

Transfermuga



***Comment faciliter
les déplacements
transfrontaliers ?***

3 QUESTIONS À...

Alain Rousset
Président de la Région
Nouvelle-Aquitaine



1 **Transfermuga propose une vision très multimodale des transports. Quel est votre sentiment à ce sujet ?**
Transfermuga 2, par les études menées, met d'abord l'accent sur le ferroviaire, qui restera la colonne vertébrale du système de transports, y compris dans le transfrontalier. Le projet démontre également que, pour certains trajets, d'autres modes de déplacements comme l'autocar, le bus ou le vélo sont aussi pertinents. Le Pays basque possède désormais un réseau autoroutier moderne, des gares routières flamboyantes. Utiliser ces infrastructures pour développer de nouvelles offres me semble donc légitime.

2 **Étudier le terrain, puis impulser un dynamisme, c'est donc ça la méthode Transfermuga ?**

Effectivement, Transfermuga est une dynamique et un état d'esprit, plus qu'un projet. L'Eurorégion Nouvelle-Aquitaine Euskadi Navarre, en partie grâce à des aides européennes, a été capable de piloter des études structurantes sur les transports, puis de les mettre à disposition des autorités organisatrices de transports. C'est une méthode nouvelle pour créer des politiques publiques, plus agiles, plus partenariales, et créer des services pour les citoyens de manière plus pragmatique, plus rapide.

3 **Transfermuga est-il un accélérateur d'innovation pour les territoires ?**

Le numérique est un outil, un moyen. Le projet Transfermuga a permis de produire, créer, distribuer de nombreux dispositifs, notamment sur l'information voyageurs. Couplé à une volonté forte d'ouverture (Open Data, Open Source), il peut effectivement devenir un puissant allié pour les collectivités. C'est ce que Transfermuga est en train de montrer. C'est en grande partie ce qui lui a valu le grand prix européen Smart Cities 2018, décerné par le journal « Le Monde », il y a quelques semaines. De bon augure pour la suite !

L'autocar en formu

DÉBAT Le projet du rail transfrontalier prendra du temps. En attendant et en complément, Transfermuga 2 conclut à la pertinence d'une ligne express entre Bayonne et Saint-Sébastien

FABIEN JANS
f.jans@sudouest.fr

Au terme de la deuxième phase du projet Transfermuga, porté par l'Eurorégion, la conclusion est toute pragmatique : en termes de mobilité transfrontalière et de liaison sur l'ensemble du territoire basque, seul le « bon sens » prévaut, si l'on fait fi des divers freins qui, des deux côtés des Pyrénées, ne manquent pas de ralentir les projets les plus ambitieux.

La liaison par le rail, qui cumule les points positifs, en fait partie. Mais elle se heurte pour l'instant au principe de réalité que constitue l'harmonisation des infrastructures et de l'information pour l'usager, ainsi que le verrou juridique (lire ci-contre). Rien de rédhibitoire, mais une situation qui augure quelques longueurs.

C'est pourquoi l'idée d'une liaison publique express en autocars, reliant sept jours sur sept Bayonne, l'aéroport de Biarritz et Saint-Sébastien, fait son chemin. Plutôt dans le bon sens si l'on en croit les intervenants de la table ronde organisée mardi à Anglet, même si aucun calendrier n'a été évoqué à cette occasion.

1 **Une ligne express d'autocars, pour quand ?**

Marc Sy (directeur du réseau Hegobus et ATRCB Transdev). « Avec ce projet, on est vraiment dans le probable. Aujourd'hui, nous exploitons déjà des bus sur les deux territoires : la ligne 816 Euskadi express (entre Hendaye, Irun et Bayonne) et les deux lignes Hegobus d'Hendaye qui passent au-delà de la Bidassoa. Ces offres concernent un bassin de vie particulier et des déplacements plutôt urbains et du quotidien. Ce sont des lignes qui fonctionnent très bien parce que nous avons répondu à un besoin. En ce qui concerne la ligne express envisagée entre Bayonne, Biarritz et Saint-Sébastien, il est très important d'identifier les caractéristiques des dépla-

acements visés, afin de coller au mieux à la demande. »

