

Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°2
AVRIL 2002



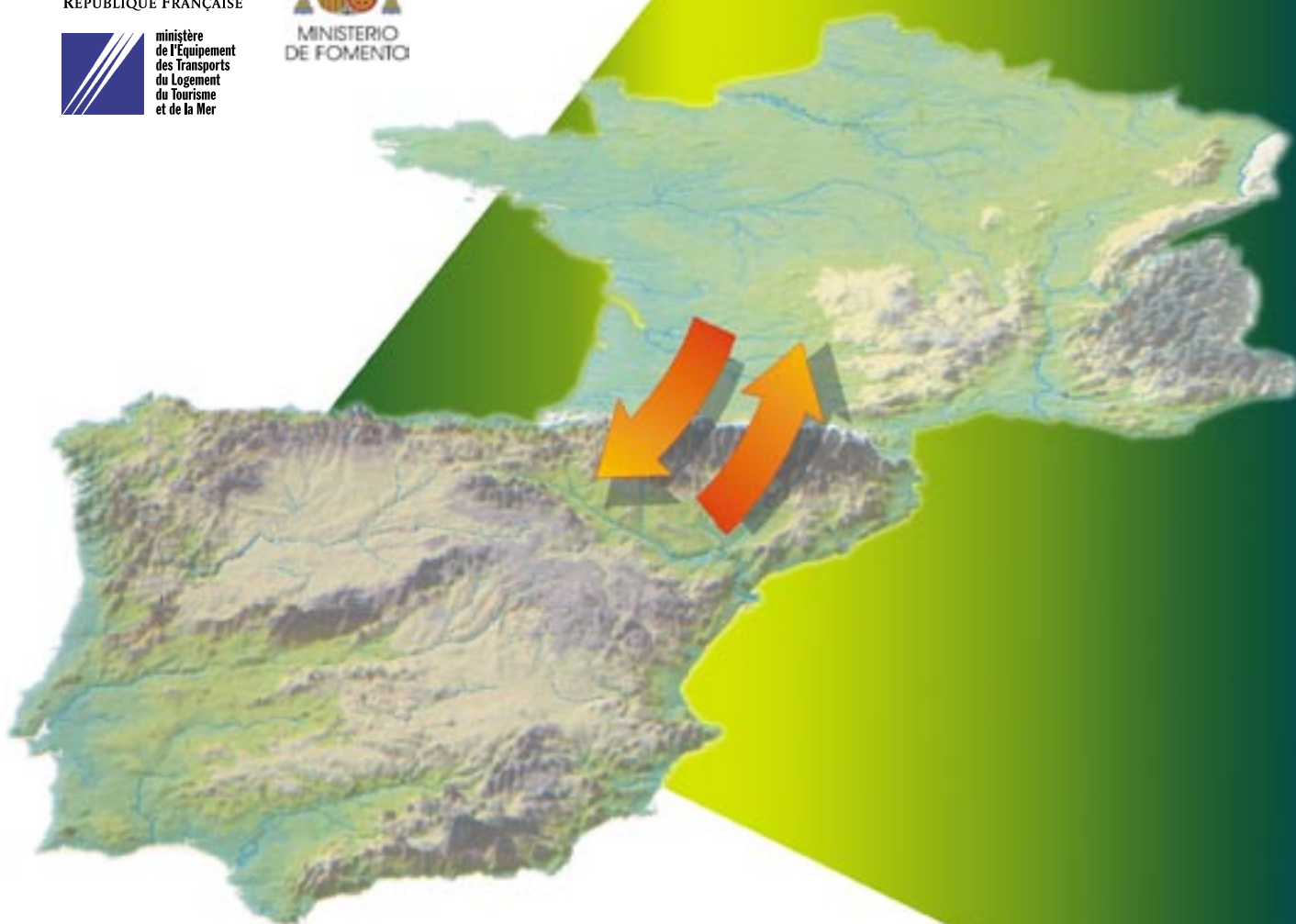
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



