



CES

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte
Araoetarako Batzordea
Consejo Económico
y Social Vasco



Dossier Txostena Informe



TRANSPORTS DE PROXIMITÉ DES VOYAGEURS ENTRE LE
PAYS BASQUE ET L'AQUITAINE.
PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS POUR UNE
AMÉLIORATION IMMÉDIATE

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOAREN ETA AKITANIAREN ARTEKO
BIDAIARIEN HURBILEKO GARRAIOA. BEREHALA HOBETZEKO
PROPOSAMEN ETA GOMENDIOAK

TRANSPORTE DE PROXIMIDAD DE VIAJEROS ENTRE LA COMUNIDAD
AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO Y AQUITANIA. PROPUESTAS
Y RECOMENDACIONES PARA UNA MEJORA INMEDIATA



EUSKOTREN.

Dans le cadre de la coopération commune engagée dans le domaine des transports, les CES de la Communauté Autonome du Pays Basque (CAPB) et d'Aquitaine ont souhaité apporter, dans un document d'étape, des propositions sur le volet spécifique concernant les transports de voyageurs de proximité, considérant que des réponses partielles mais concrètes pouvaient déjà être apportées dans le court terme.

Garraioaren arloaren inguruan ezarri den Alde Biko Lankidetzaren esparruan, Euskal Autonomia Erkidegoko eta Akitaniako Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeek egokitzat jo dute aurretiaz dokumentu partzial batean bidaiarien hurbileko garraioari buruzko proposamenak jasotzea, epe laburrean zehatzak eta erabilgarriak izango diren proposamen partzialak berehala ematea posible dela ikusten dutelako.

En el marco de la Cooperación Bilateral que se ha establecido en torno a la temática del transporte, los Consejos Económicos y Sociales de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de Aquitania han estimado oportuno anticipar en un documento parcial previo las propuestas referidas al transporte de proximidad de viajeros al entender posible la realización en este ámbito de una contribución inmediata de propuestas, parciales, pero concretas, útiles en el corto plazo.



Photothèque du CRA: Alain Benoit-Deepix.

Les données de l'Institut d'études touristiques sur les mouvements à la frontière permettent de préciser les différents flux. FRONTUR a enregistré un chiffre de déplacements journaliers de la France vers le Pays Basque, en 1998, qui s'élevait à 5.861.938 et qui s'accroît d'année en année. En 2006, il s'élevait à 8.248.467.

Les 3 marchés des transports de voyageurs

Ces données montrent que ces déplacements correspondent à trois catégories de besoins : la proximité (commerce, loisirs...), les relations régulières (travail, éducation, santé...) et les transports liés au tourisme local.

Les voyages relevant de cette typologie correspondent à des déplacements aléatoires et fréquents:

- Près de 85% des déplacements sont basés sur le commerce, les services personnels, et de loisirs, et 9,3% concernent l'emploi.
- 1.566.934 mouvements sont liés à des navettes quotidiennes, 1.959.357 à des trajets une fois par semaine et 1.769.275 une fois par mois.

Les flux acheminés via le réseau public de transport sont très faibles

Au regard de ces chiffres, les flux acheminés via le réseau public de transport, navette régulière de bus ou train, sont très faibles, et illustrent l'écrasante suprématie de la voiture pour les déplacements de proximité entre la Communauté Autonome du Pays Basque et l'Aquitaine:

Mugarteko Turismo Mugimenduen Institutu FRONTURek jasotako datuen arabera, Frantziatik EAera 1998. urtean 5.861.938 joan-etorri eman ziren, eta urtero haziz joan dira; 2006an, esaterako, kopurua 8.248.467 zen.

Bidaiarien garraioaren hiru segmentuak

Datuei erreparatuz gero, ikusiko dugu joan-etorriak hiru beharrezan-kategorien arabera direla: gertutasuna (komertzioa, aisia...), harreman erregularrak (lana, hezkuntza, osasuna...) eta tokiko turismoari lotutako garraioa.

Mota horretako joan-etorriak ohikoak eta ausazkoak izaten dira:

- la %85 erosketak, zerbitzu pertsonalak eta aisia dela medio ematen da; %9,3, ostera, lan-arrazoiengatik gertatzen da.

Garraio publiko kolektiboaren bitartez kanalizatutako fluxuen zifra oso baxuak dira

- 1.566.934 joan-etorri eguneroko mugimenduekin lotuta daude, 1.959.357 astean behin egiten diren joan-etorriekin eta hilabetean behin egiten direnak, aldiz, 1.769.275 joan-etorri dira.

