

GARES ET LIGNES FERRÉES DANS LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES ÉVOLUTION ET IMPACT



Rame de TER (Train Express Régional) en gare de Bayonne
Source : AUDAP

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'Observatoire partenarial des Pyrénées-Atlantiques et de son volet mobilité, la SNCF a mis à disposition un historique des horaires de train sur une période de cinq ans : 2008-2013. Ces données permettent de définir les évolutions de l'offre TGV, TER et car régional.

La Note 14 de l'Observatoire s'attache à présenter l'évolution de l'offre de service sur la partie ferrée uniquement, et à une échelle dépassant les Pyrénées-Atlantiques celle-ci intégrant le sud des Landes et une partie de la Bigorre.

Après des éléments de contexte général, la note s'attache à analyser les phénomènes en termes de dimensionnement de lignes et de gares ainsi que l'impact de la saisonnalité dans l'offre de service. ■

MÉTHODOLOGIE

En raison des nombreux changements d'horaires, en fonction du jour et de la période de l'année, il a été retenu, pour chaque année, les horaires des derniers jeudis de janvier et de juillet. Cette méthode présente l'avantage d'analyser les horaires pour un JOB (jour ouvrable de base) fixe et de mesurer les variations saisonnières.

Les données exploitées sont téléchargeables sur le site de l'Observatoire : www.observatoire-64.org

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Le territoire d'étude est largement desservi par des voies ferrées et des gares car il bénéficie d'une situation de carrefour entre le littoral, l'Espagne et les principales aires urbaines de la région Aquitaine après Bordeaux (Bayonne et Pau).

Les lignes de voie ferrée sur la zone d'étude Pyrénées-Atlantiques / sud des Landes / Bigorre



Une augmentation du nombre de gares desservies

Entre 2008 et 2013, quatre nouvelles gares ont été desservies : Ossun, St-Pé-de-Bigorre, Montaut-Bétharam et Assat, toutes situées sur le tronçon Tarbes-Pau. Ces gares ont pu profiter d'une desserte en TER à partir de juillet 2010.

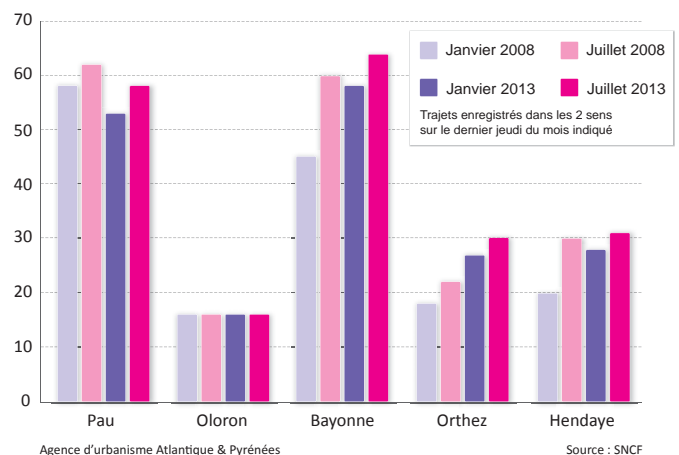
Des travaux impactant

Des travaux de modernisation et de maintenance ont été engagés sur plusieurs lignes et ont engendré des perturbations ainsi que le remplacement de trains par des cars. Les travaux ont ainsi touché les lignes de Pau-Oloron et de Tarbes-Pau-Dax-Bordeaux en 2010 et 2011, Hendaye-Bayonne-Dax-Bordeaux ainsi que Bayonne - St-Jean-Pied-de-Port en janvier 2010.

Entre 2008 et 2013, l'offre de TER s'accroît globalement sur le territoire. L'ouverture de quatre gares ne joue qu'à la marge sur cette augmentation (environ 2 %). Cet accroissement est ainsi visible pour les gares de Bayonne, Hendaye ou encore d'Orthez.

L'offre a tendance à diminuer pour Pau et reste stable pour Oloron. Concernant le TGV, excepté janvier 2008, on constate une régularité dans l'offre proposée, et ce, quelle que soit la période.