MINISTERIO
DE FOMENTO





SOMMAIRE

<u>1</u>	PRESENTATION.....	5
<u>2</u>	L'OBSERVATOIRE FRANCO - ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRÉNÉES	6
<u>3</u>	LES OBJECTIFS DE L'OTP	7
<u>4</u>	LE CONTEXTE EUROPÉEN	11
<u>5</u>	LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE	14
	5.1 Le commerce extérieur	14
	5.2 Évolution de la population	16
	5.3 Données économiques générales	17
	5.4 Les taux de motorisation	19
<u>6</u>	LES INFRASTRUCTURES	20
	6.1 Les routes.....	20
	6.2 Chemin de fer	26
<u>7</u>	L'OFFRE DE SERVICES	30
	7.1 Route	30
	7.2 Ferroviaire	31
	7.3 Aérien	32
<u>8</u>	TRAFFIC DE VOYAGEURS.....	33
	8.1 Route	33
	8.2 Ferroviaire	36
	8.3 Aérien	37
<u>9</u>	TRAFFIC DE MARCHANDISES.....	39
	9.1 Analyse générale Péninsule Ibérique - Europe.....	39
	9.2 Analyse des échanges entre l'Espagne, la France et l'Europe	40
	9.3 Analyse par mode	42
	9.4 Répartition du transport de marchandises en 2000 par mode	54
<u>10</u>	PREMIÈRES OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES.....	55



1 PRÉSENTATION

Le présent rapport, constitue le DOCUMENT N° 2 publié par l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est basé sur le travail réalisé conjointement, depuis la publication du DOCUMENT N° 1, par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables des Transports, avec l'objectif commun de mettre en place un instrument permanent de mesure des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.

Ce document tient compte, en ce qui concerne les statistiques communautaires, des changements de méthodologie dernièrement introduits par Eurostat.

El presente informe constituye el DOCUMENTO N° 2 publicado por el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP). Se basa en el trabajo realizado conjuntamente desde la publicación del DOCUMENTO N° 1 por los Ministerios Español y Francés responsables en materia de transportes, con el objetivo común de crear un instrumento permanente para la medida del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera conjunta de los Pirineos.

Este documento tiene además en cuenta, en lo relativo a las estadísticas comunitarias, los cambios de metodología introducidos últimamente por Eurostat.



2 - L'OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRÉNÉES (OTP)

Les gouvernements espagnol et français sont conscients de l'importance qu'ont atteinte, ces dernières années, les volumes de leurs trafics transfrontaliers, leur croissance observée dans le passé et leur probable évolution dans un futur proche. Face à cette réalité, ils ont créé un instrument binational chargé de suivre l'évolution desdits flux.

Au cours de plusieurs sommets bilatéraux franco-espagnols, il s'est dégagé un accord sur la nécessité de mettre en œuvre cet instrument ; ce fut en 1998, à La Rochelle, qu'a été décidé la création de l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP).

Lors de sa constitution initiale, l'OTP a été conçu comme un groupe de travail conjoint, composé par les personnels des ministères chargés des Transports des deux pays. Ses objectifs sont centrés sur l'élaboration d'une base de données commune aux deux pays sur les flux de transports transfrontaliers, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Elle prend en compte tous les modes de transport. Après trois ans de fonctionnement, l'OTP a montré qu'il s'agit d'un instrument très utile pour que les Administrations concernées réfléchissent ensemble ainsi que pour l'analyse statistique du système complexe des transports qui sert aux échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

Los Gobiernos de España y Francia son conscientes de la importante magnitud que han alcanzando, durante los últimos años, los volúmenes de sus tráficos transfronterizos, de los fuertes incrementos observados en el pasado, y de su probable evolución en un futuro próximo. Ante esta realidad, tomaron en su día la decisión de crear un instrumento binacional encargado de cuantificar y de seguir la evolución de dichos flujos.