Datu horiek kontuan hartuta, garraio publiko kolektiboaren bidez, zerbitzu erregularreko autobus edo trenbidez egindako joan-etorriak oso gutxi izan dira, eta EAE eta Akitaniaren arteko hurbileko joan-etorrietan auto pribatua jaun eta jabe dela argi gelditu da:

Los datos recogidos por el Instituto de Estudios Turísticos sobre movimientos en frontera, FRONTUR registran una cifra de desplazamientos en el día de Francia a la CAPV que en 1998 ascendían a 5.861.938 y que van año a año incrementándose ascendiendo en 2006 a 8.248.467.

Los tres segmentos del transporte de viajeros

Estos datos muestran que los desplazamientos corresponden a tres categorías de necesidades: la proximidad (comercio, ocio...) las relaciones regulares (trabajo, educación, salud...) y los transportes vinculados al turismo local.

Los desplazamientos pertenecientes a esta tipología corresponden a desplazamientos aleatorios y frecuentes:

Las cifras de flujos canalizados a través del transporte colectivo público son muy bajas

- Casi el 85% de los desplazamientos tienen su fundamento en compras, servicios personales, y ocio, y el 9,3% tienen lugar por razones de trabajo.
- 1.566.934 desplazamientos están vinculados a movimientos diarios, 1.959.357 a trayectos que se efectúan una vez por semana, y los referidos a desplazamientos mensuales ascienden a 1.769.275.

Frente a estos datos, las cifras de los flujos que han sido canalizados a través de transporte colectivo público, autobús de servicio regular o ferrocarril, son muy bajas, e ilustran la abrumadora supremacía del vehículo privado en los desplazamientos de cercanías entre la CAPV y Aquitania:



Photothèque du CRA: Philippe CAUMES.

- Les passagers en autocar se situent aux environs de 25.000, soit un chiffre quasi-identique à celui des passagers transportés pendant la période estivale entre Irun et Hendaye-Fuenterrabia, déplacements associés au transport vers les plages.
- S'agissant du TOPO, le nombre de voyageurs s'est élevé à 562.781 passagers, et a présenté au cours des dernières années une demande croissante, à l'exception de l'exercice 2008.
- Entre Fuenterrabia et Hendaye, il existe en outre un service de ferry, avec 341.500 passagers par an, associé aux déplacements locaux et de loisirs.
- Autobusa erabili duten bidaia-riak (Donostia-Baiona zerbitzua) 25.000 inguru dira, uda garaian hondartzagatik Hendaia-Irun eta Hondarribi artean mugitzen diren bidaiaren zifraren parekoa, alegia.
- Donostia-Hendaia trenari dagokionez, TOPO delakoa, 562.781 bidaiari dira baliabide hori aukeratzaren dutenak, 2008ko ekitaldian salbu, azken urteetan eskariak gora egin duelako.
- Hondarribi eta Hendaia artean ferry zerbitzua dago; urtero 341.500 bidaiari mugitzen ditu eta tokiko aisialdiari lotutako joan-etorri erantzuten die.
- Los viajeros desplazados en autobús (servicio Donostia-Bayona) se sitúan en torno a los 25.000, una cifra muy similar a la de los pasajeros transportados en el periodo estival entre Hendaya-Irún y Fuenterrabia, vinculados con los desplazamientos de playa.
- En cuanto al servicio de ferrocarril Donostia-Hendaya, TOPO, el número de viajeros asciende a 562.781, que con la excepción del ejercicio 2008, presenta en los últimos años una demanda creciente.
- Entre Fuenterrabia y Hendaya funciona un servicio de ferry, que transporta 341.500 pasajeros anuales, y que responde a desplazamientos locales y de ocio.

Au regard de ces chiffres, s'impose la recherche de formules qui permettraient une plus grande diversification des modes de

Zifrak aintzat hartuz, garraio-mota aniztasun handiagoa eskaintzen duten aukerak bilatzea beharrezkoa da, baita garraio publikoa bera bultzatzea ere; horrela, bi erregioen

Ante estas cifras, se impone la búsqueda de fórmulas que permitan una mayor diversificación en los modos de transporte, así como el impulso

transport ainsi que la dynamisation des transports publics, conduisant à une plus grande accessibilité du transport pour le déplacement des passagers entre les deux régions, à une moindre dépendance à l'égard du véhicule privé, à un assouplissement de la congestion sur les routes à proximité de la frontière où se superposent les flux de transit de l'axe Atlantique, et à un transport plus respectueux de l'environnement.