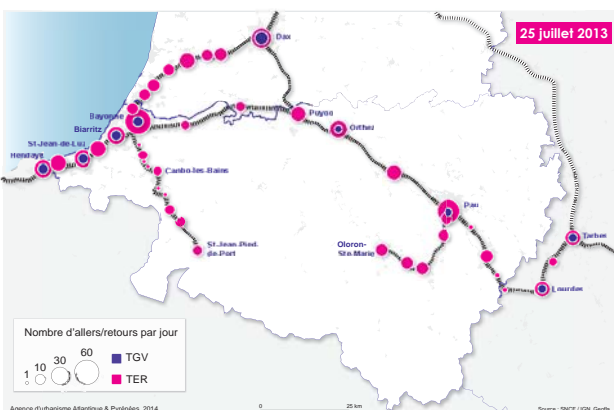
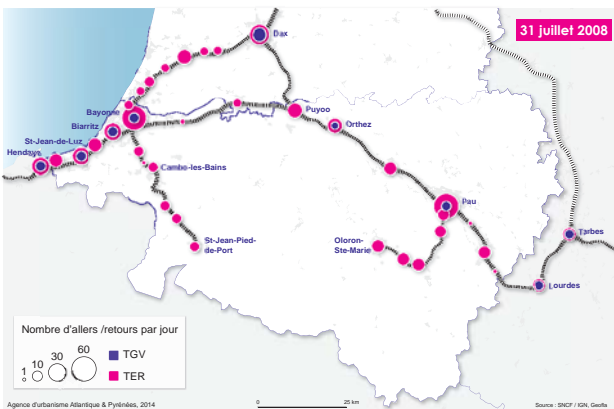
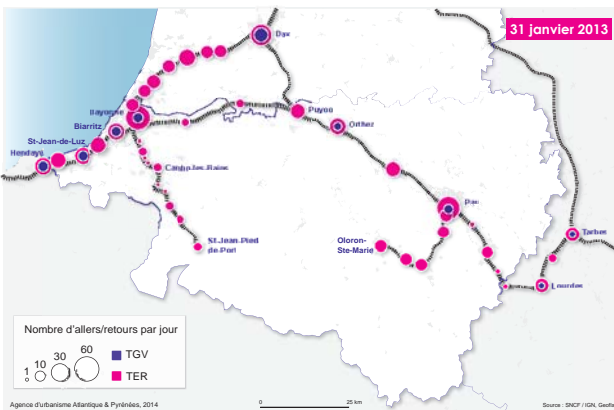
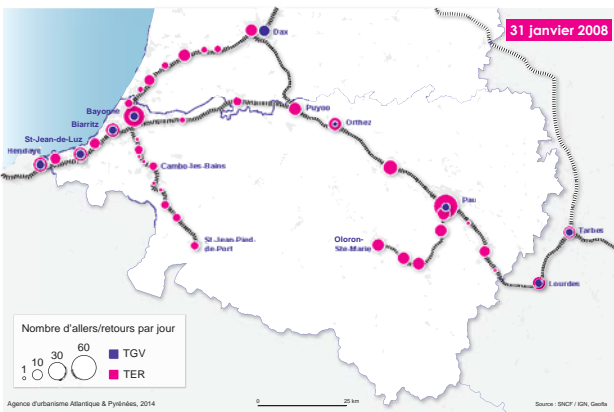
Nombre total de trains en gare



DES IMPACTS TEMPORELS ET SPATIAUX

L'offre en matière de transport ferroviaire n'est pas constante sur l'ensemble de l'année. Elle connaît des variations saisonnières sur certaines lignes alors que d'autres sont très stables.

Nombre total d'arrêts TER et TGV enregistrés par gare



L'effet de la saison estivale

L'offre de TER s'accroît en période estivale, ce phénomène a surtout été sensible en 2008 (+ 18,6 % entre janvier et juillet 2008 / + 3,5 % entre janvier et juillet 2013). L'augmentation concerne l'ensemble des principales gares de la zone d'étude et, de manière plus marquée, les gares de la ligne Hendaye-Bayonne-Dax.

Pau, Bayonne et Dax, des gares de dimension régionale

Trois gares se distinguent fortement par le nombre de trajets qu'elles proposent : Pau, Bayonne et Dax. Ce sont des gares « pivots », à la jonction de deux ou trois lignes et qui comptent aussi parmi les gares les plus importantes d'Aquitaine en termes de trafic voyageurs (avec Bordeaux, Agen et Libourne).

