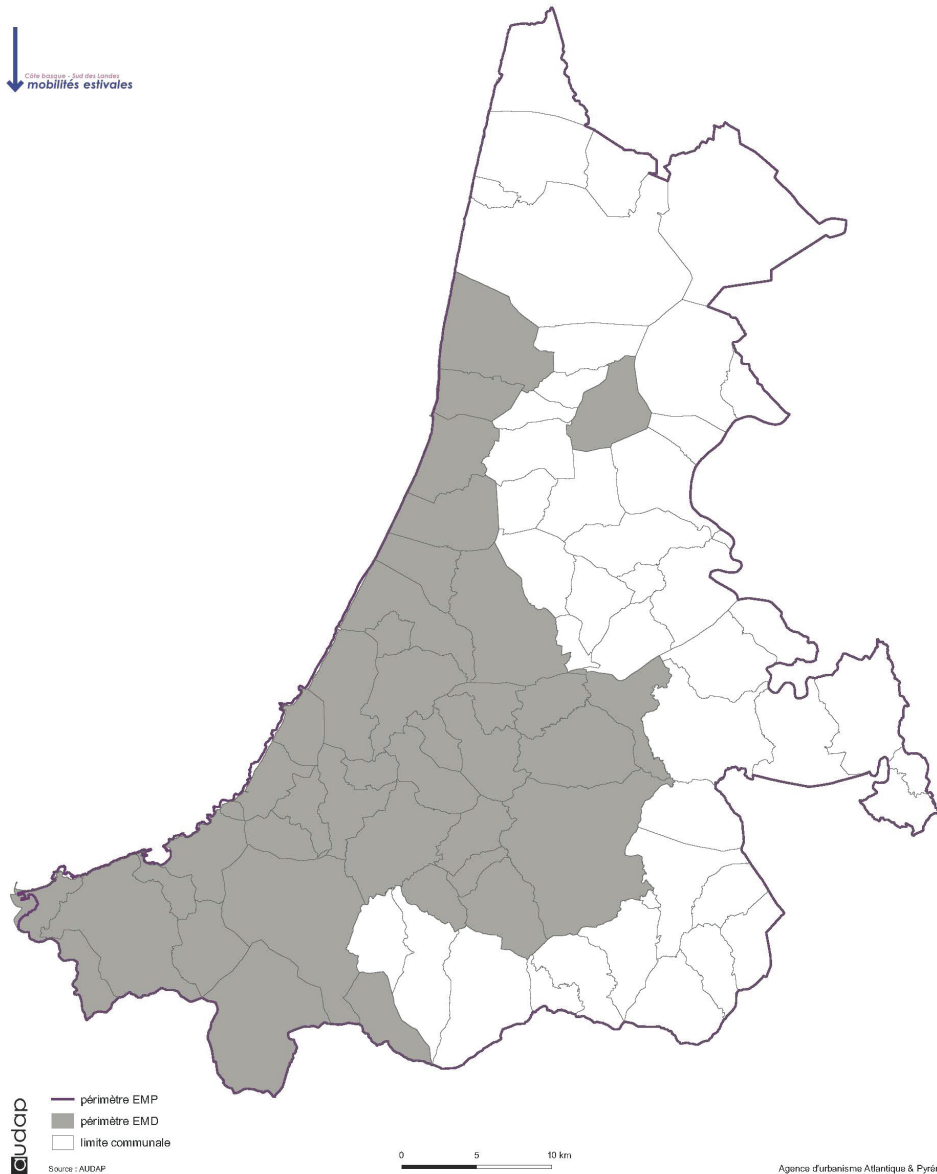
Ce découpage a été établi d'après les travaux des CDT sur l'estimation des fréquentations





## Enquête mobilité estivale Côte basque - sud Landes avec PDU STACBA

↓ Côte basque - sud des Landes  
↓ mobilités estivales



Cartographie du périmètre d'Enquête Mobilité Présentielle (EMP) 2015 et du périmètre de la seule Enquête Ménages Déplacements résidents (EMD) 2010. L'EMD était associée à une enquête grand territoire (EGT) qui dépassait les limites de l'EMP (avec Peyrehorade et Garazi en plus), mais selon des poids démographiques limités. La mise en perspective des données est possible entre EMP et EMD en connaissance des limites : l'EMD ne portait que sur les résidents.







## L'enquête cordon : identifier les volumes automobiles et les origines-destinations

L'enquête cordon, route, air, fer, permet d'estimer autour de la zone littorale définie :

- les flux d'échanges (automobiles, passagers aériens ou ferroviaires) qui ont une extrémité dans le territoire et l'autre à l'extérieur de l'EMP
- les flux de transit qui traversent le territoire sans s'y arrêter.

L'enquête comprenait 19 postes routiers situés entre Moliets et Hendaye sur des lieux représentatifs comme portes d'entrée/sortie du territoire littoral ainsi que 5 gares et l'aéroport de Biarritz Pays Basque. Ces données sont exposées dans le chapitre 3 avec les 25 postes d'enquêtes. La carte jointe (page 6 et en annexe) reprend ces points couplés avec les 164 points de mesure routiers automatiques.

Les 18 000 personnes interrogées concernaient 15 158 automobilistes et deux roues, 2235 utilisateurs du train et 608 passagers de l'aéroport. Ces personnes ont été enquêtées sur l'ensemble de la journée de 7h à 20h entre le 3 et le 14 août 2015. Les poids lourds et autocars n'ont pas été enquêtés.

L'enquête cordon consistait à interroger un échantillon aléatoire de conducteurs ou passagers pour connaître les caractéristiques de leur déplacements en cours (origine-destination, motif, fréquence, commune de résidence, mode d'accès à la gare ou aéroport). En parallèle des interviews routiers réalisés dans le sens sortant des axes du périmètre d'enquête, des comptages manuels et automatiques sur la période d'enquête ont été mis en place pour connaître le trafic moyen journalier sur chaque axe routier et redresser les résultats des interviews. Il est considéré que le trafic d'échange en sortie et en entrée est symétrique sur la journée. Les flux d'échanges sortants obtenus par l'enquête ont été multipliés par deux pour estimer le nombre de véhicules quotidiens.

Les passagers des vols ou des trains ont été interrogés en embarquant au départ de l'aéroport ou des gares concernées. L'échantillon des 2 235 utilisateurs du train a été redressé selon le nombre de passagers comptés pour chaque train au départ des gares. Les résultats de l'échantillon des 608 passagers aériens a été rapporté au nombre de personnes comptabilisés à bord de chaque vol sur la journée. De la même manière que pour les flux routiers, il est considéré que les flux de voyageurs d'échanges sortants du territoire sont symétriques aux flux rentrants. Les résultats des échanges sortants ont donc été multipliés par deux pour estimer un nombre de voyageurs quotidiens en échange aérien ou ferroviaire.

Pour l'aéroport, l'enquête s'est déroulée la journée du samedi 8 août 2015. Certaines rotations aériennes n'ont pas pu être enquêtées (ex Biarritz-Strasbourg), étant sur des jours particuliers. Les résultats apportent néanmoins un aperçu de la réalité des échanges aériens. Cette méthode permet d'établir une photographie des mouvements d'échanges à l'échelle du territoire d'étude et du poids respectif des modes.







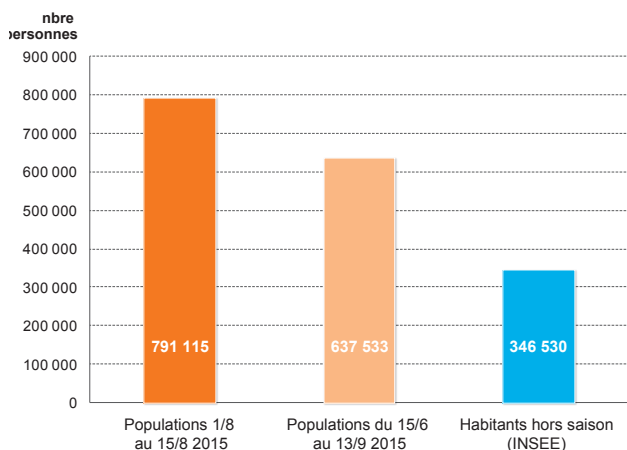


**Portrait 1 :**

**Quels publics présents?**

# Combien de publics présents ?

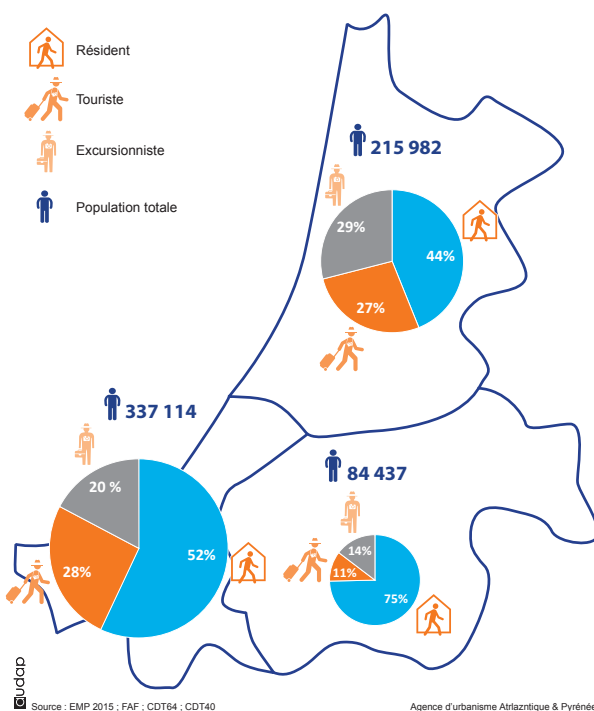
Fig.1 Habitants et population présente sur un jour moyen estival - EMP 2015



Source : EMP 2015, Enquêtes face à face (CDT64 et 40) Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Ce sont 791 115 personnes présentes quotidiennement sur la 1ère quinzaine du mois d'août à comparer aux 346 530 habitants «résidents» au sens de l'Insee (population INSEE), soit plus du doublement des populations présentes l'été.

fig.3 Répartition des déplacements quotidiens (moyenne estivale)



Source : EMP 2015 ; FAF ; CDT64 ; CDT40

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

La répartition des publics privilégie la Côte basque et le sud des Landes

fig.2 Composition fréquentation présente (jour moyen estival)



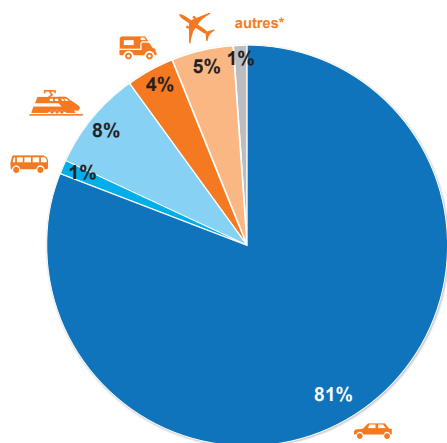
Source : CDT64 / CDT40 / EMP 2015

Près d'une personne sur deux l'été est résidente du territoire



# D'où viennent ils ? Avec quels modes de transports ?

fig.2 Mode de transport des touristes pour venir

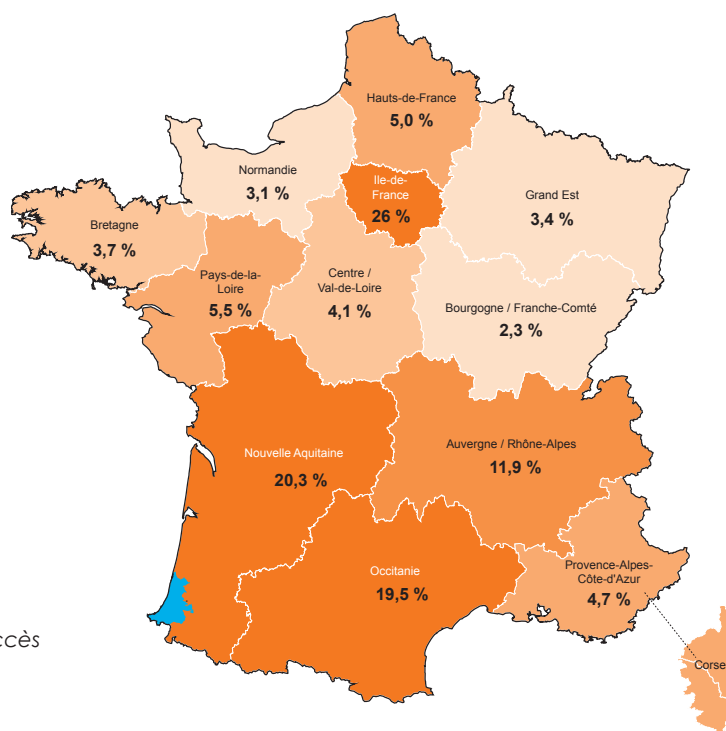


\* bateau, cyclotourisme, etc...