S'impose la recherche de formules qui permettraient une plus grande diversification des modes de transport

Les réponses dans l'immédiat

1. Dans le domaine ferroviaire

Il est proposé d'utiliser toutes les possibilités actuelles d'interconnexion entre le réseau aquitain (RFF-SNCF) et les deux réseaux disponibles dans la CAPB (TOPO, RENFE-ADIF).

- La toute première orientation sera de faciliter, à court terme, l'interconnexion entre les relations Aquitaine TER et celles du TOPO, de sorte que les horaires soient coordonnés et mieux connus pour les utilisateurs des deux régions. L'interconnexion s'opère à Hendaye. Dans un premier temps, le transfert des passagers de la cour (où arrive le TOPO) vers la gare SNCF peut être amélioré, moyennant une signalisation efficace, un cheminement plus aisé et une édition de fiches horaires spécifiques.
- L'interconnexion des services de transport ferroviaires de la CAPB et de l'Aquitaine nécessite des

arteko garraio aukera zabalagoa egongo da, ibilgailu pribatuaren mendekotasuna gutxituko da, ardatz atlantikoko bideak batuko diren mugaren inguruko trafiko-sarea arinduko da, eta horrez gain, ingurugiroa gehiago errespetatzen duen garraioa erabiliko da.

Berehalako izaera duten proposamenak

1. Trenbidearen arloan

Akitaniako sarearen (RFF – SNCF) eta EAEko bi sareen (EuskoTren TOPO-ETS, eta RENFE -ADIF) arteko gaur egungo aukera posible guztien lotura erabiltzea proposatzen da.

Garraiorako moduen dibertsifikazioa ahalbidetuko duten formulen bilaketa nagusitu da

- Lehen orientazioa epe laburrean Akitania TER eta EuskoTren TOPO zerbitzuen arteko lotura erraztea izango da; hortaz, bi zerbitzuen ordutegiak koordinatuta egongo dira eta bi erregioetako erabiltzaileek hobeto ezagutu dituzte. Lotura Hendaian egingo da, eta lehenik eta behin posiblea da TOPO geltokitik SNCF geltokira bidaiariak eramatea hobetzea, ikur eraginkorrek, bide erosoago eta ordutegien taulak jarri.
- Euskal Autonomia Erkidegoko eta Akitaniako trenbide-sareen zerbitzuak lotzea publikitate- eta zabal-tze-ekintzak behar ditu, erabiltzaile potentzialek horren berri izan dezaten, eta txartelei eta haien

del transporte público, que conduzcan a una mayor accesibilidad en el transporte para la circulación de viajeros entre ambas regiones, una menor dependencia del vehículo privado, un alivio de la congestión en la red viaria del entorno fronterizo, en la que confluyen los flujos de tránsito del eje atlántico, y un transporte más respetuoso con el medio ambiente.

Las propuestas de carácter inmediato

1. En el ámbito ferroviario

Se propone la utilización de todas las posibilidades actuales de interconexión entre la red aquitana (RFF – SNCF) y las dos redes disponibles en la CAPV (EuskoTren TOPO-ETS, y RENFE -ADIF).

Se impone una búsqueda de fórmulas que permitan una diversificación de los modos de transporte

- La primera orientación será la de facilitar a corto plazo la interconexión entre los servicios Aquitaine TER y los de EuskoTren TOPO, de forma que los horarios estén coordinados y sean mejor conocidos por los usuarios de ambas regiones. La interconexión tiene lugar en Hendaya, siendo en un primer momento posible la mejora del traslado de los pasajeros de la estación TOPO hacia la estación SNCF, mediante una señalización eficaz, un tránsito más cómodo, y la edición de fichas horarias específicas.
- La interconexión de servicios de transporte ferroviarios de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de Aquitania requiere de acciones

actions de publicité et de diffusion pour qu'ils soient connus par les utilisateurs potentiels, ainsi que des mesures concernant la billettique et l'homologation des cartes de transport, de sorte que l'obtention d'un billet de train d'un pays à l'autre ne soit pas un obstacle à l'usage du service.

