TRANSFERMUGA

Le rôle structurant du rail
dans la mobilité citoyenne transfrontalière

4

Préconisations pré-opérationnelles

PLUS QU'UNE ÉTUDE, UNE DYNAMIQUE DE PROJET

Les citoyens se déplacent, parfois de façon quotidienne, parfois non, parfois pour se rendre sur leur lieu de travail, parfois pour rendre visite à des amis, ou encore faire des achats. Ce sont donc des besoins, des désirs, des envies qui guident leur mobilité.

Jusqu'alors, les différentes études menées se sont focalisées sur deux principaux éléments permettant aux politiques publiques d'apporter des réponses, souvent peu efficaces et peu suivies : l'offre (sans analyse fine de la demande) et les transports (dans une vision monomodale centrée sur les transports ferroviaires).

Transfermuga tente de bousculer ce paradigme en orientant sa réflexion non pas sur l'offre mais sur la demande, non pas sur les transports mais sur la mobilité (dans une vision multimodale et ouverte). Quoi de plus logique alors que d'aller à la rencontre de l'ensemble des acteurs du corridor pour partager leur connaissance fine du territoire, des besoins de mobilité de leurs concitoyens et de leurs attentes.

L'objectif ? à travers des réponses réalistes et concrètes, répondre aux besoins de mobilité transfrontalière des 600 000 habitants du corridor Bayonne-Donostia.

POUR LES TRAJETS DE PROXIMITÉ
UNE OFFRE URBAINE DE MOBILITÉ À TXINGUDI

Les mots clé

Les O/D : Hendaye, Irun, Fontarrabie,
Les motifs : travail, achats, visite,
Les modes : bus urbain, vélo, marche,
Les enjeux : la proximité, le quotidien.

Le constat

Quelle analyse ? Des enquêtes routières (véhicules légers) ont été menées par EMC et Atlantic Transports aux trois passages de frontière, à savoir les Ponts de Santiago, de Béhobie et le péage de BIriatou. Menées hors périodes estivales, ces enquêtes dressent un état des lieux de la mobilité transfrontalière des plus précis car elles concernent un mode de déplacement favorisé dans plus de 90% des déplacements transfrontaliers.

Quelles conclusions ? Une très grande majorité des déplacements (environ 70%) sont générés par et dans le territoire constitué des communes d'Hendaye, Irun, Fontarrabie. Cette mobilité, malgré son caractère très local est majoritairement automobile. Cependant, les personnes interrogées ont en majorité indiqué que lorsqu'elles n'utilisaient pas leur voiture, elles favorisaient la marche à pied ou le vélo. Enfin, les motifs de déplacements (et leurs conséquences sur la congestion aux heures de pointes) sont parfaitement similaires à ceux rencontrés dans des agglomérations «classiques» de taille similaire (20 % de domicile travail par exemple).

Quel niveau actuel de réponse ? Il est actuellement possible de relier Hendaye à Irun de deux manières :

- graçe au Topo, toutes les 30 minutes. Si ce premier niveau de réponse est intéressant, l'offre est beaucoup plus adaptée à des parcours de moyenne distance et sa fréquence se prête peu à des trajets Irun-Hendaye,
- graçe à la navette Irun-Plage d'Hendaye. Cette réponse est intéressante mais limitée à la période estivale.

Les liaisons entre Hendaye et Fontarrabie ne sont quant à elles couvertes par aucune offre de transports collectifs.

Les préconisations

Offrir un réseau de transports collectifs. Le bassin de vie de Txingudi doit pouvoir bénéficier d'une offre de transports urbains adaptée à ses besoins. Plusieurs scénarios peuvent être étudiés : étendre l'offre d'Irun et Fontarrabie à Hendaye, étendre l'offre d'Hendaye à Irun, créer des conventions entre le futur réseau Sud-Pays-Basque et le réseau Irun Bus... Par ailleurs, la commune de Fontarrabie doit être prise en compte dans la mise en place de ce réseau urbain.

Améliorer les mobilités douces (vélo, marche à pied). Si l'accent doit être porté sur l'offre de transports collectifs, les mobilités douces doivent également faire l'objet d'améliorations tant le territoire de Txingudi se prête à une pratique régulière (topographie, pistes, paysage, courtes distances, densité...).