Durante varias Cumbres Bilaterales Hispano-Francesas se consensuaron posturas sobre la necesidad de poner en servicio dicho instrumento, siendo en 1998, en la Cumbre celebrada en La Rochelle, donde se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

En su constitución inicial, el OTP ha sido concebido como un grupo de trabajo conjunto, formado por personal de los Ministerios responsables del transporte en ambos países. Sus objetivos se centran en la elaboración de una base de datos común sobre los flujos de transporte transfronterizos, tanto de viajeros como de mercancías, examinándose todos los modos de transporte. En sus casi tres años de funcionamiento, el OTP ha demostrado ser un instrumento muy útil para la reflexión conjunta de las Administraciones correspondientes y para el análisis estadístico del complejo sistema de transporte que sirve al intercambio entre la Península Ibérica y el resto de Europa.



3 - LES OBJECTIFS DE L'OTP

Pour atteindre de façon progressive les objectifs que s'est fixé l'Observatoire franco - espagnol et en raison des nombreuses données relatives aux échanges et aux trafics entre les deux pays, il a été convenu, dès la première publication, d'établir un cadre général pour orienter les travaux à effectuer. Sa structure en cinq chapitres correspond aux thèmes principaux suivants :

- Le cadre socio-économique.
- Les infrastructures.
- L'offre de services.
- Les flux de voyageurs.
- Les flux de marchandises.

Chacun de ces chapitres est construit à partir de l'ensemble des statistiques, bases de données et études disponibles dans chaque pays.

Le travail consiste à rassembler, homogénéiser, harmoniser et donner un format intermodal à l'ensemble de ces sources qui existent actuellement, afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. A cet égard, l'OTP est conçu comme un instrument ouvert sur l'extérieur et entretient les contacts avec les entités qui, d'un point de vue technique, contribuent à atteindre ses objectifs. Ainsi des relations de coopération technique se sont développées avec la Communauté de Travail des Pyrénées qui réunit les régions limitrophes des Pyrénées et Andorre.

Au fur et à mesure que les documents successifs de l'Observatoire seront établis, ces chapitres seront complétés et dotés chaque fois d'informations plus approfondies, si nécessaire à partir d'études complémentaires, afin d'apporter des réponses mieux appropriées à toutes les parties intéressées.

Para alcanzar, de una manera progresiva, los objetivos que el Observatorio tiene marcados, dada la amplitud de las posibilidades que el análisis del tráfico entre España y Francia ofrece, se confeccionó desde el número 1 un índice de materias para encauzar los trabajos a realizar. La estructura adoptada consta de los cinco capítulos fundamentales siguientes :

- *El ámbito socioeconómico*
- *Las infraestructuras*
- *La oferta de servicios*
- *Los flujos de viajeros*
- *Los flujos de mercancías*

Cada uno de estos capítulos es construido a partir del conjunto de estadísticas, bases de datos y estudios realizados, disponibles en ambos países.

El trabajo consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y dar un formato intermodal a estas fuentes que existen en la actualidad y que, en su gran mayoría, son inconexas desde un punto de vista tan particular como es el tráfico en los Pirineos. Para ello, el OTP se constituye como un órgano abierto al exterior que busca el contacto con todas aquellas entidades que, desde un punto de vista técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos. En tal sentido se han establecido relaciones de cooperación técnica con la Comunidad de Trabajo de los Pirineos que agrupa a todas las Regiones y CC.AA. limítrofes con los Pirineos además de Andorra.

A medida que aparecen los sucesivos Documentos editados por el Observatorio, los capítulos se van completando y dotando, cada vez, de un mayor contenido, elaborándose los estudios complementarios necesarios para precisar aquellos elementos que necesiten mayor elaboración.



3.1. LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les flux de transport à travers les Pyrénées, tant de voyageurs que de marchandises, entrent dans un contexte socio-économique qui prend en compte le cadre régional des communautés frontalières des deux pays.

C'est ainsi que le contenu de ce chapitre traite de la dimension européenne, puis de la dimension nationale et enfin de la dimension régionale.

Les deux premières procureront une vision réaliste des conclusions et des orientations qui, au niveau régional, pourraient en résulter au regard de l'évolution ou de la création de nouvelles infrastructures.

Dans le paragraphe consacré au "commerce extérieur", seront également prises en compte, les données globales sur le commerce extérieur du Portugal avec les pays de l'Union Européenne, en raison de l'importance des flux de marchandises générés par le Portugal à travers l'Espagne et les Pyrénées et la récente mise en place d'un Observatoire des Trafics Hispano-Portugais.