Source : EMP 2015, Enquêtes face à face  
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Les véhicules représentent 85 % des modes d'accès au Pays basque et Sud des Landes

fig.1 Poids des Régions d'origine des touristes français - EMP 2015



Source : IGN, Geofia

0 100 200 km

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

20,3 % des touristes dans l'EMP proviennent de la Nouvelle Aquitaine

Fig.3 - Repères : Origine et mode l'accès des touristes  
Provence Alpes Côte d'Azur  
(enquête clientèle touristique 2012 CRT - PACA)

Origine des touristes	%
France	81 %
Europe Monde	19 %
Mode d'accès	
Voiture	70 %
Aérien	14 %
Ferroviaire	15 %

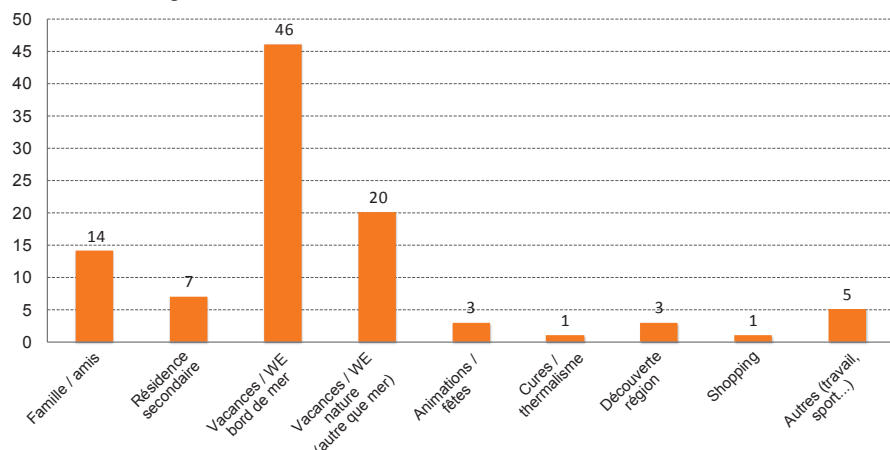
Le train, un mode d'accès pour venir en PACA, plutôt sollicité





# Pourquoi sont-ils présents ?

fig.1 Raisons de la venue des touristes et excursionnistes EMP 2015

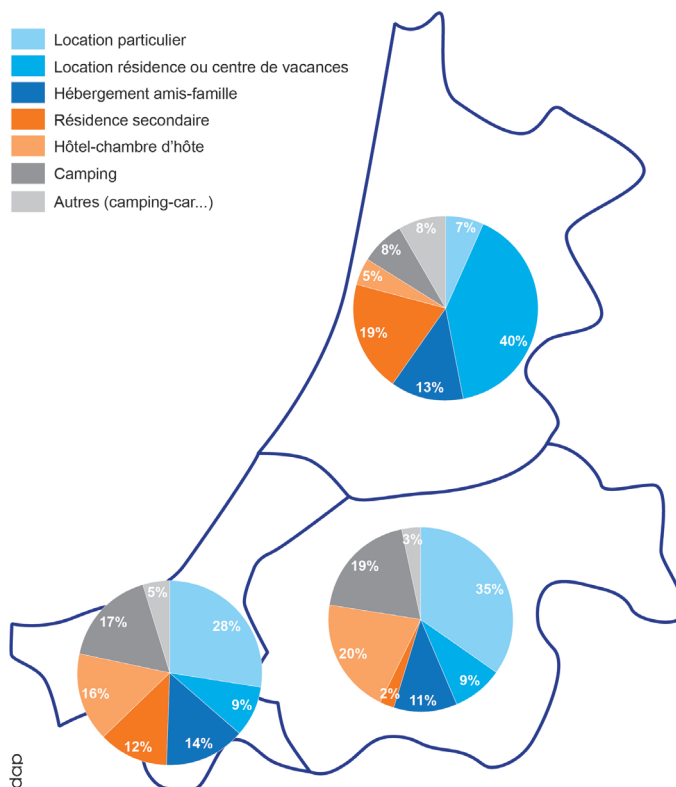


Source : EMP 2015, Enquêtes face à face et cordons

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Vacances ou week-end en bord de mer, principales raisons des venues des touristes et excursionnistes

fig.3 Répartition des types d'hébergement des touristes



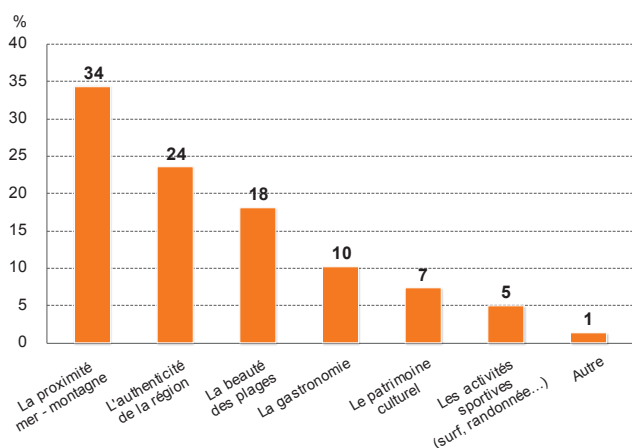
©udcd

Source : EMP 2015 ; CDT64 ; CDT40 ; FAF

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

Des choix d'hébergement très diversifiés utilisés par les 154 000 touristes présents sur le périmètre d'enquête quotidiennement

fig.2 Atouts rendant la région attractive



Source : EMP 2015, Enquêtes face à face et cordons

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Le positionnement entre mer et montagne, principal atout pour les estivants rendant la région attractive





### **Des touristes et excursionnistes motivés avant tout par des vacances en bord de mer**

Les 287 500 touristes et excursionnistes quotidiens sur la période estivale confient être en vacances pour 67 % d'entre eux. 46 % des touristes et excursionnistes souhaitent profiter du bord de mer (fig2). Viennent ensuite derrière l'attrait du cadre naturel hors littoral (20 %) ou de la famille et des amis (14 %). Le principal atout rendant la région attractive pour des vacances par les visiteurs reste « la proximité mer-montagne » et « le caractère authentique de la région » (fig3).

Ces particularités constituent des valeurs fortes dans l'image des territoires auprès des estivants interrogés. Pour profiter de ces attraits, les choix d'hébergement sont variés pour les touristes.



# 46 %

## des publics viennent pour profiter du bord de mer

### **Un hébergement touristique très diversifié**

L'offre en hébergement touristique quels que soient les territoires (fig.3) se compose selon une large gamme allant de l'hôtellerie à la chambre d'hôte ou au logement chez les amis, qui n'est pas négligeable (1 touriste sur 10). L'importance dans le sud Landes des centres de vacances est liée à l'histoire récente des politiques d'aménagement et d'accueil touristique (villages vacances, VVF, etc.).



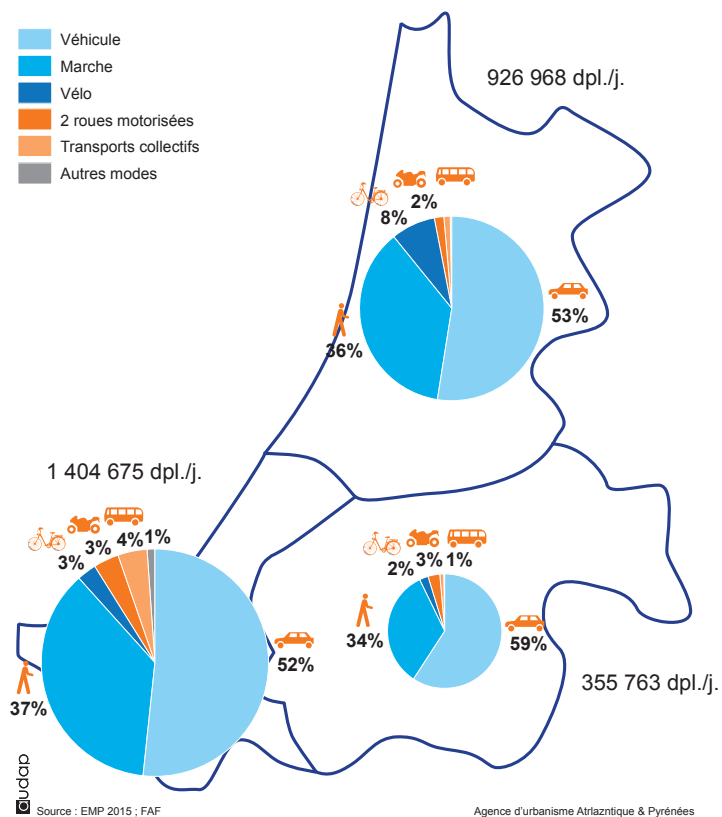


**Portrait 2 :**

**Quelles pratiques de  
mobilités ?**

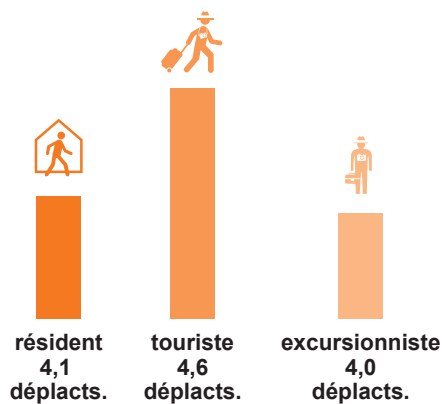
# Quelles mobilités des publics ?

fig. 1 Répartition des déplacements quotidiens (moyenne estivale)



Un total de 2,7 millions de déplacements recensés sur la côte basco landaise

fig.2 Mobilité moyenne par public (moyenne estivale)

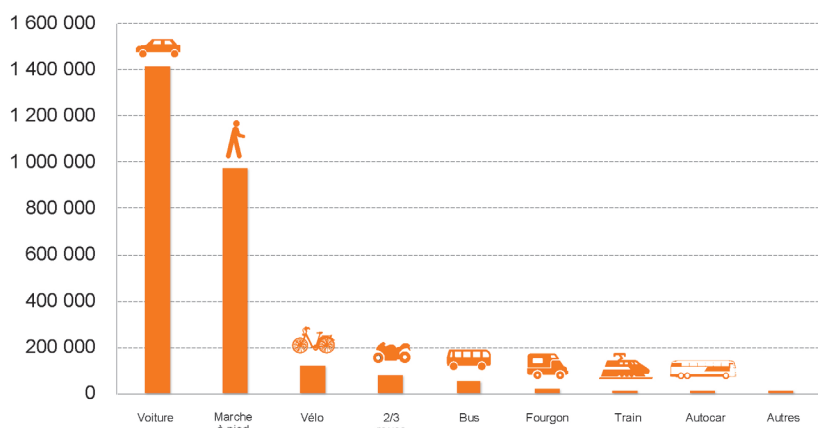


La mobilité individuelle la plus importante l'été chez les touristes avec 4,6 déplacements/jour, soit 1 déplacement de plus que les résidents hors saison



# Quels modes de transports privilégiés ?

fig.1 Répartition des déplacements par modes de transports EMP



Source : EMP 2015, Enquêtes face à face et cordons Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Une large part faite aux déplacements véhicules (1,4 million) ainsi qu'à la marche à pied (970 000 déplacements)

fig.2 Extrait enquête estivale Cap Atlantique La Baule-Guérande 2014

Mode	%
	53,7
	35
	9,2
	1

Source AUDRN 2016

Une répartition des déplacements qui privilégie aussi la marche à pied dans l'enquête touristique estivale de la Baule.