Les suites à donner

Quels acteurs ? Sont concernés par ces préconisations la Communauté d'Agglomération Sud Pays Basque, le Consorcio, les communes d'Irun et de Fontarrabie.

Quel processus ? Des premiers contacts ont eu lieu avec ces acteurs. Une mise en relation technique est souhaitable dans les mois à venir.

POUR LES TRAJETS DE MOYENNE DISTANCE

UNE OFFRE INTERURBAINE ROUTIÈRE ET...

Le constat

Quelle analyse ? Afin d'affiner la connaissance des flux, des enquêtes routi!ères (véhicules légers) ont été menées par EMC et Atlantic Transports aux trois passages de frontière.

Afin de proposer des solutions aux problématiques de connexion ferroviaire, une étude précise à été menée par le Bureau d'étude ferroviaire TTK.

Par ailleurs, des rencontres ont eu lieu avec les Maires d'Irun, Saint Jean de Luz ainsi qu'avec la Communauté d'Agglomération Sud Pays Basque.

Aussi, des rencontres ont eu lieu avec l'ensemble des acteurs du ferroviaire régional au nord et au sud.

Quelles conclusions ? Au delà du premier bassin de mobilité de proximité que représente Txingudi, une seconde logique de déplacements semble émerger : la mobilité de moyenne distance, interrurbaine, à destination d'Irun et Fontarrabie. En effet, il existe un volume de déplacement très proche entre :

- l'ensemble des communes du BAB vers Irun. L'importance du poids démographique du BAB étant pondérée à la baisse par la distance vers Irun (un peu moins de 40 km),

- la commune de Saint Jean de Luz vers Irun. Le faible poids démographique de la commune étant pondéré à la hausse par la faible distance vers Irun (environ 15 km).

Par ailleurs, ces déplacements sont en très grande majorité réalisés dans une logique de loisirs et/ou d'achats. Ce ne sont pas des déplacements dits du quotidien ou «subis».

Quel niveau actuel de réponse ? Il est possible de relier les communes du littoral Nord à Irun grâce au Topo. Seulement, cette offre n'est pas du tout adaptée à une logique de déplacement interurbain. En effet, le temps de correspondance en gare d'Hendaye est beaucoup trop important, la fréquence du Topo étant de 30 minutes.

Les préconisations (route)

Prolonger l'offre d'autocars interurbains. L'offre de cars du Conseil Général permet de relier Bayonne à Hendaye pour 2€. En la prolongant jusqu'à Irun, elle permettrait de répondre à la demande de mobilité de Saint Jean de Luz à Irun (offre reliant les deux centres-villes en 45min) et dans une moindre mesure à celle de Bayonne à Irun. L'utilisation de l'autoroute permettrait de gagner en temps de parcours pour l'ensemble des trajets.

Plusieurs avantages : une offre confortable (nouveau matériel roulant), servicielle (wifi, information voyageurs en temps réel), peu coûteuse (2€) et un coup marginal pour l'AOT (un impact limité sur l'exploitation).

Les suites à donner (route)

Quels acteurs ? Le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques est directement concerné par cette préconisation.

Quel processus ?
Le Conseil Général a missionné l'AUDAP pour travailler sur les conditions techniques et juridiques de la démarche.

... UNE OFFRE INTERURBAINE FERROVIAIRE

Les préconisations (ferroviaire)

Prolonger l'ensemble des TER en gare d'Irun. Cela permettrait aux usagers de l'axe Bayonne Hendaye de se rendre à Irun sans aucune rupture de charge.

Cette préconisation apporterait une solution pertinente à l'ensemble des habitants des communes desservies par l'axe ferroviaire au nord, et plus particulièrement ceux de Bayonne et Saint-Jean-de Luz, car elle permet de par la position de ces gares :

- de relier le centre ville de Bayonne à celui d'irun en moins de 45 minutes, sans changer de train,
- de relier le centre ville de Saint Jean de Luz à celui d'Irun en moins de 20 minutes sans changer de train.