3.2. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Ce chapitre analysera, sous le triple aspect européen, national et régional, avec un degré de détail approprié à l'échelle considérée, les caractéristiques techniques des infrastructures de transports qui relient l'Espagne et la France.

Il traitera de la situation actuelle et des développements prévus par la planification en vigueur.

Dans la situation actuelle, les infrastructures de transport existantes seront décrites, ainsi que les plates-formes logistiques les plus importantes qui participent à la chaîne logistique du transport.

La planification réunira l'ensemble des plans intermodaux qui, du niveau européen au niveau régional, sont approuvés.

3.3. OFFRE DE SERVICES EN TRANSPORT PUBLIC

Il s'agit de décrire l'offre de services, dans les différents modes, sur les principales relations, notamment pour la définition des variables telles que le prix, le temps de parcours et la fréquence. Ces données sont nécessaires pour expliquer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, la répartition modale existante ainsi que pour apprécier le degré d'accessibilité des centres productifs de chaque pays avec le reste de l'Europe.

3.4. Flux de voyageurs

Si la préoccupation principale demeure les flux de marchandises, la mesure des flux de voyageurs est importante puisque, dans les modes terrestres, les voyageurs et les marchandises empruntent les mêmes infrastructures. L'interaction entre les voyageurs



et les marchandises est donc forte et explique, entre autres, l'intérêt de bien connaître les flux de voyageurs.

Il est nécessaire que tous les modes soient pris en compte : une concurrence existe entre les différents modes et les évolutions des trafics dans chacun de ces modes sont des indications sur leur attractivité.

Les flux de voyageurs sont donc mesurés d'après le mode, l'origine-destination, le point de traversée, le motif du voyage. Certains aspects particuliers sont soulignés : par exemple le fait que les voyageurs à destination des îles sont captifs du mode aérien.

Une analyse rétrospective de l'évolution des flux par mode et par relation au cours des dix dernières années, montrera les tendances passées et récentes.

Quant aux flux qui doivent être pris en compte, il en existe deux groupes. Un premier qui fait référence aux modes terrestres, pour lequel il n'y a aucun doute : les flux observés sont ceux qui traversent les frontières communes des Pyrénées, soit en interrelation entre les deux pays, soit en transit pour certains d'entr'eux. Un deuxième groupe, où l'on trouve les voyageurs aériens, dans lequel seront décrits les principaux flux entre aéroports de la Péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) et les autres principaux aéroports européens.



3.5. FLUX DE MARCHANDISES

Comme pour les voyageurs, ce chapitre devra traiter des principaux flux de marchandises, par origine-destination, mode de transport, point d'entrée et type de marchandises (classification NST).

La réalisation d'une analyse rétrospective de l'évolution des flux par mode et par relation sur les dix dernières années, permettra d'établir les tendances passées et récentes.

Le transport maritime sera également pris en compte, en comparant les principaux flux des ports de la Péninsule Ibérique à ceux du reste de l'Europe pour les façades Atlantique et Méditerranée.



4. LE CONTEXTE EUROPÉEN

Le contexte européen fixe un schéma de référence pour les connexions entre la France et l'Espagne, définies à travers les grands corridors, et qui s'inscrivent dans la politique des réseaux européens arrêtée au niveau communautaire.

Les objectifs prioritaires et grandes lignes d'actions prévues dans le contexte des réseaux européens sont contenues dans la DECISION N° 1692/96 CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL. "Sur les orientations communautaires pour le développement des réseaux transeuropéens de transport".

Parmi les quatorze projets prioritaires identifiés par le Conseil Européen de Essen (9 et 10 décembre 1994), le projet de TGV Sud Européen N°3, avec ses deux branches, orientale et occidentale, concerne tout particulièrement les franchissements pyrénéens..

Dans le cadre des objectifs de l'Observatoire, qui concernent l'ensemble des modes de transport, on s'attachera particulièrement aux modes terrestres : route et fer , du fait de leur interférence avec les infrastructures.