- Dans un futur proche, l'interconnexion des services pourra offrir encore plus de possibilités, après l'achèvement des améliorations en cours et prévues pour le TOPO, avec l'augmentation des fréquences et l'entrée en service des nouveaux matériels roulants et de traction, ainsi que la concrétisation des efforts de cadencement des services de trains régionaux TER jusqu'à la frontière de la part de la Région Aquitaine.
- Ultérieurement, devra être étudié le rapprochement des infrastructures ferrées elles-mêmes, dans la mesure des possibilités physiques offertes par le site. Ces perspectives d'amélioration de l'interconnexion constitueraient une avancée importante par rapport à la situation actuelle, permettant de disposer d'un service ferroviaire avec une fréquence non négligeable, qui relierait Saint-Sébastien à Bayonne, et un large éventail de localités intermédiaires. Au-delà, des prolongations sont possibles au nord jusqu'à Bordeaux et au sud vers Bilbao.

Faciliter, à court terme, l'interconnexion entre les relations Aquitaine TER et celles du TOPO

Epe laburrean Akitania TER eta EuskoTren TOPO zerbitzuen arteko lotura errazte izango da

homologazioari buruzko neurriak ere behar ditu, herrialde batetik bestera joateko txartela erostea zerbitzua erabiltzeko oztopo izan ez dadin.

- Etorkizun hurbilean zerbitzuen lotu-rak aukera potentzial handiagoak eskainiko ditu, orain martxan dauden eta proiektatuta dauden aldaketak bukatzen direnean, hain zuzen ere; alde batetik, EuskoTren TOPOk maiztasun handiagorekin funtzionatuko du, eta material mugikorra eta trakzio berritua izango ditu; bestalde, Akitaniako Erregioak TER erregio-trenen zerbitzua mugara arte duen maiztasuna hobetzeko lana burutuko da.
- Horren ondoren, trenbideen azpiegiturak hurbiltzea aztertu behar da, bakoitzaren kokapenen aukera fisikoek hori ahalbidetzen duten neurrian.

Aipatutako hobetze-plan horiek aurrerapen handia eskainiko dute gaur egungo egoerarekin alderatuz gero; izan ere, Donostia eta Baiona, eta baita tarteko hainbat udalerrri ere, lotuko litzuzkeen tren-zerbitzua izango baita, ordutegi oso ona izango duena gainera. Hortik aurrera, sare luza daiteke, iparraldetik Bordelera arte, eta hegoaldetik Bilbora arte.

- Kontuan hartu beharreko bigarren aukera honako hau da: Irunen tren frantsesak eta RENFEK iparralde-

publicitarias y de difusión para su conocimiento por parte de los usuarios potenciales, así como de medidas en torno a la billetería, y homologación de tarjetas de transporte, de manera que la obtención del billete de viaje de un país al otro no se erija en un obstáculo a la utilización del servicio.

- En un futuro próximo, la interconexión de servicios podrá ofrecer potencialidades aun mayores a partir de la culminación de las mejoras que actualmente está llevado a cabo, y de las que tiene proyectadas, EuskoTren TOPO, con mayores frecuencias y material móvil y tractor renovado, y de la materialización de los esfuerzos de cadenciación de servicios de los trenes regionales TER hasta la frontera por parte de la Región de Aquitania.

Facilitar a corto plazo la interconexión entre los servicios Aquitaine TER y los de EuskoTren TOPO

- Posteriormente, debe estudiarse la aproximación de las propias infraestructuras férreas, en la medida de las posibilidades físicas ofrecidas por la ubicación.

Estas perspectivas de mejora de la interconexión constituirían un importante avance respecto a la situación actual, disponiéndose de un servicio ferroviario con una frecuencia no despreciable que conectaría Donostia con Bayona, y un amplio abanico de localidades intermedias. Más allá, su prolongación es posible hasta Burdeos, por el norte, y hasta Bilbao, por el sur.

- Una segunda posibilidad a tomar en consideración es la de mejorar



EUSKOTREN.

- Une seconde possibilité à prendre en considération est d'améliorer la coordination à Irún des chemins de fer français et du réseau de la RENFE pour les déplacements à courte et moyenne distances vers le nord et vers le sud. Il convient dès à présent de faire pression sur les autorités nationales et régionales en charge des services de transport correspondants, pour qu'elles améliorent les dessertes transfrontalières de proximité. À cet égard, des investissements sont à réaliser sur les matériels roulants compatibles (bi-tension et réponse aux différences d'écartement des voies par modifications automatiques des essieux).