L'étude menée par le cabinet d'études TTK conclut qu'il est pertinent de prolonger la totalité de l'offre TER jusqu'à la gare d'Irun. Le coût de cette opération serait faible (aux environs de 200 000 € par an).

Le diagnostic transports réalisé par l'AUDAP laisse également apparaître une asymétrie importante entre l'offre de transports ferroviaire au nord et celle présente au sud, y compris en ne comparant uniquement que les offres TER aux Cercanias (12 A/R au nord, 38 au sud). Ainsi, afin de proposer un maximum de connexions possibles entre les deux offres, il est essentiel que l'offre ferroviaire entre Bayonne et Hendaye se densifie. Plusieurs éléments peuvent venir accompagner cette dynamique:

- les objectifs du SRIT : ils définissent une première ligne directrice pour cette desserte,
- l'offre de mobilité urbaine, qui se construit progressivement à l'échelle du corridor Bayonne-Hendaye. L'Agglomération Côte Basque Adour a fortement densifié son réseau de transports urbains et la Communauté d'Agglomération Sud-Pays-Basque a pris la compétence en transports urbains durant l'année 2013,

- les démarches de contrats d'axes, lancées par la Région sur plusieurs axes. Leur déclinaison sur le corridor Bayonne-Hendaye serait une réponse adaptée à cet axe dont les enjeux sont particulièrement forts.

Les suites à donner (ferroviaire)

Quels acteurs ? Sont concernés par ces préconisations :

- le Conseil Régional Aquitaine, RFF et la **SNCF** au nord,
- le Fomento, **ADIF** et la Renfe au sud,

Quel processus ?

L'ensemble des acteurs ont été rencontrés, séparement puis de façon collégiale (à Irun). Les conclusions de l'étude leur ont été présentées. Un processus technique de coordination débute.

Les mots clé

Les O/D : Bayonne, Saint Jean de Luz, Irun,
Les motifs : achats, loisirs (puis travail),
Les modes : autocar interurbain, train,
Les enjeux : commodité, rapidité.

POUR LES TRAJETS DE LONGUE DISTANCE

UNE OFFRE FERROVIAIRE ET RAPIDE

Le constat

Quelle analyse ? Afin d'affiner la connaissance des flux, des enquêtes routières (véhicules légers) ont été menées par EMC et Atlantic Transports aux trois passages de frontière.

Afin de proposer des solutions aux problématiques de connexion ferroviaire, une étude précise à été menée par le Bureau d'étude ferroviaire TTK.

Par ailleurs, des rencontres ont eu lieu avec les Maires d'Irun, Donostia ainsi qu'avec la Communauté d'Agglomération Cote Basque Adour.

Quelles conclusions ? A l'heure actuelle, la mobilité de longue distance, entre Bayonne et Donostia est faible. C'est une mobilité liée aux loisirs (motif de déplacement principal) et peu quotidienne.

Plusieurs raisons peuvent expliquer cela mais la principale vient de la distance entre les deux agglomérations, séparées d'environ 60 km. Ainsi, quelque soit le mode de déplacement utilisé, le temps de trajet est dissuasif dans une logique de déplacements pendulaires.

Quel niveau actuel de réponse ? A l'heure actuelle, la seule offre de transports publics proposée aux citoyens pour relier les deux agglomérations est d'enchainer un TER entre Bayonne et Hendaye (40 minutes pour un coût de 8€) et un Topo entre Hendaye et Donostia (37 minutes pour un coût de 2,3€). En comptant le temps de correspondance, le temps total de déplacement est compris entre 1h30 et 1h50.

Ce type de liaison est particulièrement peu efficace de part l'existence d'une différence d'écartement de voies entre la France et l'Espagne : la rupture de charge est donc aujourd'hui obligatoire.

Cependant, ça n'est pas tant la rupture de charge en elle même qui est rédibitoire pour l'usager mais les conséquences qu'elle a sur le temps de parcours. En effet, cette rupture de charge existant, les réseaux du nord ne sont pas du tout coordonnés avec ceux du sud, et vice versa. Le temps de correspondance entre deux trains est donc parfois aussi long que le temps de trajet !