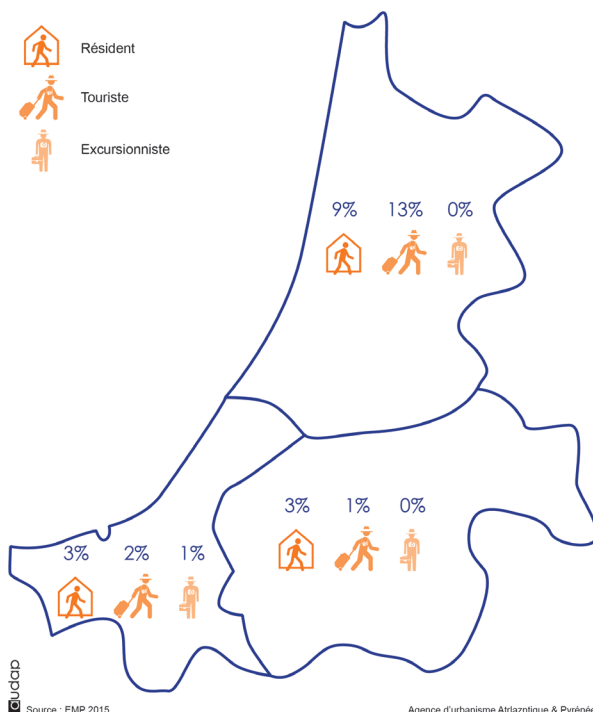
fig.4 Distance déplacements / jour moyen estival Enquête EMP

Mode	km
	13,5 km
	3,6 km
	1,3 km
	8,6 km
	39 km

Source : AUDAP - EMP 2015 FAF

La distance moyenne parcourue à pied relativement courte peut expliquer l'importance de ce mode pratiqué notamment entre son lieu d'hébergement et les sites de loisirs.

fig.3 Part modale du vélo dans les déplacements quotidiens



Source : EMP 2015

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

Une part modale du vélo de 13 % des touristes dans le sud Landes à comparer aux 2 % sur la côte basque.







# Pourquoi se déplacent-ils et durant combien de temps?

fig.1 Motifs de destination des déplacements des touristes

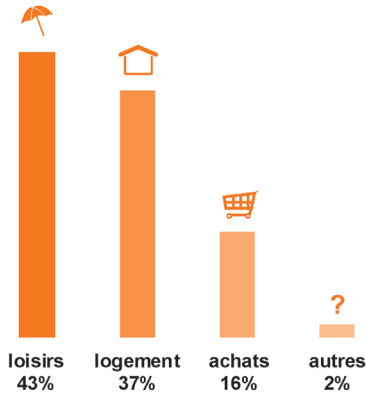


fig.2 Motifs de destination des déplacements des résidents

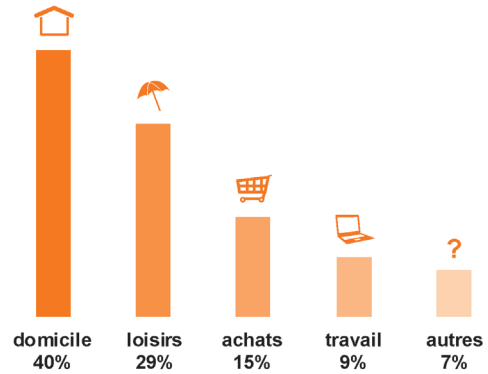
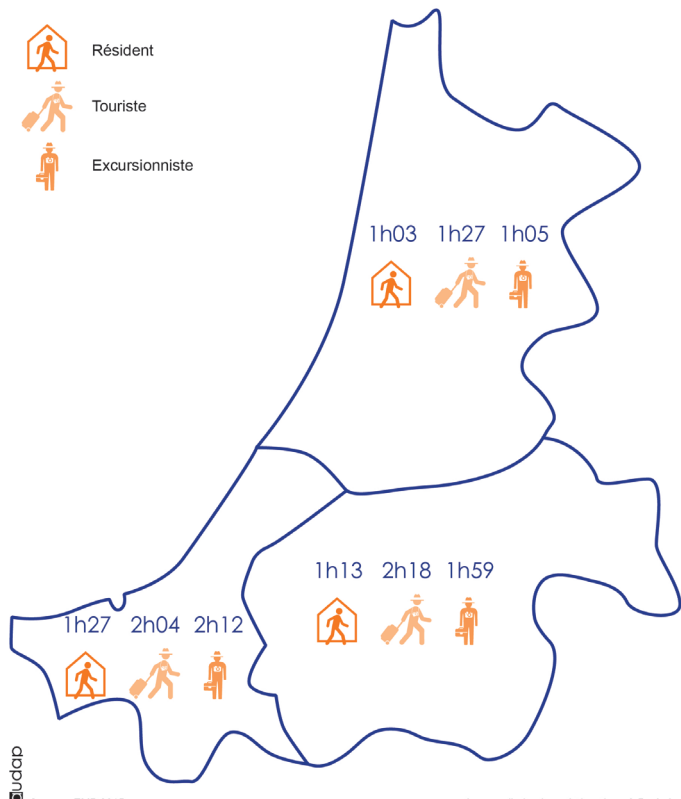


fig.3 Temps de déplacements quotidiens (moyenne estivale-déplacements internes)



Les touristes et excursionnistes passent le plus de temps dans les transports dépassant les 2 h au Pays basque





### Une mobilité estivale principalement orientée vers les motifs loisirs

Le principal motif de destination des déplacements en période estivale relève des loisirs pour l'ensemble des publics (fig.1 et 2) : 44% des déplacements des touristes mais également chez les résidents (29%) juste après les motifs de destination liés aux déplacements vers le domicile. 57% des déplacements des excursionnistes sont également dictés par la mobilité des loisirs.

Celle-ci recouvre différentes activités avec une importance variable plébiscitée selon les publics.

Le paysage des motifs de déplacements est totalement transformé par rapport au restant de l'année et à la disparition des motifs contraints (travail, école, études, ...). Seul un déplacement sur dix reste effectué à destination de son travail pour les résidents .

### 1h35, le temps moyen passé dans les déplacements quotidiennement

L'ensemble des 637 500 présents en période estivale consacre chacun en moyenne 1h35 pour ses déplacements



# 1h35

## le temps moyen passé par jour dans les déplacements par les publics



# 1h06

## le temps moyen des déplacements quotidiens par un résident

quotidiens avec de fortes variations selon les territoires mais également les publics.

A l'échelle de la Côte basque, les touristes passent en moyenne sur la période estivale 2h00 dans les transports tous les jours (fig.3) alors que leur homologues dans le sud Landes en consacrent 35 min de moins. Le budget temps de transport reste bien plus élevé qu'en basse saison chez les résidents (1h30 contre 1h06).

Ce temps passé dans les transports est autant de temps indisponible pour d'autres activités (visites, achats, ...). Il peut impacter l'activité professionnelle des résidents et actifs sur le territoire.