2 **Quels enjeux pour cette ligne express ?**

Miguel Angel Cisneros (directeur des transports du gouvernement de Navarre). « En Navarre, le système de transport par autocar est prioritaire. Il nous permet d'articuler un territoire énorme, avec une population plutôt faible. Le gouvernement de Navarre produit beaucoup d'effort pour développer une offre de qualité et adaptée. Sur la question transfrontalière, nous pensons qu'il y a une opportunité. Pour créer cet espace relié, la question essentielle réside dans la continuité du service et la qualité de l'information. »

David Charbit (chargé de mission aéroports au Conseil régional Nouvelle-Aquitaine). « Les aéroports font souvent face à un paradoxe auquel n'échappe pas celui de Biarritz Pays basque. On peut y atterrir de partout en Europe en deux heures. Mais une fois au sol, les déplacements sont souvent trop compliqués et trop longs. Ceci dit, l'aéroport de Biarritz est plutôt précurseur sur la région avec la construction en cours de sa nouvelle gare routière. Deux opérateurs privés y proposent déjà des liaisons vers l'Espagne. Mais elles sont encore peu utilisées faute d'information et de communication claires.

Cette idée de ligne express entre Bayonne, l'aéroport et Saint-Sébastien va dans le bon sens. D'autant plus si l'on considère l'agilité des passagers aériens, qui sont de grands habitués de l'intermodalité. Proposer ce type de d'offres, c'est incontestablement un levier effi-

« La question essentielle réside dans la continuité du service et la qualité de l'information à l'usager »



David Charbit, Marc Sy, Brice Heritier et Miguel Angel Cisneros. PHOTO BERTRAND LAPEGUE

cace pour aller vers les deux millions de passagers que peut viser l'aéroport de Biarritz. »

3 **Quels freins au développement ?**

Brice Heritier (avocat au sein du Cabinet EY). « Contrairement au train, pour le déploiement d'une ligne d'autocar, pas besoin de "temps foncier". Le problème est d'ordre purement juridique. Notre cabinet a été sollicité pour juger de la possibilité du développement d'une telle ligne transfrontalière, à l'échelle eurorégionale. Sans que ces conclusions soient définitives, nous concluons par principe à sa faisabilité, même si plus nous avançons, plus nous soulevons d'interrogations. Rien toutefois qui n'obère les chances d'un tel projet d'aboutir. »

Ligne direc

ÉTUDE Les conclusions du cabinet Systra s'appuient sur la consultation des acteurs et usagers du secteur

L'étude menée par le cabinet indépendant Systra, rendue publique et consultable par tous sur le site de Transfermuga (1), avait pour objectif de déterminer la pertinence de la mise en place d'une ligne express d'autocar, utilisant l'autoroute tout au long de son trajet entre Bayonne, l'aéroport de Biarritz et Saint-Sébastien.

Elle s'est appuyée sur des consultations menées auprès des opérateurs de cars et des collectivités locales, ainsi que sur deux concertations publiques autour des déplacements transfrontaliers et sur le car express.

 **Transfermuga**

Transfermuga, une démarche partenariale et ouverte

Un projet rendu possible grâce à la coopération et à la collaboration des autorités organisatrices de transports, des collectivités publiques, des offices de tourisme, des opérateurs de transport, des gestionnaires d'infrastructures, des aéroports... Un projet également issu de l'intelligence collective mobilisée autour de nombreuses entreprises et PME (FFE, BienSûr le collectif, Estia Entreprendre, Okina, OpenDataSoft, Systra, Sener) et des acteurs de l'économie locale.

Cet écosystème a produit de nombreuses analyses et études, disponibles en accès libre sur transfermuga.eu/etudes/



à vos agendas

Le Parc d'Expositions du Gipuzkoa (FICDBA) accueillera

LE SALON GO MOBILITY
les 27 et 28 novembre 2018

Première exposition industrielle du Sud de l'Europe consacrée au secteur de la mobilité durable et du stockage de l'énergie. - gomobility.eus/fr/

 GO MOBILITY

Basque Sustainable Mobility Industry Exhibition

le express

Faire sauter les verrous, un par un

TRAIN Il faudra de la patience pour voir naître une vraie connection ferroviaire entre sud et nord

Bien plus complexe que celle de l'autocar et des déplacements doux comme le vélo (avec Ederbidea), est la question des liaisons ferroviaires transfrontalières.