Par conséquent, la part modale du train sur cet axe est aujourd'hui d'environ 2% contre plus de 90% pour la voiture.

Les préconisations

Etape n°1 : prolonger tous les TER à Irun
Prolonger l'ensemble des TER en gare d'Irun permettrait de les connecter à une offre ferroviaire importante, dans une gare à vocation nationale et internationale adaptée. L'étude menée par le cabinet d'études TTK juge ce scénario des plus pertinents et le chiffre à environ 200.000 € par an.

Etape n°2 : optimiser les connexions TER/Cercanias en gare d'Irun
Le prolongement des TER en gare d'Irun permettrait une connexion avec l'ensemble de l'offre de la RENFE, mais surtout avec les Cercanias. Ces trains permettent de relier Irun à Donostia en 20 minutes, pour un tarif très bas (1,8€) avec une fréquence de 30 minutes en heure creuse et 20 minutes en heure de pointe

ET UN HUB FERROVIAIRE À IRUN

(37 services aller et 37 services retours chaque jour). Sans optimisation d'horaires, le temps de déplacement total entre Bayonne et Donostia pourrait être selon TTK en moyenne de 1h25. En optimisant les horaires, le temps de trajet pourraît être d'environ 1h15 (37 minutes entre Bayonne et Hendaye, 5 minutes entre Hendaye et Irun, 10 minutes de correspondance et 22 minutes entre Irun et Donostia).

Le prolongement des TER à Irun permettrait d'améliorer les temps de parcours par rapport à la situation actuelle, de proposer une alternative aux usagers et de commencer à créer une logique et un esprit de déplacements transfrontaliers. Une période d'observation et de montée en puissance primordiale pour ce type de projet.

Dans cette logique de connexion, la gare d'Irun deviendrait un pôle d'échanges de premier rang pour les déplacements transfrontaliers à l'échelle du Pays Basque. Les projets d'évolution prévus par la commune abondent en ce sens.

Etape n°3 : profiter de la mise en place du 3ème rail.
Dans le cadre du Y-Basque, la voie ibérique entre Donostia et Irun va être modifiée afin d'acceuillir un 3ème rail. Ainsi, l'écartement sera similaire à celui des infrastructures françaises. Lorsque ce système sera déployé, il sera alors possible de faire circuler des trains sur l'ensemble du corridor sans rupture de charge. Le gain de parcours pourraît être de 10 minutes, soit un temps total de 1h05.
Des études pourraient rapidement être lancées afin de travailler sur les différents aspects techniques et juridiques d'un tel déploiement :

- quelle gouvernance ? quelle serait l'autorité organisatrice, quel serait l'exploitant ou les exploitants des services,
- quelles conditions d'exploitation ? électrification, signalisation, personnel de conduite,
- quelles conditions commerciales ? tarifs, compensations, billettique, personnel de contrôle,
- quels schémas de dessertes ? offres directes, semi directes, omnibus, gares desservies...
- *quel modèle économique ?*

Les suites à donner

Quels acteurs ? Sont concernés par ces préconisations la RENFE et la SNCF pour l'exploitation des liaisons, ADIF et RFF pour la gestion des sillons et enfin le Conseil Régional d'Aquitaine et le Fomento en tant qu'autorités organisatrices des deux systèmes ferroviaires.

Quel processus ?
La RENFE, ADIF, la SNCF et le Conseil Régional ont été rencontrés. L'étude de TTK leur sera communiquée. Il est désormais nécessaire d'animer un processus de rencontres techniques entre les acteurs, particulièrement la SNCF, le Conseil Régional et ADIF.

Les mots clé

Les O/D : Bayonne <> Donostia ,
Les motifs : loisirs,
Les modes : train express,
Les enjeux : prix, praticité, rapidité.

POUR UNE DESSERTE FINE DU CORRIDOR

L'OPTIMISATION DE LA CONNEXION TER/TOPO

Le constat

Quelle analyse ? Afin d'affiner la connaissance des flux, des enquêtes routi!ères (véhicules légers) ont été menées par EMC et Atlantic Transports aux trois passages de frontière.

Afin de proposer des solutions aux problématiques de connexion ferroviaire avec le TOPO, une étude précise à été menée par le Bureau d'étude ferroviaire TTK.