2. Lignes régulières de bus

L'alternative ferroviaire doit être complétée par des services d'autobus plus rapides et plus fréquents qui surmontent l'effet dissuasif que l'offre actuelle (rare et lente) produit pour les utilisateurs potentiels. Compte tenu des obstacles à l'intensification des services pour les entreprises d'autocars, des deux côtés de la frontière, découlant du financement et des procédures de concession, il faut rechercher une solution adéquate, plus particulièrement du côté

rantz eta hegoalderantz distantzia labur eta ertainean mugitzeko duen sarea hobeto koordinatzea. Komenigarria da orain hasia garrario-zerbitzuen ardua duten aginte nazional eta erregio mailakoak behar bezain beste presionatzen, muga inguruko helmugak hobetu daitezzen. Horri dagokionez, beharrezkoa da material mugikor bateragarrian inbertitzea (bitentsioa eta bien arteko zabalera ezberdinei erantzutea, ardatzetan aldaketa automatikoak eginez).

2. Autobus-linea erregularrak

Trenaren aukera autobus-zerbitzuekin osatzea komeni da; autobus-zerbitzuak bizkorrago mugituko dira eta maiztasuna ere handiagoa izango da. Gaur egun erabiltzaile potentzialak ez dute aukera hori baliatzen zerbitzu gutxi eta motela delako, baina aurreikusitako neurriekin ikuspegi hori aldatu nahi da. Mugaren bi aldeetan zerbitzua areagotzeko oztopoen aurrean konponbidea bilatu behar da, batez ere alde frantsean; oztopo horiek batez ere finantziarioari eta linea hori esplotatzeko administrazioaren emate-prozedurei buruzkoak dira. Lehenik eta behin, beharrezkoa da gomendatzea Bilbo eta Baionaren arteko zerbitzua

la coordinación en Irún de los ferrocarriles franceses y de la red de la RENFE para los desplazamientos a corta y media distancia hacia el norte y hacia el sur. Resulta conveniente realizar desde el presente la presión necesaria sobre las autoridades nacionales y regionales a cargo de los servicios de transporte correspondientes, a fin de que mejoren los destinos transfronterizos de proximidad. A este respecto, es preciso efectuar inversiones en material móvil compatible (bitensión y respuesta al diferente ancho de vía mediante modificaciones automáticas de los ejes).

2. Líneas regulares de autobús

La alternativa ferroviaria es conveniente que sea complementada con unos servicios de autobús más rápidos y frecuentes, que superen el efecto disuasorio que la escasa y lenta oferta actual producen sobre el usuario potencial. Ante los obstáculos constatados para la intensificación de servicios por compañías de uno y otro lado de la frontera, y centrados en torno a la financiación y a los procedimientos de concesión administrativa para la explotación de la línea, conviene buscar una solución adecuada, muy particularmente del lado francés. Es necesario,

français. Il convient, tout d'abord, de recommander l'étude de la coopération entre la compagnie PESA, qui exploite le service entre Bayonne et Bilbao, et le service offert par la société Transdev entre Bayonne et Saint-Jean de Luz, de manière à pouvoir permettre d'articuler une offre plus rapide et plus fréquente qu'actuellement entre Saint Sébastien et Bayonne (incluant la desserte de l'aéroport de Biarritz et des centres commerciaux d'Anglet), par la mise en place d'un projet pilote sous l'égide de la Région Aquitaine et du Gouvernement Basque dans le cadre du Fonds de Coopération Aquitaine-Euskadi.

3. La canalisation du trafic routier

L'amélioration des services ferroviaires et par autocar entre la CAPV et l'Aquitaine doit être accompagnée par des infrastructures complémentaires telles que la réalisation de "parkings relais" aux entrées de villes facilitant l'utilisation des transports publics en substitution systématique du recours aux véhicules personnels.

Le transport de proximité des voyageurs constitue une partie du travail en cours, plus large, en vue de la formulation de propositions et recommandations pour l'amélioration des transports entre l'Aquitaine et la CAPV dans toutes ses composantes, marchandises et voyageurs, interrégional et transit. Pour le transport de proximité des voyageurs, le groupe de travail commun des Conseils Economiques et Sociaux d'Aquitaine et de la CAPV s'est appuyé pour ses travaux et réunions sur la collaboration de divers organismes concernés par ce sujet; ces partenaires leur ont apporté leurs connaissances et leur expérience et nous souhaitons les remercier de leur participation:

Pierre Baillet, CETE Aquitaine; **Mikel Beitia**, Euskotren; **Dámaso Casado** et **Jean Lavie**, CSIR Pyrénées Occidentales; **Gérard Criqui**, **Pierre-Paul Gabrielli**, DRE Aquitaine; **Pierre-Guy Le Cadre**, Autocars Le Basque Bondissant; **Alejandro Naya**, Transportes PESA, S.A.; Les études et documents réalisés par les divers acteurs locaux.