**Portrait 3 :**

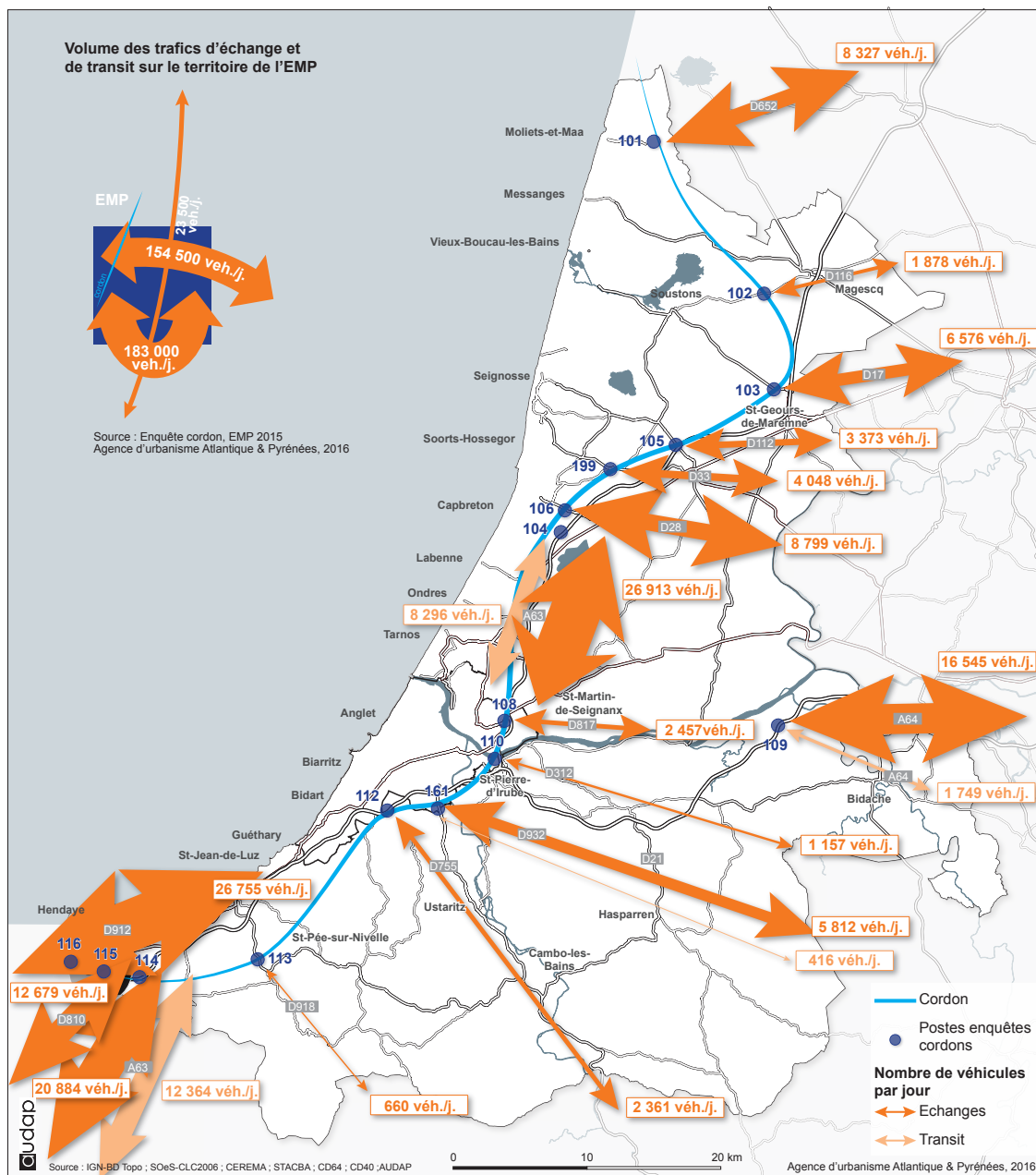
# **Géographie de leur mobilité**





# Poids des échanges et du transit routier entre le littoral et l'extérieur du territoire

fig.1 Volumes d'échanges et de transit aux points cordons - EMP estivale 2015

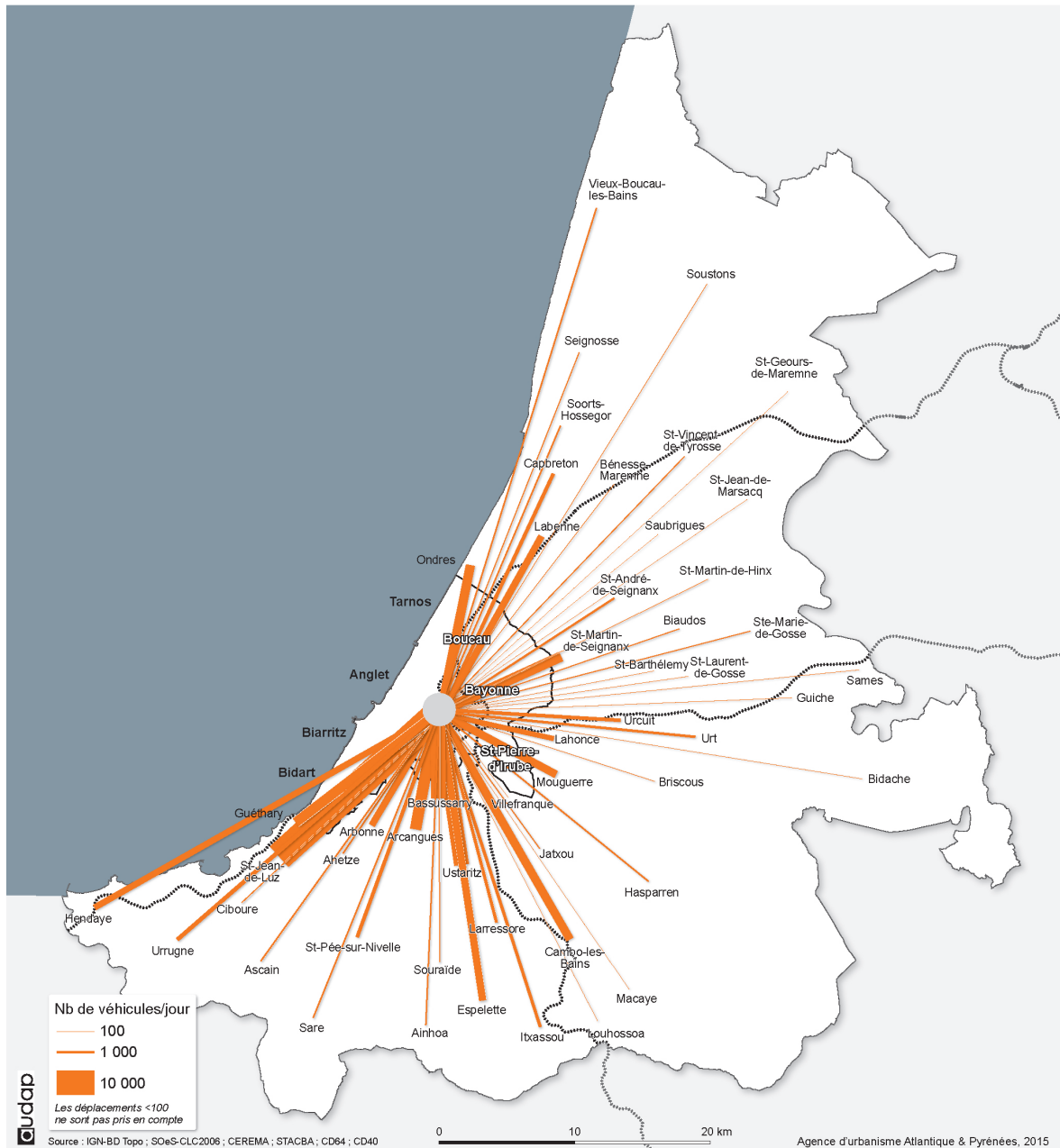


L'importance des flux d'échanges entre la bande littorale et le reste du périmètre d'enquête se situe au passage frontière, sur l'autoroute et sur certains accès aux cités balnéaires (ex. Capbreton, Moliets, etc.)



# Organisation des échanges routiers avec l'agglomération bayonnaise

Nombre de déplacements des communes du STACBA vers les communes du territoire - Haute saison

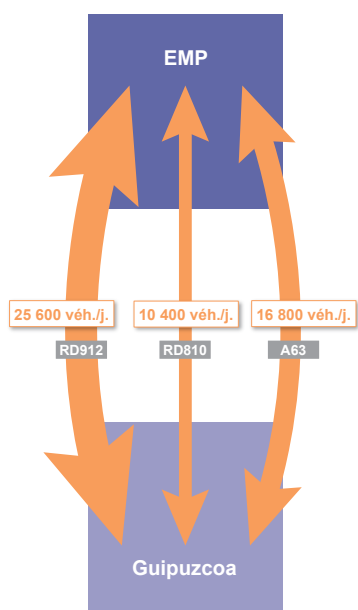


*La forte interdépendance des échanges routiers entre territoires impose une logique de coordination entre les acteurs institutionnels de la mobilité pour des solutions durables*



# Focus sur l'importance des relations transfrontalières

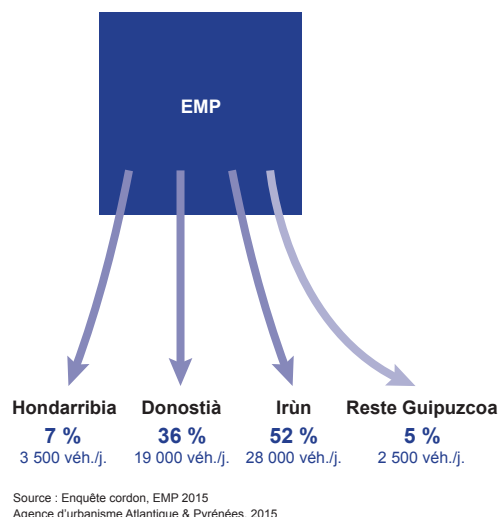
fig.1 Volume d'échanges aux points cordon entre l'EMP et le Guipuzcoa



Source : EMP 2015, Enquêtes face à face et cordons  
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

3 axes routiers et autoroutiers très sollicités pour les échanges entre EMP et Guipuzcoa représentant un total de 53 000 véhicules/j.

fig.2 Échanges EMP - Guipuzcoa



Sur ces 53 000 véhicules, 88 % de ces échanges sont effectués avec Donostia et Irún

fig. 3 Comparaison des trafics routiers transfrontaliers haute et basse saison

Trafic véhicules légers (échange-transit)	Trafic hors saison véh./j mai 2013 Transfermuga	Trafic haute saison véh./j. aout 2015
RD 912 Pont Saint Jacques	20 000	27 000
RD 810 Pont Béhobie	11 000	18 500
A63 Biriadou	14 000	44 100
Total	45 000	89 800

Source : enquête Transfermuga 2013 et Enquête cordon EMP 2015

Un doublement du trafic véhicule léger entre la haute et basse saison à la frontière basque franco-espagnole



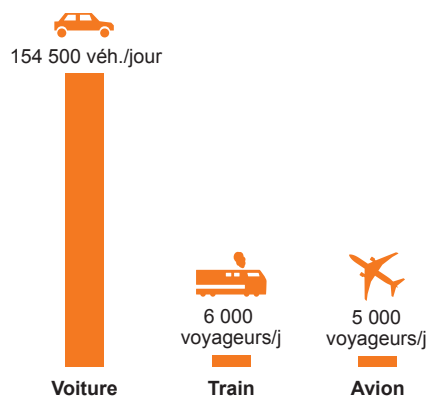


# Le poids des échanges ferroviaires et aériens quotidiens avec l'extérieur du territoire

fig.1 Principales destinations des passagers au départ de l'aéroport de Biarritz / Pays basque



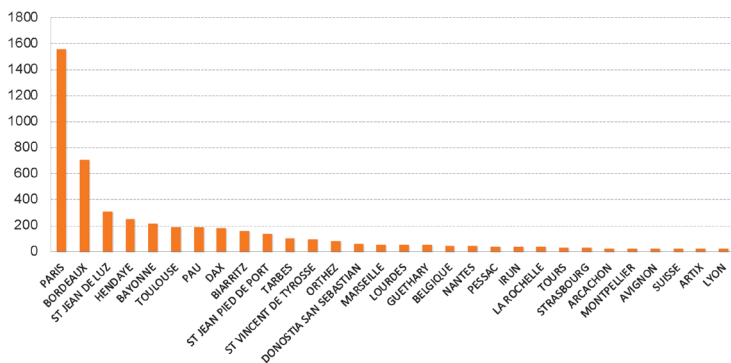
fig. 2 Poids des modes en échange avec l'extérieur de l'EMP



Source : EMP 2015, Enquête cordon (19 postes routiers, 4 gares nationales, 1 aéroport)  
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Sur les 5 000 passagers quotidiens de l'aéroport, une grande majorité des destinations est orientée vers l'Île de France et le Royaume Uni.

fig.3 Les 30 premières destinations en train depuis l'EMP



Source : EMP 2015, Enquêtes face à face et cordons Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Paris et Bordeaux, principales destinations offertes par le train à l'instar des offres existantes



# 5 000

## voyageurs par jour à l'aéroport de Biarritz

contre 6000 dans les quatre gares nationales en échange avec l'extérieur du territoire

### Un rôle du train à la marge dans les échanges extérieurs au territoire

Ce sont environ 6000 déplacements quotidiens d'échanges effectués en train depuis les gares nationales de Hendaye, Biarritz, Bayonne et Dax, contre 155 400 en véhicules en échange entre la bande littorale et l'extérieur du territoire d'enquête et 5 000 effectués en avion au départ ou à l'arrivée de l'aéroport Biarritz Pays Basque (fig.2).

### Bayonne, la première gare du Sud Aquitain en matière de fréquentation

Sur l'ensemble des déplacements d'échanges et de transit quotidiens (hors déplacements internes au territoire), Bayonne reste la gare la plus fréquentée (fig 3) avec 3400 voyageurs pour 54 trains quotidiens. Viennent ensuite Dax avec 1600 voyageurs, Biarritz avec 1500 voyageurs et Hendaye avec 1100 voyageurs.

Les principales destinations (fig 3) quotidiennes de toutes les gares restent Paris (près de 1600 déplacements) et Bordeaux (env 700 déplacements), correspondant aux principales dessertes moyennes ou longues distances offertes.