Par ailleurs, un travail continu a été réalisé avec le Gouvernement Basque et Euskotren afin de trouver les meilleures solutions d'optimisation des services du Topo.

Quelles conclusions ? Au delà des besoins de déplacements, souvent quotidiens, entre Donostia, Errenteria, Irun et Hendaye, il existe également une demande vers des communes du nord comme Saint Jean de Luz ou encore Biarritz. Cette mobilité est assez logiquement articulée autour des pratiques de loisirs et d'achats.

Quel niveau actuel de réponse ? L'excellente offre de transports fournie par le Topo a une conséquence : lorsque les déplacements transfrontaliers sont étudiés, l'accent est très peu souvent mis sur le besoin de mobilité entre le sud et le nord. Il est pourtant intéressant de fournir un niveau de réponse plus satisfaisant même aux déplacements de loisirs.

Les préconisations

Etape n°1 : améliorer l'information et les cheminements
Afin d'améliorer la connexion entre l'offre Topo et TER, la première étape consiste à améliorer les conditions d'accès à la gare Topo. Le Cabinet d'études TTK fait plusieurs préconisations.

Cela passe par une amélioration de l'information voyageurs. L'installation de dispositifs d'information dynamique en gare d'Hendaye permettrait d'informer les voyageurs du temps de correspondance avec le Topo dans les espaces d'attente.

Cela passe également par l'amélioration des cheminements piétons entre les deux batiments voyageurs. Plusieurs scénarios sont possibles, en partant de simples cheminements banalisés, jusqu'à la mise en place d'une marquise.

Enfin, les problèmes récurrents de circulations des différents flux de passagers en gare de Topo pourraient être améliorés graçe à la mise en place d'un quai plus large et plus adaptés aux périodes d'affluence.

Etape n°2 : optimiser les horaires
La connexion entre les Topo et les TER pourrait être améliorée par une meilleure coordination des horaires. Ce travail pourrait être la conséquence d'une réflexion

- qualitative : décalage de certains horaires de Topo ou TER à certains moments de la journée afin de faciliter les échanges,
- quantitative : via la montée en puissance de l'offre TER

ET UN HUB METRO À HENDAYE

au nord qui aurait pour effet une augmentation mathématique du nombre de connexions possibles entre les deux offres.

Ainsi, la gare d'Hendaye pourrait évoluer vers un hub TER/Topo de manière à irriguer le sud par une offre de transports de type «métro» desservant finement le territoire. Les coûts de mise en oeuvre d'un tel projet sont marginaux comparés à des travaux d'infrastructure lourds.

Enfin, il serait intérressant d'améliorer les conditions d'intermodalité avec le vélo en gare d'Hendaye, que ce soit pour les pendulaires mais aussi pour les usages touristiques, notamment pour les espagnols souhaitant se rendre à la plage.

Les suites à donner

Quels acteurs ? Sont concernés par ces préconisations Euskotren et la SNCF pour l'exploitation des liaisons, ETS et RFF pour la gestion des sillons et enfin le Conseil Régional d'Aquitaine et le Gouvernement Basque en tant qu'autorités organisatrices des deux systèmes ferroviaires.