Aux difficultés techniques s'ajoutent les conjonctures espagnole et française. Difficile ainsi d'imaginer à très court terme un voyage en train entre Saint-Sébastien, voire Bilbao ou Vitoria en profitant du futur Ybasque, jusqu'à Bayonne sans rupture de charge. Du côté sud de la frontière, le chantier avance comme de bon aloi, avec quelques retards : « Les temps ferroviaires sont des temps géologiques, image Imanol Leza Olaizola, directeur général d'Euskotren. Nous espérons l'ouverture de services, notamment entre les trois capitales basques, d'ici quelques années. »

Un flou artistique qui n'a rien à envier à la situation française où l'on parle davantage politique et des choix face auxquels se trouve la SNCF. Du côté de Mathieu Bergé, conseiller régional délégué à la coopération transfrontalière, l'on envie sans secret les marges de manœuvres laissées au gouvernement autonome basque pour la gestion de ses lignes internes.

Le retour de l'écotaxe

« En France, nous en sommes encore à nous dire qu'il faut faire le choix entre le TGV et les petites lignes pour le transport du quotidien. Mais au niveau de la région, nous avons justement la volonté de développer ces offres du quotidien. L'objectif est même de saturer la ligne pour aller ensuite vers le développement de la nouvelle LGV qui deviendrait alors indispensable. »

Pour cela, il faut des moyens. Si au niveau de la Communauté d'agglomération du Pays basque, des voix se sont élevées contre la mise



Mathieu Bergé, Jean-Pierre Etchegaray, Miguel Angel Cisneros et Imanol Leza Olaizola. PHOTO B.L.

en place du versement transport, il s'agit pourtant là de la seule mesure de fiscalité cédée légalement aux collectivités locales.

« Si l'on nous laissait mettre en place une écotaxe, cela nous donnerait les moyens de nos ambitions », reprend l'élu dont il ne faut pas suivre le regard bien loin, pour comprendre que l'exemple guipuzcoan a frappé son esprit : « On se souvient de la contestation des bonnets rouges en Bretagne. Elle s'entendait, sur un Finistère dont les camions font le tour. Mais notre territoire est différent, en cela qu'il est traversé. »

À ses côtés, Jean-Pierre Etchegaray, vice-président du Syndicat des mobilités Pays basque Adour, ne pense pas différemment : « En ce qui concerne le pôle d'échange multimodal de la gare d'Hendaye, on en est encore à se demander quels financements européens nous allons pouvoir obtenir, et si nous mettons un ascenseur ou une rampe pour nous mettre en conformité avec les normes d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Pendant ce temps, mon collègue (Imanol Leza Olaizola) a dans la poche un chèque du gouvernement basque de cinq ou six millions d'euros pour entamer les travaux de la gare du Topo. »

Les verrous sauteront un à un, promettent les intervenants, pro-

nant la patience. Un politique du « petit pas » qu'encourage la vision moins globalisante développée dans le cadre de Transfermuga.

Déjà possible d'agir

Si le hardware (le troisième rail, l'électrification, les connexions techniques diverses entre nord et sud) prend du temps, il est déjà possible d'agir sur le software : selon les études menées dans le cadre du projet, il y a déjà beaucoup à faire en termes d'optimisation des correspondances (avec rupture de charge) avec une harmonisation des horaires, d'information voyageurs (application Web, signalétique...), de tarification (gamme tarifaire adaptée, compensations, recettes) et de titre de transport (billet unique, distribution, support).

Des propositions qui ont pris corps à Hendaye avec une information bien plus lisible et une praticité qui encouragent à laisser la voiture pour emprunter le Topo afin de se rendre à Saint-Sébastien.