### Une accessibilité à vélo, aux gares, pratiquement absente

Les modes d'accès privilégiés au train restent la voiture (près de 50 % des utilisateurs dont 36 % pour la dépose voyageurs). La part des transports collectifs s'élève à 15 % pour la

gare de Bayonne pour atteindre 26 % à la gare de Biarritz la Négrresse. Les pratiques restent solidement ancrées en faveur de l'utilisation de la voiture. L'absence d'aménagements de l'espace public (type pôles d'échanges) pour des correspondances aisées du bus vers le train peut également expliquer cette situation.

L'utilisation du vélo par contre est totalement absente en combinaison avec le train. La part d'utilisation du vélo la plus importante est atteinte à Hendaye avec 3 % des voyageurs utilisant le vélo pour l'accès au train. **L'absence d'équipements ou d'installations cyclables au sein d'espaces appropriés pour l'usage combiné des modes alternatifs à la voitures, explique en partie cette situation.**

### Un aéroport Biarritz Pays basque attractif

L'aéroport Biarritz Pays basque assure environ 5 000 déplacements quotidiens avec l'extérieur du territoire d'enquête, soit presque autant que les 4 gares nationales réunies. Les 11 compagnies aériennes dont 5 lowcost (Volotea, Ryanair, Easyjet, Flybe, Hop) se répartissent en moyenne, 22 rotations quotidiennes vers la métropole et l'Europe. Elle constitue la 3<sup>ème</sup> plateforme aéroportuaire du grand Sud Ouest (1,03 million de voyageurs en 2015) après Bordeaux (5,3 millions de voyageurs en 2015) et Toulouse (7,6 millions de voyageurs en 2015). L'aéroport de Fontarrabie (0,25 million de voyageurs en 2015) reste complémentaire en n'offrant que des destinations vers l'Espagne qui n'existaient pas en 2015 sur l'aéroport de Biarritz. Les principales destinations des voyageurs sont à plus de 50 % la région Île de France, le Royaume Uni avec l'Irlande (fig.1) .

### Une aire de chalandise marquée du sud Landes à San Sebastian

75 % des déplacements aériens ont pour origine les communes du BAB (55 %), St-Jean-de-Luz (7 %), Hossegor-Seignosse- Capbreton (9 %) et Donostia San Sébastian (5%). Même si la voiture reste la solution d'accès privilégiée (88 % dont 53% en dépose et 18 % en taxi ), les transports en commun acheminent près d'un voyageurs sur 10 avec l'existence d'une ligne régulière urbaine (ligne C à 20 min) et de la desserte de la ligne interurbaine 816. Ce poids des TC dans le mode d'accès est globalement conforme aux autres aéroports régionaux (entre 5 et 20 %).







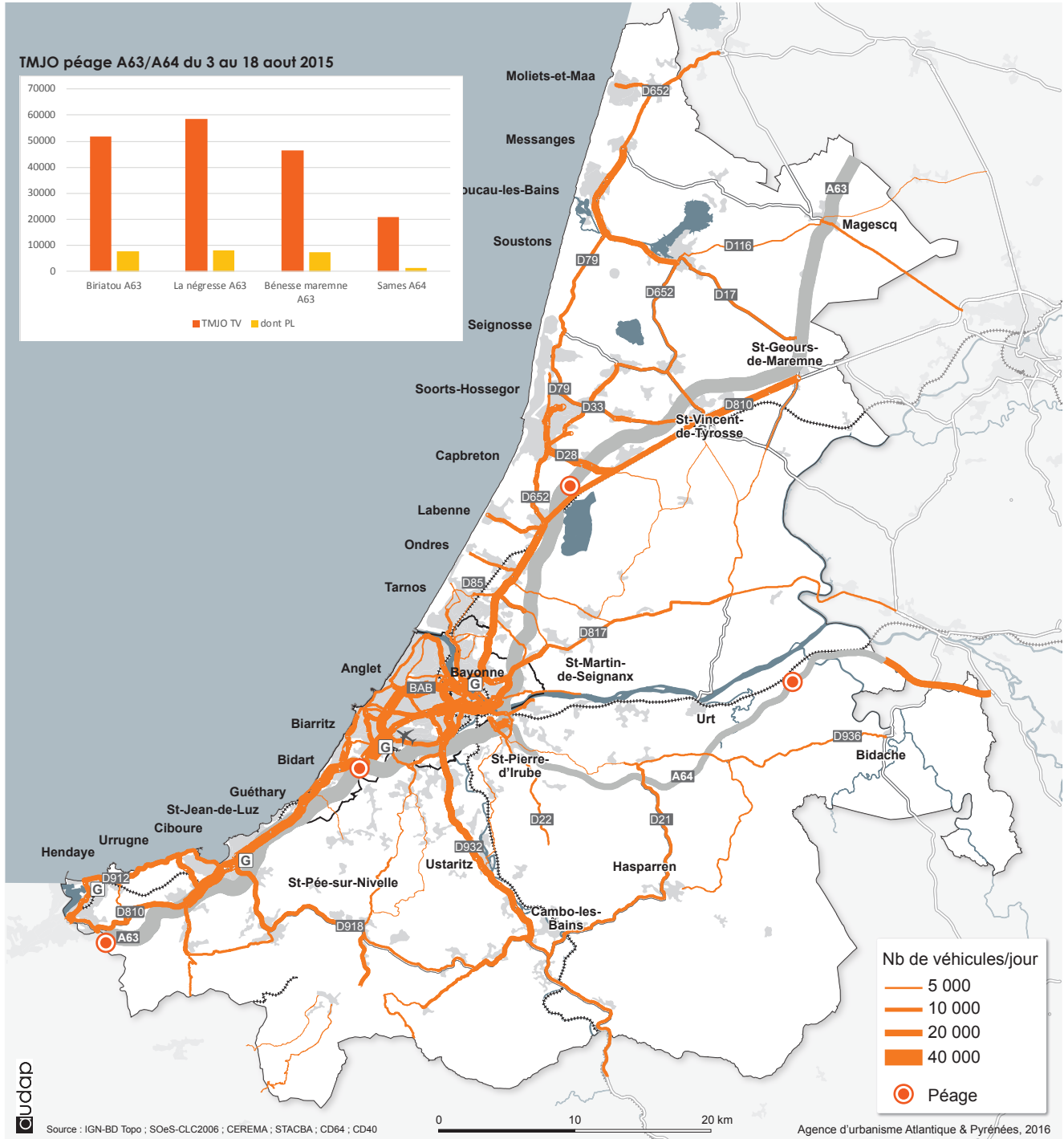
## Portrait 4 :

# Incidence sur la fréquentation des infrastructures de transports



# Impact sur le trafic routier quotidien

Trafic routier moyen journalier (hors dimanches et jours fériés) 3 au 18 août 2015 sur l'EMP



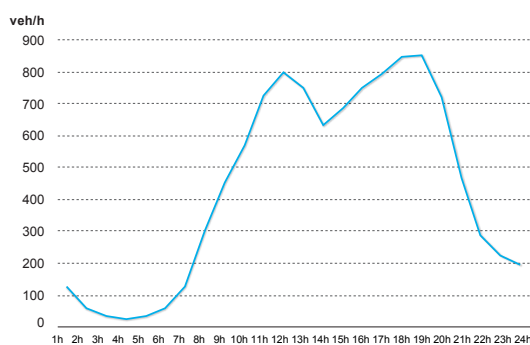
L'ensemble des déplacements routiers (local, échange, transit) se répartit sur le réseau principal avec une épaisseur variable selon l'intensité des charges de circulation. Cette représentation est un instantané pris au même moment, selon 164 points de mesures la 1<sup>ère</sup> quinzaine d'août (trafic moyen journalier ouvré).





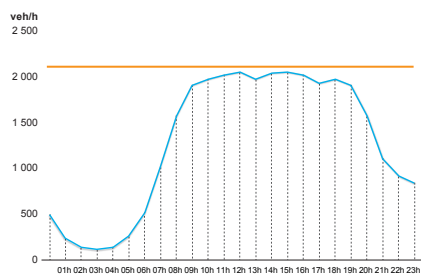
# Évolution quotidienne des trafics sur les réseaux routiers

fig.1 Évolution journalière des trafics réseau routier principal EMP 2015



Source : comptage débit EMP AUDAP CD64 CD40 - 920 points de mesure

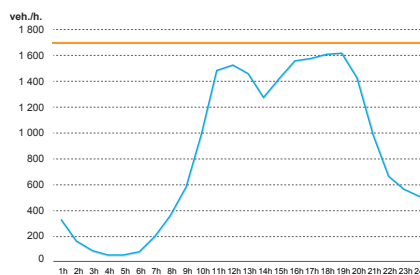
fig.2 Évolution journalière des trafics RD 810  
Bld Commandant Passicot St Jean de Luz (pt 126) - EMP 2015



limite de capacité

Source : comptage débit EMP AUDAP RD810

fig.3 Évolution journalière des trafics RD 652  
Vieux-Boucau (point 308) - EMP 2015



limite de capacité

Source : comptage SIREDO CD40 RD 652

## Comparaison des capacités d'écoulement par mode

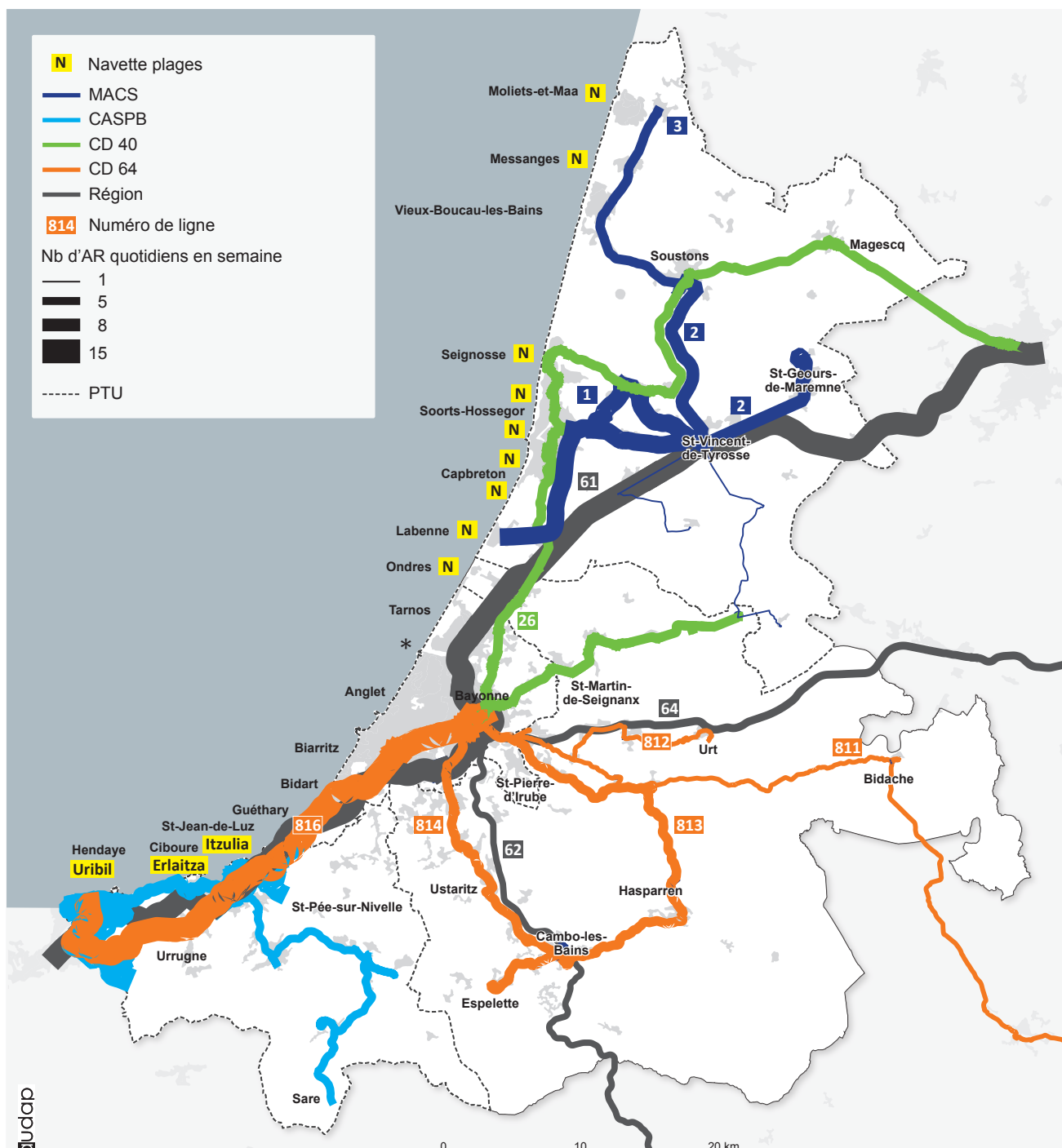
Capacité par mode	débit / heure
Voiture sur une voie principale (50 km/h)	1 000 véhicules
Transport en commun site propre (BHNS)	2 000 voyageurs
Transport en commun site propre (tram)	3 500 voyageurs
1 piste cyclable bidirectionnelle	600 vélos