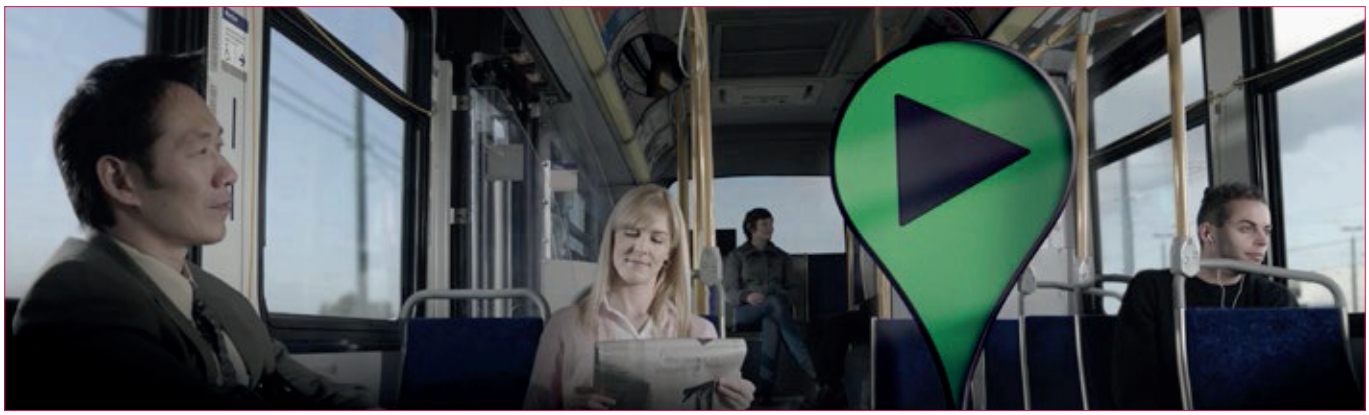
Dans le cadre d'amélioration des cheminements ou d'élargissement de quais, la question du foncier sera primordiale et nécessitera des discussion avec deux acteurs au nord, à savoir RFF et Gare & Connexions (filliale du groupe SNCF).

Quel processus ? La RENFE, ADIF, la SNCF et le Conseil Régional ont été rencontrés. L'étude de TTK leur sera communiquée. Il est désormais nécessaire d'animer un processus de rencontres techniques entre les acteurs, particulièrement la SNCF, le Conseil Régional et ADIF.

Les mots clé

Les O/D : toutes,
Les motifs : tous motifs confondus,
Les modes : métro,
Les enjeux : accessibilité, désserte fine.

ET SURTOUT : PENSER TRANSFRONTALIER !
POUR L'INFORMATION DES VOYAGEURS



Le constat

Quelle analyse ? Un diagnostic a été réalisé par l'Audap. Une étude spécifique concernant l'information aux voyageurs a été réalisée par EFFIA.

Quelles conclusions ? A l'échelle transfrontalière, il existe une méconnaissance de l'offre de transports de la part des habitants de chacun des territoires de part et d'autre de la frontière.

Quel niveau actuel de réponse ? Il n'existe pas aujourd'hui de logique d'information voyageurs transfrontalière. Une intégration multimodale a lieu à l'échelle de l'Euskadi via le portail MovEuskadi, mais aucune démarche d'intégration n'existe au nord. Cependant, il existe des démarches similaires menées de part et d'autre de la frontière : la totalité de l'offre de transports d'Euskadi a été intégrée dans le système Google Maps, disponible en ligne pour tout un chacun. La même démarche a été réalisée par le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques et la Communauté d'Agglomération Côte basque Adour. Ainsi, la seul offre manquante pour créer une information multimodale à l'échelle du corridor Bayonne-Donostia serait l'offre TER du Conseil Régional.

Les préconisations

Une politique d'offre n'est pas suffisante pour insufler le report modal. Informer les citoyens sur l'existence d'une offre et les différentes possibilités qu'elle propose est essentiel dans une politique publique de mobilité.

Créer un micro-site d'information sur les offres de transports. La première étape consiste à créer une page web qui renvoie à l'ensemble des offres de transports collectifs existantes via des liens vers les plates formes existantes.

Profiter de la performance de l'outil Google Transit. Les offres de transports collectifs du Pays Basque Nord (ACBA et CG64) et sud (réseaux urbains, Lurraldebus, Topo, Cercanias...) sont intégrées à cet outil web. Afin d'utiliser cet outil comme support d'une information multimodale transfrontalière, il s'agirait d'intégrer les données horaires TER, seules absentes actuellement au sein de ce système. Pour cela, l'AOT régionale doit intégrer dans sa convention la liant avec la SNCF la volonté de posséder ces données et de les utiliser selon ses propres modalités.

Mettre en place un système d'information multimodal. Cette seconde étape consisterait à attendre qu'une AOT (Conseil Régional, Conseil Général) mette en place un SIM (système d'information multimodal) et intégrer dans celui-ci la logique transfrontalière (à intégrer dès l'écriture du cahier des charges).

Les suites à donner

Quels acteurs ? Sont concernés par ces préconisations le Conseil Régional et la SNCF.