Autre exemple, celui du calculateur d'itinéraires proposé par Transfermuga sur un site qui regroupe une mine d'information quant à la mobilité sur le territoire. Des actions finalement simples et peu coûteuses qui avancent la mutualisation.

F. J.

te et bien cadencée

Une démarche qui n'a rien d'exceptionnel si l'on connaît le travail des porteurs du projet Transfermuga, qui ont toujours opéré de la sorte.

Une fois les avis compilés, le cabinet Systra s'est attelé à livrer des conclusions les plus proches possible de la réalité. Lesquelles n'obèrent donc pas l'existant : l'offre est déjà importante, comparée à la demande. Elle est en revanche à améliorer sur sa lisibilité et sa régularité, sur sa visibilité et sur l'intermodalité des arrêts de bus.

Rentable à 16 voyageurs

Il est également observé que, si l'aéroport de Biarritz est bien desservi par la ligne 816, côté français, il est en revanche difficile d'accès depuis Saint-Sébastien : « Une liaison transfrontalière express en car paraît tout à

fait opportune, en particulier si l'on propose un itinéraire direct et des horaires de service cadencés avec les horaires d'arrivée et de départ des vols. »

Reste le modèle économique d'une ligne qui, selon Systra, doit être portée par la puissance publique, justement parce que sa rentabilité n'intéressera pas les opérateurs privés.

Selon le cabinet, le montant annuel de la subvention nécessaire au bon fonctionnement de la liaison tout au long de l'année serait de 300 000 euros. À ce seuil, le scénario est rentable à partir de 16 voyageurs par autocar.

F. J.

(1) Adresse du site Web : www.transfermuga.eu/fr

L'intégration tardive de la Navarre

Récemment intégrée à l'Eurorégion, la Navarre profite aujourd'hui des réflexions engagées dans le cadre de Transfermuga, tout en complétant le tour de table, de son expérience et de ses projets.

« Notre stratégie du rail se base sur un fort développement du transport passager et de marchandises entre la Cantabrie et la Méditerranée, tout comme sur le corridor Atlantique », explique Izaskun Goñi, directrice générale de politique éco-

nomique, des entreprises et du travail du gouvernement de Navarre. À la croisée des deux routes, la Communauté forale ne peut ignorer l'enjeu que représente le projet prioritaire du réseau transeuropéen de transport, qu'elle a intégré dans le cadre du chantier de l'axe ferroviaire du sud-ouest de l'Europe. « Les études de Transfermuga vont nous aider à avancer sur ce projet, notamment en assurant les connexions avec l'Y basque. »



Transfermuga



Lauréat du grand prix du Jury des prix européens



SMART CITIES
LES PRIX DE L'INNOVATION
Les mutations de la ville
Le Monde



Un modèle transposable

TRANSFERMUGA Alors qu'il pourrait se poursuivre au-delà de sa deuxième phase, le projet de l'Eurorégion est d'ores et déjà reconnu au niveau européen et attire la curiosité d'autres pays

FABIEN JANS
f.jans@sudouest.fr

Il ne fallait pas chercher la complexité, là où l'on œuvrait à la simplification. Comme dans tout projet de transformation digitale, Transfermuga a cherché à fluidifier, faciliter et ouvrir le champ d'informations en accès libre (open source) aux usagers et décideurs. À ces derniers, notamment au sein des collectivités territoriales et des structures privées, de s'emparer du sujet du transport transfrontalier, en s'appuyant sur l'expertise et les études engrangées par les tenants du projet à l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre, et notamment sa cheville ouvrière, Julien de Labaca.

La démarche fut, dès l'origine, marquée du sceau « du bon sens paysan », comme aime à la répéter le chef de projet au sein du groupement européen de coopération territoriale. « Nous sommes partis des besoins des usagers. Sur cette base, nous avons imaginé des solutions simples, par forcément coûteuses pour tenter d'améliorer l'offre de transport public entre France et Espagne, la rendre plus lisible, plus accessible. »



Julien de Labaca, chef de projet au sein du groupement européen de coopération territoriale. PHOTO BERTRAND LAPÉGUE

L'ouverture

Connecter les usagers est effectivement plus aisé que relier les rails du nord et du sud, permettre à des bus de circuler indifféremment des deux côtés de la Bidassoa et organiser un système global de transport transfrontalier.