« Trois gares se distinguent fortement par le nombre de trajets qu'elles proposent : Pau, Bayonne et Dax. Ce sont des gares « pivots ».

Hendaye-Bayonne-Dax-Bordeaux, une ligne structurante

Des cinq lignes ferrées présentes sur la zone d'étude, la ligne Hendaye-Bayonne-Dax-Bordeaux apparaît comme la plus importante. Cette ligne se distingue par un maillage régulier de gares, 14 arrêts entre Hendaye et Dax desservant une zone très urbanisée (soit, en moyenne, un arrêt tous les 6 km), et représente entre 35 et 45 % du nombre total d'allers-retours entre 2008 et 2013.

Nombre total d'arrêts* dans les gares de la zone d'étude

	TER	TGV
Janvier 2008	532	70
Juillet 2008	631	91
Janvier 2013	707	88
Juillet 2013	732	88

* Somme des départs /arrêts enregistrés dans les deux sens sur le dernier jeudi du mois indiqué

« Entre 2008 et 2013 l'offre de TER a particulièrement augmenté : + 33% en janvier, et près de 16 % en juillet. L'offre de TGV estivale reste quant à elle très stable.

DES PERSPECTIVES DANS LA VALORISATION APPROFONDIE DES DONNEES

Les données issues de la SNCF en matière d'offre de transport ferrée permettent d'apprécier les évolutions structurelles de ce mode de transport en commun. Historiquement, le train a permis aux territoires de se développer et, selon toute vraisemblance, il est souhaitable qu'il redevienne un des pivots de la mobilité à venir.

L'action volontariste des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) en matière de développement de l'offre ferrée apparaît clairement dans cette analyse. Pour preuve, l'offre s'accroît lors de la saison estivale pour s'adapter à la pulsation touristique du territoire. En outre, des lignes ont été totalement rénovées (Pau - Oloron entre 2010 et 2011) et des réouvertures de lignes et des gares sont à l'étude.

Croiser la donnée offre ferrée avec d'autres sources de données mobilité pour plus d'informations

Il apparaît que les données SNCF présentent une richesse dans l'utilisation et l'analyse qu'on peut en faire. Ainsi, il semblerait très intéressant de croiser la donnée offre ferrée avec la fréquentation voyageurs mais aussi avec d'autres sources de données mobilité, particulièrement les offres en transports en commun urbain et interurbain. L'utilisation des données GTFS pourrait faciliter ce type d'exploitations.

A l'avenir, l'exploitation des données GTFS

Le format des données de type GTFS (General Transit Feed Specifications) est un format open data conçu pour les données

Le format des données de type GTFS (General Transit Feed Specifications) est un format open data conçu pour les données de réseau de transports en commun (...) présente le double intérêt d'être facilement mobilisable et de disposer de données quels que soient le jour ou la période choisis.

de réseau de transports en commun. Il donne la possibilité aux exploitants d'intégrer et de mettre à disposition leurs données (horaires, arrêts de trains, nombre de dessertes).

A l'heure actuelle, les fichiers GTFS sont disponibles pour les TER, Intercités ainsi que pour les réseaux interurbains. Ils le seront bientôt pour le réseau Idélis (Pau).

Le GTFS présente le double intérêt d'être facilement mobilisable et de disposer de données quels que soient le jour ou la période choisis. Le GTFS exploité permet en outre de croiser la données entre réseaux (intermodalité) et d'analyser les politiques publiques en matière d'offre en transports en commun. ■



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

Fax. 05 59 46 50 30
contact@audap.org

www.audap.org

Les membres de droit de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées



A RETENIR

14 %

l'augmentation du nombre total d'arrêts (aller/retour) sur l'ensemble des gares de la zone d'étude en 5 ans (juillet 2008-juillet 2013).

3,5 %

l'accroissement du nombre total d'arrêts (aller/retour) sur l'ensemble des gares de la zone d'étude entre l'hiver et l'été 2013.

6 km

la distance moyenne entre chaque arrêt de la ligne Hendaye - Bayonne - Dax.