ematen duen PESA konpainiaren eta Baiona eta Donibane Lohizuneren arteko zerbitzua ematen duen Transdev konpainiaren arteko kooperazioa aztertzea; modu horretan, Donostia eta Baionaren artean gaur egun dagoena baino eskaintza bizkorrago eta maiztasun handiagokoa artikulatzeko aukera legoke, baita Biarritzeko aireportura eta Angletoko gune komertzialera doazen zerbitzuak ere, Eusko Jaurlaritzak eta Akitaniako Erregioak martxan jarritako esperientzia pilotu baten eskutik, Euskadi-Akitania Kooperazio Funttsaren, esaterako, edo antzeko programen esparruan.

3. Errepideetako trafikoa bideratzea

Azaldutako EAE eta Akitaniaren arteko trenbide-sareen eta autobus-zerbitzuen eskaintza hobetzea azpiegituren neurriekin osatu behar da, esaterako hirien sarreretan aparkalekuak eraikitzea, garraio publikoak ibilgailu publikoak baliabide sistematiko gisa ordezkatu dezan.

Bidaiarien Hurbileko Garraioa jardunean dagoen beste lan zabalago baten atala da, hain zuzen ere Akitania eta E.A.E. artean garraioa, bere alderdi eta ikuspegi guztietan, hau da, merkatugaiena eta bidaiariena, erregioen arteko zein transitorikoa, hobetzeko proposamenak eta aholkuak formulatzeko dena. Bidaiarien Hurbileko Garraioari dagokionez Akitania eta EAEko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Kontseiluen lan erkidegorako taldeak, lan eta bilera horiek egiterakoan, arlo honetan inplikatura dauden beste organismo batzuen lankidetzan izan du eta izaki horiek euren ezagutzak eta esperientziak eskaini dizkigute eta horregatik gure eskerrak ondoko hauei:

Pierre Baillet, CETE Aquitaine; **Mikel Beitia**, Euskotren; **Dámaso Casado** eta **Jean Lavie**, CSIR Mendabaldeko Pirineoak; **Gérard Criqui**, **Pierre-Paul Gabrielli**, DRE Aquitaine; **Pierre-Guy Le Cadre**, Autocars Le Basque Bondissant; **Alejandro Naya**, Transportes PESA, S.A.; Tokiko eragile desberdinek egindako azterlan eta dokumentuak.

primeramente, recomendar el estudio de la cooperación entre la Compañía PESA, que explota el servicio entre Bilbao y Bayona, y el servicio ofrecido por la Compañía Transdev entre Bayona y San Juan de Luz, de forma que pudiera articularse una oferta más rápida y frecuente entre Donostia y Bayona que la actual, incluidos el servicio al aeropuerto de Biarritz y los centros comerciales de Anglet, mediante el establecimiento de una experiencia piloto bajo los auspicios de la Región de Aquitania y del Gobierno Vasco en el marco, por ejemplo, del Fondo de Cooperación Euskadi-Aquitania, o programas análogos.

3. La canalización del tráfico de carretera

La oferta mejorada de servicios ferroviarios y de autobús entre la CAPV y Aquitania debe verse acompañada por medidas de infraestructuras complementarias tales como el establecimiento de aparcamientos disuasorios a la entrada de las ciudades, que faciliten la utilización del transporte público en sustitución del recurso sistemático al vehículo privado.

Transporte de proximidad de viajeros constituye un apartado de un trabajo más amplio en curso, dirigido a la formulación de propuestas y recomendaciones para la mejora del transporte entre Aquitania y la CAPV en todas sus vertientes, tanto de mercancías y de viajeros, como interregional y de tránsito. En materia de transporte de proximidad de viajeros el grupo de trabajo conjunto de los Consejos Económicos y Sociales de Aquitania y de la CAPV ha contado durante sus trabajos y reuniones con la colaboración de diversos organismos implicados en esta temática, que han aportado su conocimiento y experiencia, y a quienes agradecemos su participación:

Pierre Baillet, CETE Aquitaine; **Mikel Beitia**, Euskotren; **Dámaso Casado** y **Jean Lavie**, CSIR Pirineos Occidentales; **Gérard Criqui**, **Pierre-Paul Gabrielli**, DRE Aquitaine; **Pierre-Guy Le Cadre**, Autocars Le Basque Bondissant; **Alejandro Naya**, Transportes PESA, S.A.; Estudios y documentos de diversos agentes locales.