L'Eurorégion n'a pas abandonné l'idée pour autant. Mais en attendant de résoudre les énormes défis techni-

« La création de ce calculateur a surtout été l'occasion de mener une vaste récolte de la donnée transports »

ques et juridiques qui se présenteront à elle, autant continuer d'avancer par petites touches. Une foultitude d'actions identifiées au cours des deux phases de Transfermuga, comme la billetterie unique, la signalisation, l'information complète et logique à portée de smartphone... À ce point, la méthode Transfermuga - consultation,

Transfermuga, du flou au concret

LES EFFETS. Le projet Transfermuga a participé au déploiement de l'information dans les gares SNCF, à la mise en place de partenariats avec les offices de tourisme de Bayonne, Anglet, Donostia et d'un travail majeur avec l'aéroport Biarritz Pays Basque. Au sud, il a débouché sur le prolongement des lignes urbaines du réseau Hegobus comptant 5 000 voyageurs par mois et une pointe à 30 000 en août pour la ligne 4 (desserte Irun) et 7 000 voyageurs par mois pour la ligne 5 (desserte Béthobie).

UNE MINE D'INFORMATIONS. le portail www.transfermuga.eu met à disposition tout l'outillage nécessaire pour préparer un déplacement de part et d'autres de la frontière. Y sont re-

groupés les offres autour du vélo, de l'autobus, du train, des taxis, de la voiture (malgré tout) et de l'avion. On y trouve tous les renseignements sur la gares (routières et ferroviaires) et les bons plans pour le stationnement. Enfin, tout l'offre de billetterie y est également compilée.

proposition, mise à disposition - pourrait paraître d'une banale simplicité. Pourtant, le travail abattu au cours de ce projet a été remarqué par des pays comme la Croatie, la Roumanie et la Hongrie qui ont sollicité Julien de Labaca afin qu'il partage la méthode : « Par principe, nous avons

évidemment accepté. Cela illustre toute la philosophie du projet qui tourne autour de l'ouverture. C'est le principe même du portail d'accès unique. C'est aussi pourquoi nous avons travaillé au maximum avec des logiciels libres. Enfin, au-delà de la création du calculateur à laquelle

30000. Le nombre maximum de connexions par mois sur le portail numérique Transfermuga depuis sa création, avec des pics en été. Le nombre de pages vues se monte à 500000.

LA SUITE. Dans un futur proche, les objectifs pour Transfermuga seront : l'évolution du portail et du calculateur d'itinéraires, réaliser une fusion progressive avec le calculateur d'itinéraires régional.

Transfermuga a abouti, mais qui n'est finalement qu'un outil parmi tant d'autres, le vrai projet réside dans la dynamique qu'il a permis d'engager. La création de ce calculateur a surtout été l'occasion de mener une vaste récolte de la donnée transports et de son ouverture, ins-

Et la suite

crivant l'ensemble dans la mouvance de l'Open Data. » Un mouvement déjà enclenché au sud de la frontière, ce qui permettait à Transfermuga de profiter d'une première expérience, tout en partant d'une page blanche au nord.

Autre reconnaissance pour Transfermuga, l'obtention du grand prix Smart Cities « Le Monde » : « Nous avons été extrêmement surpris par cette distinction, sourit Julien de Labaca. Mais encore une fois, on nous a expliqué que c'est la lisibilité du projet et sa sobriété qui ont plu au jury. » Transfermuga 2 arrivant à son terme, se pose désormais la question de la suite. Y aura-t-il un Transfermuga 3, alors que la gouvernance est sur le point de changer, dans la rotation classique entre les trois régions ? La suite le dira. Les partenaires conviés lors du rendu des conclusions, mardi à Anglet, semblaient tous d'accord sur la nécessité de continuer sur la voie de la coopération.

Le portail multilingue qui informe sur toutes les offres de transports transfrontalières.

GRATUIT, disponible sur téléphone mobile !
Le compagnon idéal pour un été sur la côte basque,
c'est Transfermuga.eu