Quel processus ? Des discussions ont eu lieu avec la SNCF et le Conseil Régional à ce sujet.

POUR LES TITRES DE TRANSPORTS ET LES TARIFS

Le constat

Quelle analyse ? Une étude spécifique concernant la billettique, la distribution des titres de transports et la tarification a été réalisée par EFFIA et TTK.

Quelles conclusions ? A l'échelle transfrontalière, la distribution des titres de transports, leurs supports et la tarification associée sont très peu efficaces et représentent un vrai frein à l'utilisation des transports publics.

Quel niveau actuel de réponse ? L'intégration, qu'elle concerne le support, la tarification ou encore la distribution est très peu développée. Au nord, entre Bayonne et Hendaye, le trajet en train coûte environ 8€, contre 2€ en car. Aucune intégration tarifaire n'est présente entre modes urbains, interurbains et ferroviaires. Au sud, entre Irun et Donostia, le trajet coûte entre 1,8 et 2,3€ pour un titre unitaire sur le réseau ferroviaire ou routier (Lurraldebus). Pour les personnes possédant la carte Mugi, le tarif est moindre, son calcul est dynamique et gère automatiquement la multimodalité. La seule démarche d'homogénéisation à l'échelle transfrontalière est la création d'un titre PassBask à 11€ par personne utilisable à volonté entre Bayonne et Donostia, le week-end. Première étape d'un déploiement de titres transfrontaliers, cette offre souffre de nombreuses lacunes (distribution des titres, support, tarification par profil...).

Les préconisations

Optimiser la distribution des titres de transports. Les gares du corridor Bayonne-Donostia doivent améliorer la prise en compte de la réalité transfrontalière dans la distribution des titres de transports. Il est notamment préconnisé d'optimiser la distribution du titre «passbask» en mettant à disposition des titres magnétiques Topo dans les gares françaises.

Optimiser la tarification. Les tarifs doivent être réfléchis dans une logique transfrontalière. Ils doivent également prendre en considération la réalité des déplacements, à savoir des motifs majoritairement liés aux loisirs. Il s'agit notamment de proposer des tarifs adaptés aux groupes, aux évènements particuliers et de mettre en place une tarification zonale transfrontalière.

Optimiser les supports. L'intégration billettique mise en place au sud (carte Mugi) permet aux usagers de n'avoir qu'un seul titre de transports qui intègre le post paiement et une gestion dynamique des usages multimodaux. L'objectif est de rendre compatible les futurs supports billettiques du nord avec cette carte.

L'ensemble de ces mesures sont phasées, pourraient faire l'objet d'une charte transfrontalière et surtout, doivent obligatoirement être accompagnées de communication et de marketing.

Les suites à donner

Quels acteurs ? Sont concernés par ces préconisations le Conseil Régional et le Gouvernement Basque.

Quel processus ? EFFIA, cabinet d'étude travaillant sur l'étude Transfermuga, a également été missionné par la Région, la C.A Sud Pays basque et la C.A Côte Basque Adour. Des synergies sont envisageables.

Agence d'Urbanisme
Atlantique et Pyrénées

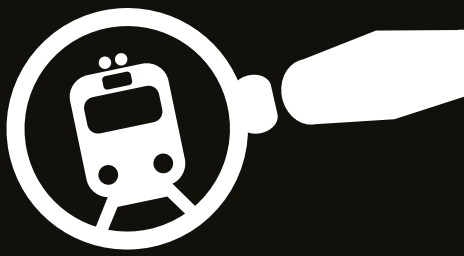
Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64 106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV
Porte J
64 000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30
www.audap.org

Eurorégion Aquitaine-Euskadi
Akitania-Euskadi Euroeskualdea
Eurorgión Aquitania Euskadi

Rue Leku Eder - ZI des Joncaux
F. 64700 - Hendaye
Tel. 00 33 5 59 01 64 80
Fax. 00 33 5 59 70 18 50

www.aquitaine-euskadi.eu
aquitaine-euskadi@aquitaine-euskadi.eu



Partenaires d'une partie de l'étude

Financement

Maîtrise d'ouvrage

Réalisation