Source : Cerema - Certu - AUDAP



# Impact des mobilités estivales sur les réseaux de transport collectif

## Niveaux d'offres des réseaux en transports collectifs - EMD 2015



\* Le réseau de transport du Syndicat des transports Côte basque Adour n'est pas représenté dans un souci de bonne lecture. Il est constitué de 13 lignes régulières, associées à 3 navettes des plages. Les deux lignes principales sont cadencées à 11 mn (A1/A2). Ces deux lignes couvrent plus de 50 % de fréquentation du réseau.



### L'organisation des dessertes en transports collectifs sur le territoire réparties entre 7 autorités organisatrices

L'actuelle organisation des réseaux de transports est complexe. Elle sera considérablement simplifiée dans le cadre de la Loi de Nouvelle Organisation du Territoire de la République (NOTRe) avec le transfert de la compétence des transports interurbains aux Régions et à la future communauté d'agglomération unique Pays Basque au 1er janvier 2017 .



#### Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (Intercités)

Les trains corail ou intercités sont organisés par l'État ( Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer), l'État étant également autorité de tutelle de la SNCF. 4 dessertes quotidiennes assurent la desserte entre Bayonne, Toulouse et les cités du Piémont pyrénéen.



#### Autorité organisatrice des services ferrés régionaux TER et autocars

L'offre ferrée régionale comprend trois dessertes assurées autour de l'étoile ferroviaire bayonnaise :

- la desserte entre Hendaye-Bayonne (12AR) jusqu'à Dax (14AR) sur la ligne littorale ,



## 7 autorités organisatrices de transports collectifs pour organiser la mobilité quotidienne

- La desserte de la vallée de la Nive depuis Bayonne, la ligne faisait l'objet de travaux de modernisation commandés par la Région entre Cambo et ST Jean Pied de Port durant l'été 2015. 5 allers-retours assurent la desserte quotidienne en été .
- La ligne de Bayonne à Puyoo et Pau est assurée par 4 AR quotidiens avec un arrêt à Urt.



#### Autorité organisatrice des transports interurbains 64

Le Département a restructuré et enrichi son offre de service depuis 2013 avec une desserte cars (env 80 places) de nouvelle génération toutes les heures sur le littoral (ligne 816), qui est prolongée le week end jusqu'à la gare d'Irun (ligne 816 Euskadi). Un service radial depuis Bayonne couvre le Pays basque intérieur (ligne 814 Bayonne-Cambo, 813 Bayonne-Hasparren, 812 Bayonne-Urt, 811 Bayonne-Bidache-Tardets). La tarification à 2€ par trajet avec le développement progressif de la billetterie accompagne ce nouveau réseau.



#### Autorité organisatrice des transports interurbains 40

Le Département des Landes dessert la gare de Bayonne en terminus avec la ligne intérieure de Biarrote (5AR) et la ligne XL Bayonne-Soustons-Dax (ligne n° 26 selon 6AR). Ces services sont d'autant plus importants pour couvrir les stations du sud Landes (Labenne, Capbreton,...) en correspondance avec le train.

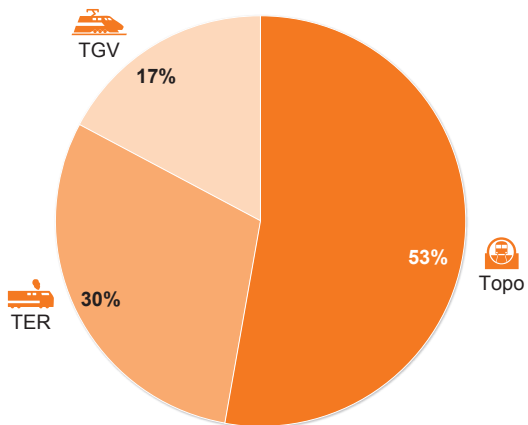


#### Autorité organisatrice du réseau urbain chronoplus

Le STACBA représente le réseau le plus important des trois périmètres de transports urbains que compte le territoire d'enquête avec 13 lignes régulières, 3 navettes des plages (Bidart, Biarritz et Anglet) et un service de nuit. Les deux



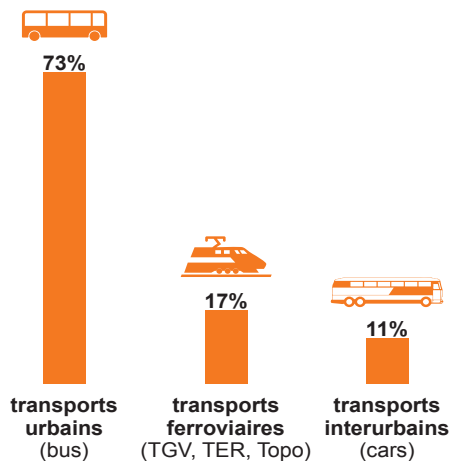
fig.1 Modes de transports ferroviaires utilisés dans les déplacements quotidiens



Source : EMP 2015, FAF  
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Malgré la faiblesse du train dans les usages, le topo reste le mode utilisé en priorité dans les déplacements ferrés

fig.2 Répartition du poids des transports collectifs (déplacements quotidiens moyens estivaux - EMP 2015)








Source : EMP 2015, FAF  
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2016

Les transports urbains représentent la part la plus importante de l'usage des transports collectifs





**fig.3 Répartition de l'usage des TC par publics - Jour moyen estival**

CD3QM déplacements Poids publics	TC URBAINS 	%	TER 	%	TGV-IC 	%	TOPO 	%	CARS INTERURBAINS 	%
RÉSIDENTS	37 430	69	1 489	39	919	43	2 562	39	725	9
TOURISTES	14 131	26	905	24	1 207	57	1 242	19	2 926	37
EXCURSIONNISTES	2 837	5	1 419	37	0	0	2 837	43	4 256	54
<b>ENSEMBLE</b>	<b>54 398</b>	<b>100</b>	<b>3 813</b>	<b>100</b>	<b>2 126</b>	<b>100</b>	<b>6 641</b>	<b>100</b>	<b>7 907</b>	<b>100</b>

Source I EMP 2015 FAF

*L'usage des TC est différent selon les publics : plutôt réduit pour les touristes sur les réseaux urbains, mais plus marqué pour les touristes et excursionnistes sur les lignes de cars interurbains*









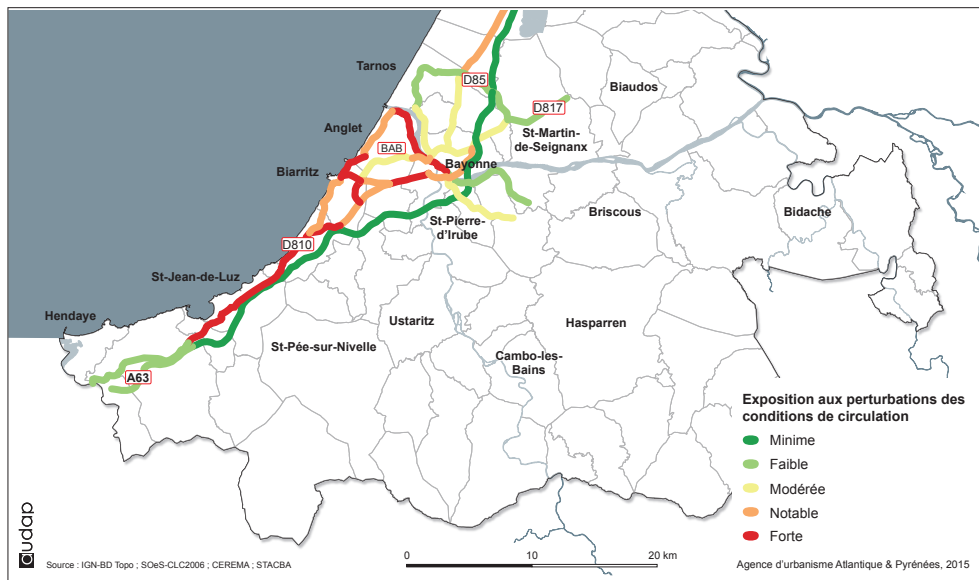
## Portrait 5 :

# Incidences sur les conditions de circulation



# Conditions de circulation sur le secteur littoral basco-landais

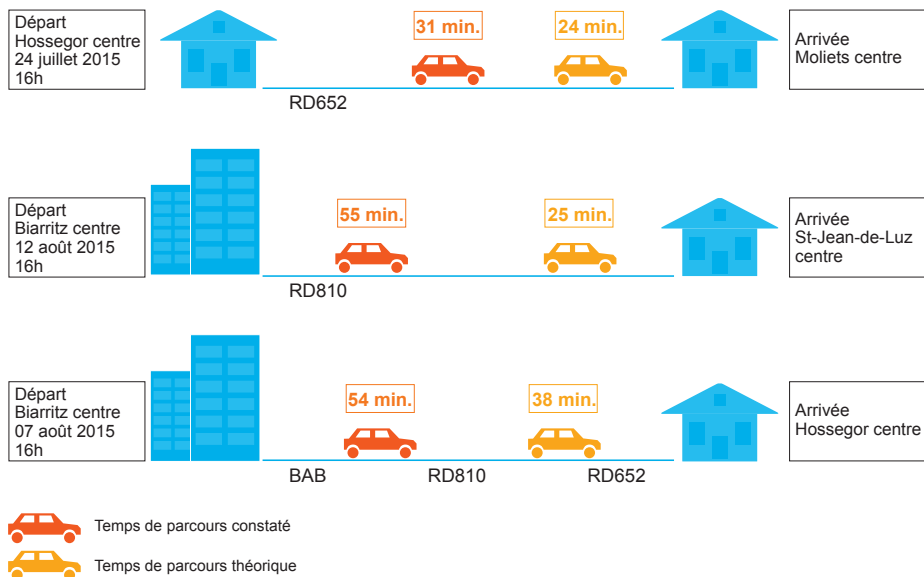
## Niveau de perturbation des conditions de circulation



Un axe sud littoral (RD810) particulièrement contraint par les conditions de circulation difficiles

## Temps de parcours

Mesure qualitative véhicule flottant (période du 03 au 14 août 2015)



Des exemples ponctuels de doublement des temps de parcours sur le littoral basco-landais









**Portrait 6 :**

**Incidences sur l'en-  
vironnement et bilan  
énergétique**



# Impact sur le bilan énergétique et la qualité de l'air

## Impact total des déplacements mécanisés

Jour moyen estival

### Ensemble des déplacements (Périmètre interne/externe EMP)



Consommation énergétique totale	1 552 TEP*
Émission totale de monoxyde de carbone (CO)	9,4 Tonnes
Émission totale de dioxyde de carbone (CO2)	4 874 Tonnes
Émission totale de GES	4 926 Tonnes eq.CO2
Émission totale de particules	0,6 Tonne

\*TEP : tonnes équivalents pétrole - 1 baril pétrole = 0,14 tep = qualité d'énergie de chauffage sur une année pour un ménage

## Focus sur les GES

Les gaz à effet de serre participent au réchauffement climatique. Ils sont directement liés à la consommation de carburant des véhicules et restent principalement constitués de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Ils sont émis principalement par des sources anthropiques. Ils absorbent et ré-émettent le rayonnement infrarouge.

## Focus sur les particules

Ce sont des substances minérales (de la suie à la nanoparticule) provenant surtout des moteurs diésel. Elles provoquent des irritations des voies respiratoires. Elles sont classées cancérigènes par l'OMS depuis 2013.

## Focus sur le monoxyde (CO)

C'est un gaz asphyxiant qui provient de la combustion incomplète des moteurs. Il est très dangereux pour l'organisme humain.







**Portrait 7 :**

# **Opinions et représentations des publics**



# Impact des conditions routières sur l'opinion des publics

fig. 1 Etat du trafic routier perçu comme une contrainte (1ère quinzaine d'août) public

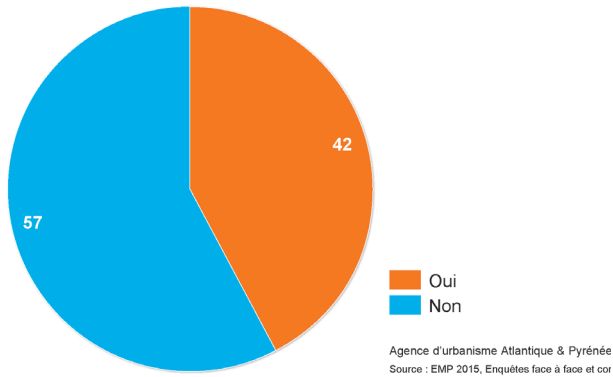


fig.2 Perception de l'état du trafic routier comme une contrainte (1ère quinzaine d'août)

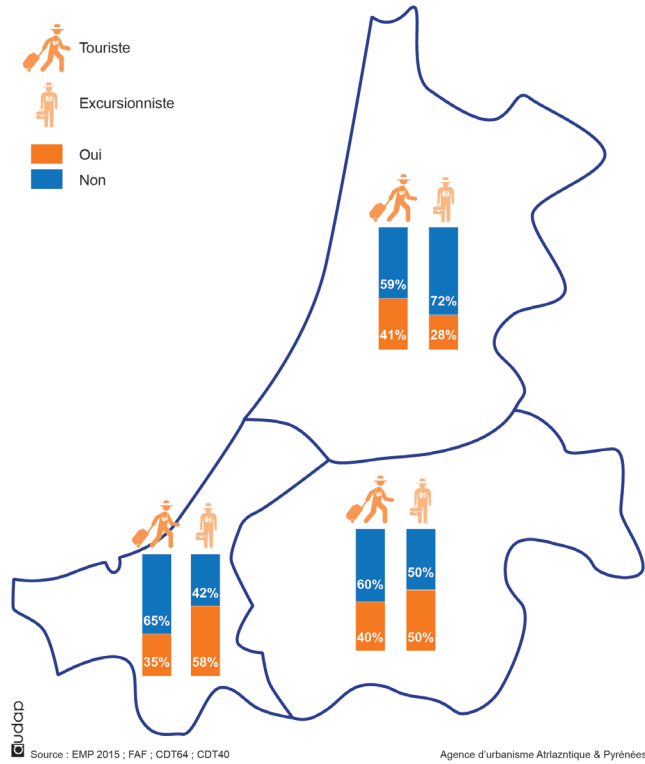
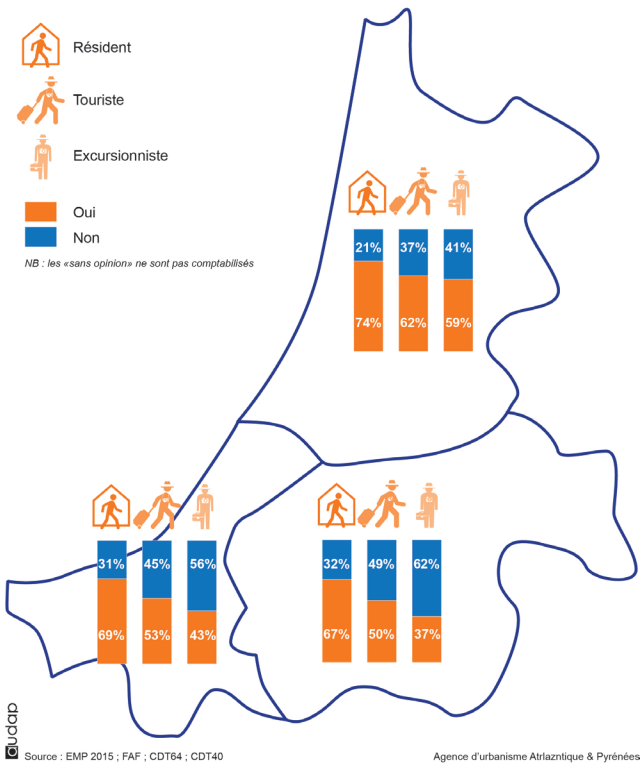


fig.3 La pollution liée aux déplacements automobiles est-elle préoccupante ? (moyenne estivale)







# Vers de nouvelles pratiques de mobilité ?

fig 1 Pour accéder au centre-ville, seriez-vous prêt à laisser votre voiture dans un parking périphérique et à utiliser une navette ?

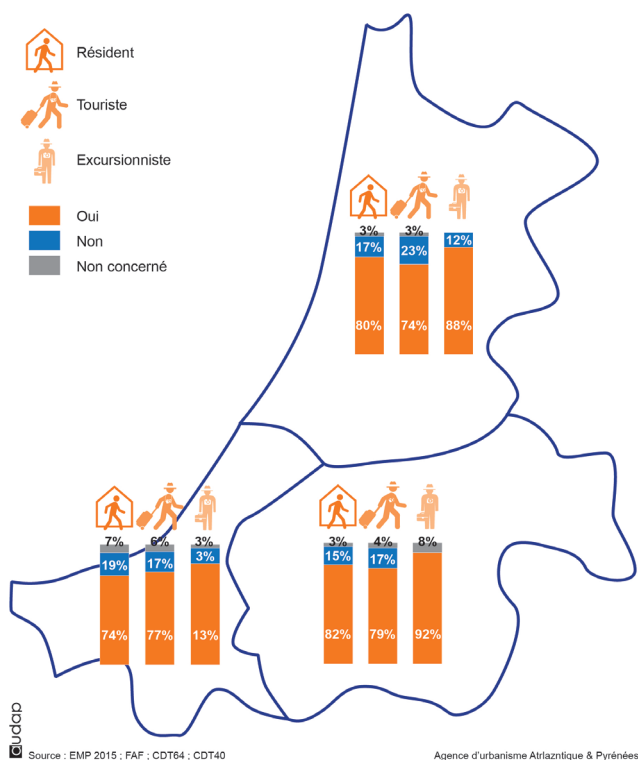


fig.2 Pour accéder aux plages seriez-vous prêts à laisser votre voiture dans un parking périphérique et à utiliser une navette ?

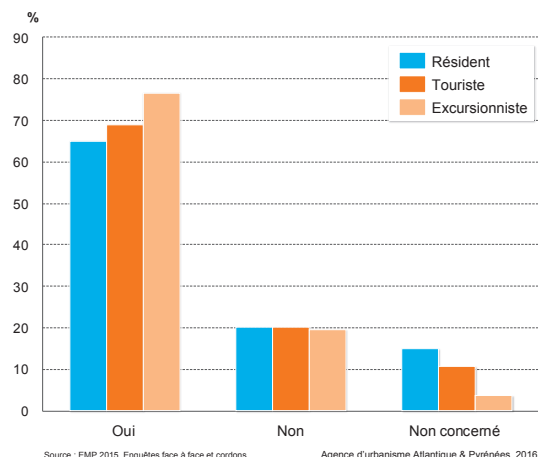
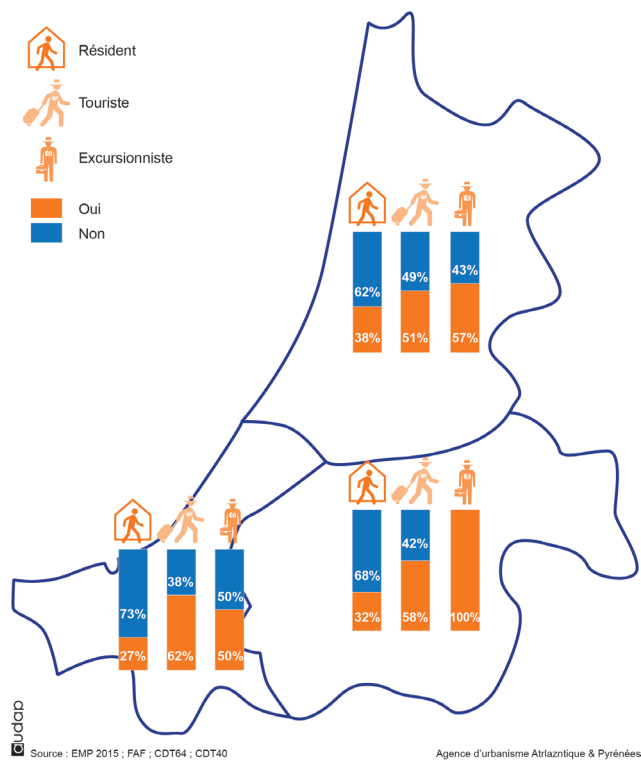


fig. 3 Intérêt pour un service de location de vélos sur le littoral







# Synthèse

Ce premier portrait inédit des mobilités estivales présentiels à l'échelle du territoire basco landais vient objectiver plusieurs présupposés.

Élargir la focale à l'ensemble des publics, c'est aussi réinterroger nos propres outils de la connaissance, bien souvent restreints à la lecture des populations résidentes dans le fonctionnement des territoires. Cette saisonnalité marquée a de nombreuses incidences dans nos déplacements et leurs effets, qui interrogent différentes politiques publiques, que ce soit en matière de transports, d'aménagement de tourisme ou d'environnement.

Les investigations menées peuvent interroger les méthodes employées avec des technologies en cours de consolidation pour certaines. La lecture globale apportée est certes limitative en soit et ne pourra se passer d'une approche territorialisée ultérieure pour construire les futures solutions appropriées. Mais cette première photographie globale apporte un éclairage nouveau autour du fait estival.

L'attractivité du territoire génère une forte élévation des populations sur la période estivale alimentant et amplifiant les besoins de déplacements. L'importance de ces fréquentations, associée aux enjeux environnementaux du trait de côte, interroge implicitement le niveau des capacités d'accueil des territoires. Les modèles d'urbanisation de demain sont à examiner en approfondissant ces premiers travaux menés.

Les 2,7 millions de déplacements quotidiens générés par l'ensemble des publics dont la moitié assurés par l'automobile, illustrent l'importance de sa place dans la mobilité quotidienne. Ces volumes sont comparables à ceux des mobilités des seuls résidents des grandes agglomérations régionales comme Toulouse ou Bordeaux .

Ces déplacements doublent par rapport à la mobilité automobile des seuls résidents hors saison. Cette suprématie dans les modes d'accès des touristes pour venir et dans ses usages au quotidien sur le territoire ont plusieurs incidences :

- dans l'occupation des infrastructures avec des effets de congestion, des sections de voiries ne pouvant plus écouler davantage de flux qu'elles n'en supportent (RD 810 sur la section sud Pays basque) ou en voie de l'être (RD 652),
- dans les impacts environnementaux et de la qualité de l'air ou l'intégralité du parc auto reste sur un mode carboné et participe à 90 % des GES de la mobilité quotidienne à l'heure de la transition énergétique,
- une augmentation du temps de transports, liée au développement de la mobilité individuelle et aux conditions de circulations.








# Perspectives

La mise en perspective de ce premier diagnostic nous indique qu'il n'y a pas une réponse mais plusieurs pistes de travail, objets de futures actions à engager avec les différents acteurs de la mobilité. L'interdépendance des échanges quotidiens impose une démarche d'actions coordonnées pour définir les orientations d'un véritable système de mobilité durable à l'échelle de la conurbation basco-landaise.

Celui-ci impliquera un travail et un questionnement sur l'évolution de l'urbanisation des territoires, des pôles générateurs de déplacements et des conditions d'accueil des publics. La recherche de solutions structurantes et compétitives en matière de transports publics ou de gestion des infrastructures implique la poursuite de la dynamique d'échange et de réflexions entre tous les acteurs impliqués.

La préservation de l'attractivité estivale littorale, temps fort économique pour le territoire passera inmanquablement par la définition de nouvelles stratégies publiques en matière de déplacements quotidiens. Offrir la qualité d'accueil rime avec une qualité des mobilités à l'heure où l'opinion publique porte vers des pratiques de mobilités plus durables.



Jean-René ETCHEGARAY  
Président de l'AUDAP



# Lexique

**CAPACITÉ :** Charge de trafic maximum supportée par une voirie qui dépend de plusieurs facteurs : la vitesse, la géométrie de la voie de circulation, l'environnement urbain, l'interdistance des franchissements (carrefour à flux giratoires, etc.). Les fonctionnalités de la voie (équipements cyclables, etc.).

**DEEM :** Diagnostic Énergie Émission Mobilités. Cette analyse réalisée par la CEREMA en lien avec l'ADEME apporte différents indicateurs sur la consommation énergétique des déplacements et de leurs impacts sur la qualité de l'air. Ils viennent objectiver la réalité des mobilités au plan de leurs incidences environnementales. Le DEEM utilise un modèle européen de calcul des émissions de GES (COPERT4) et des polluants tenant compte du nombre de déplacements réalisés, de la distance des échanges et de l'efficacité environnementale des moyens de transports, des données de réseau de transports collectifs locaux.

**DÉPLACEMENT :** Mouvement effectué entre deux lieux où la personne exerce une activité : domicile, loisirs, achat, toute activité exercée marquant la fin du déplacement. Ce déplacement peut représenter un ou plusieurs modes de transport. Les déplacements recensés sont ceux des publics présents sur la zone d'enquête, y compris s'ils sortent ou rentrent.

**DÉPLACEMENT D'ÉCHANGE :** déplacement effectué dont une extrémité se situe dans le territoire observé et l'autre extrémité à l'extérieur.

**DÉPLACEMENT DE TRANSIT :** déplacement traversant la zone étudiée sans s'y arrêter.

**DÉPLACEMENT LOCAL :** déplacement à l'intérieur de la zone d'étude dans une commune où entre deux ou plusieurs communes.

**EGT :** Enquête grand territoire.

**EMD :** Enquête ménages déplacements.

**EMP :** Enquête mobilité présentielle.

**FCD :** Floating car data : Données de véhicule flottant.

Méthode de relevé des temps de parcours du trafic routier d'après collecte de données de localisation des véhicules immergés dans le flot routier.

La méthode dans l'enquête comprend :

- une démarche qualitative par mesure GPS sur certains axes à des moments précis de la journée
- une démarche quantitative sur plusieurs itinéraires avec remontée d'information systématique toutes les 6 minutes des vitesses de circulation d'après les GPS .



**GES** : gaz à effet de serre : Les GES participent au réchauffement climatique. Ces rejets sont directement liés à la consommation du carburant des véhicules. Leurs émissions augmentent avec la consommation de carburant. Les GES sont dénombrés en masse équivalent CO<sub>2</sub> (dioxyde de carbone).

**JOUR MOYEN ESTIVAL** : jour moyen de l'été calculé sur la moyenne des résultats sur 3 mois d'été (15 juin au 13 septembre 2015).

**PL** : poids lourds.

**POPULATION INSEE** : Estimation réalisée par l'INSEE par le recensement général des populations présentes par commune et par résidence principale.

**POPULATION PRÉSENTIELLE** : Ensemble de la population présente sur le territoire, estimée d'après la fréquentation des publics résidents, touristes et excursionnistes, via le téléphone mobile. La définition de ces publics correspond pour le **résident** : à celui qui habite sur le territoire, celle d'un **touriste** : à celui qui passe plus d'une nuit sur place sans être résident (1 à 30 jours), l'**excursionniste** lui, n'est que de passage sur la zone, pour une journée de visite, sans passer la nuit sur place.

**TC** : transport collectif.

**TEP** : les différentes énergies utilisées sont toutes ramenées en masse équivalent pétrole brut (tonne équivalent pétrole) pour disposer d'un indicateur global de consommation énergétique.

**TMJO** : Trafic moyen journalier, jours ouvrés. Mesures de trafic routier du lundi au samedi hors jours fériés.

**TRAJET** : un déplacement peut être effectué sur un ou plusieurs trajets. Il y a autant de trajets effectués que de modes utilisés.

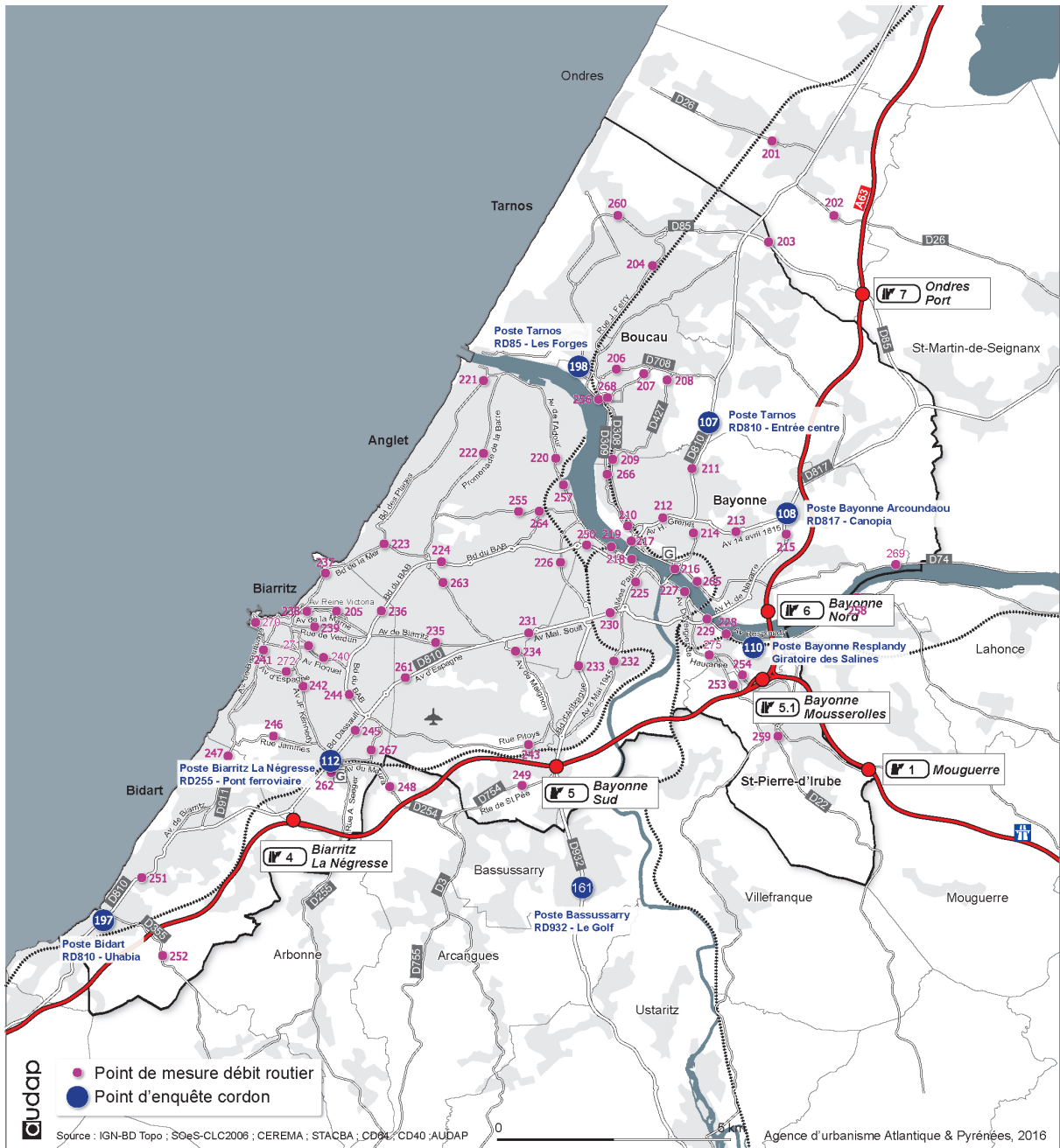
**VL** : véhicules légers.

**VOYAGEUR** : personne effectuant un déplacement d'une origine à une destination.





### Carte des points de comptages routiers et cordons du périmètre STACBA mesures du 3/08 au 16/08 2015 et du 5/10 au 18/10 2015









**Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées**

Petite Caserne - 2 allée des Platanes

BP 628 - 64106 Bayonne Cedex

Tél. 05.59.46.50.10

4 rue Henri IV - Porte J - 64000 Pau

Tél. 05.33.64.00.30



Cette enquête a été financée avec le concours de l'Etat, l'ADEME, la Région Nouvelle Aquitaine, le Syndicat Mixte des Transport Agglomération Côte Basque-Adour, l'Agglomération Sud Pays Basque, la Communauté de Communes Maremne Adour Côte Sud, le Syndicat Mixte du SCOT de Bayonne Sud Landes.

La maîtrise d'ouvrage déléguée est assurée par l'AUDAP. Le CEREMA a assuré une mission d'assistance à sa réalisation. Les Comités départementaux du tourisme des Landes et des Pyrénées Atlantiques ont apporté une assistance technique.

**Rédaction : AUDAP**

**Conception & réalisation graphique : AUDAP**