Pour ces modes , la planification, la construction et la mise en service de nouvelles infrastructures, voire l'amélioration de l'existant, s'appuieront, dans ce cadre, sur la concertation et les accords entre les deux pays.

Ainsi, un accord a été signé en avril 1991 entre la France et l'Espagne pour la construction du tunnel routier du Somport qui sera mis en service dans le courant de l'année 2002. De même un accord a été signé en octobre 1995 pour la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre l'Espagne et la France (versant Méditerranée) en référence au projet N°3 de la liste arrêtée à Essen.

Des réflexions sont engagées en vue d'actualiser ces schémas en particulier pour le développement de lignes ferroviaires à priorité fret.

Le 12 septembre 2001, la Commission Européenne a fait une présentation au Conseil et au Parlement Européen en vue d'adopter les futures orientations de la politique communautaire des transports. Il devrait en résulter une prochaine modification des schémas des réseaux transeuropéens de transports.



SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT

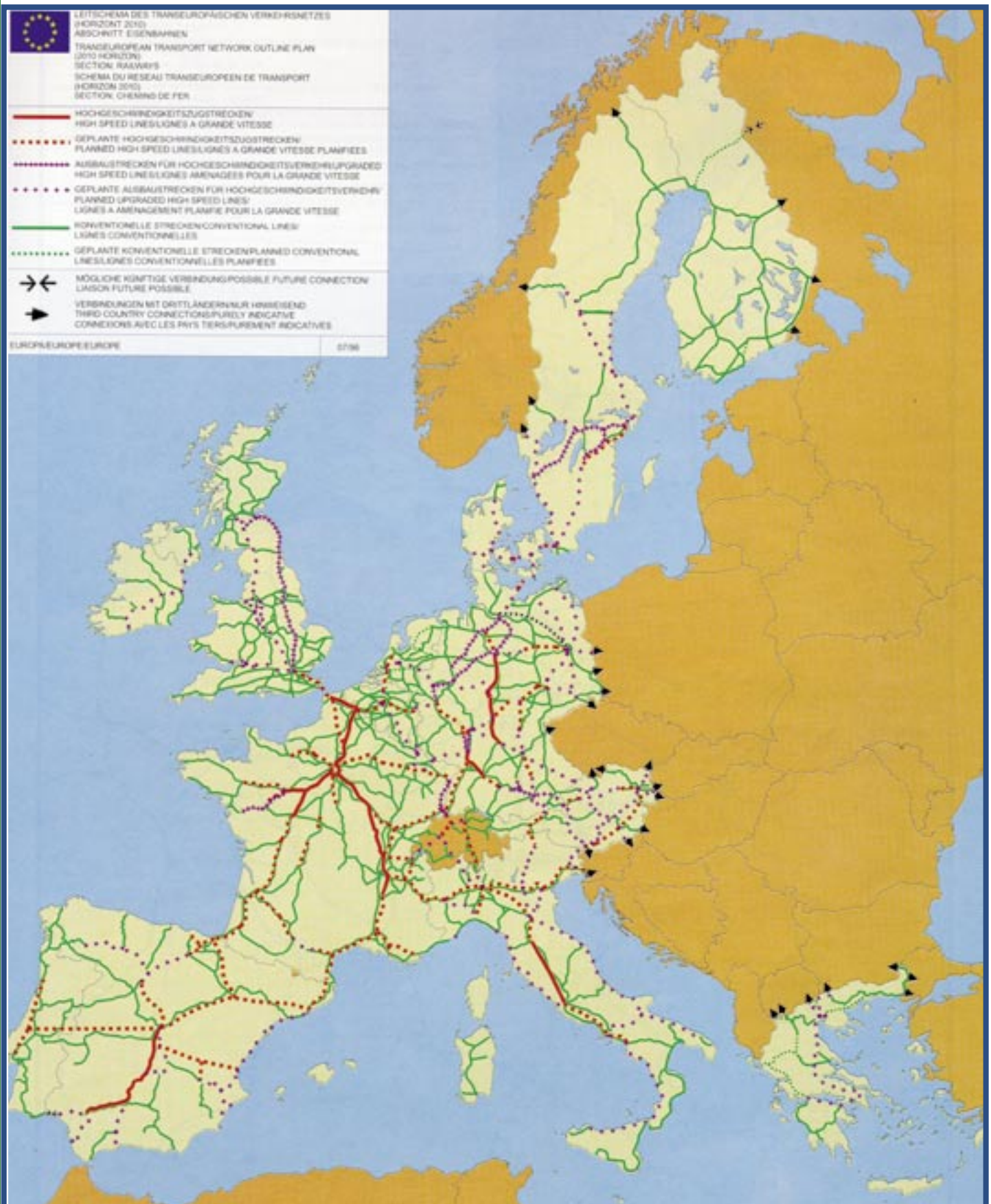
SECTION : ROUTES



Source : Journal officiel des communautés européennes 9/09/1996



SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT SECTION : CHEMIN DE FER



Source : Journal officiel des communautés européennes 9/09/1996



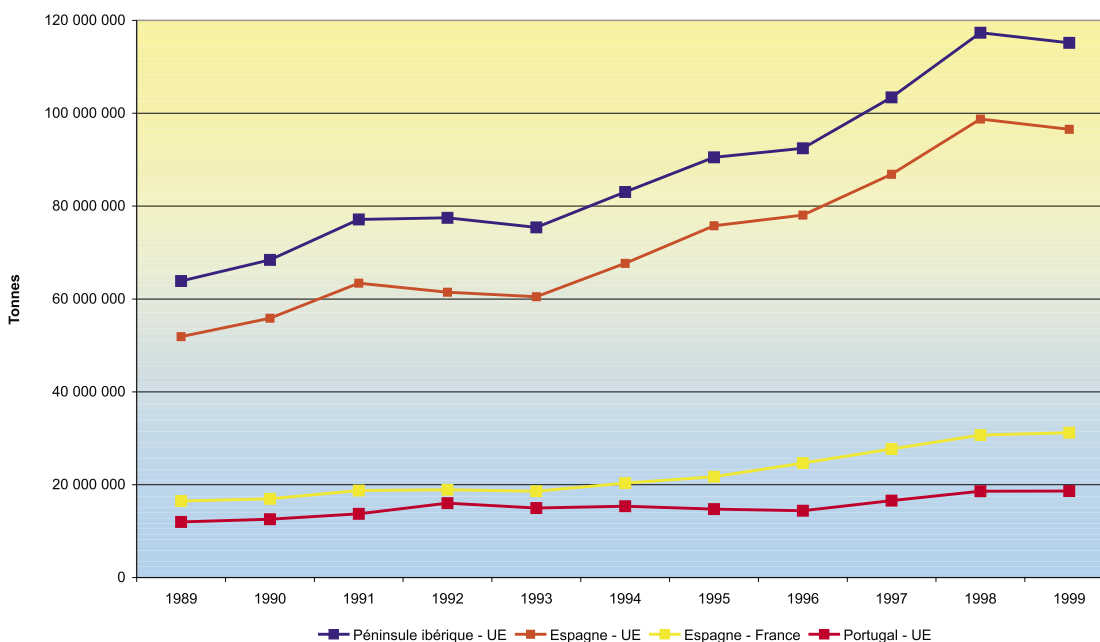
5. LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Il existe de nombreuses variables socio-économiques qui permettent d'expliquer les flux de transport qui se produisent entre les deux aires géographiques. Cependant, la majeure partie d'entre elles sont interdépendantes ; à l'expérience, les variables telles que la population, le PIB et le taux de motorisation expliquent le mieux les phénomènes de mobilité.

5.1 - LE COMMERCE EXTÉRIEUR

Durant les dix dernières années, les échanges de la péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) avec le reste de l'Europe ont augmenté de plus de 50%. Cette évolution se traduit par une croissance du trafic dans tous les modes de transport. Cependant, cette croissance est très variable selon les différents modes de transport, comme on le verra au chapitre sur les flux de marchandises. C'est sur la route que s'est portée la majeure partie de la croissance des trafics.

EVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR
DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC L'EUROPE DES 15

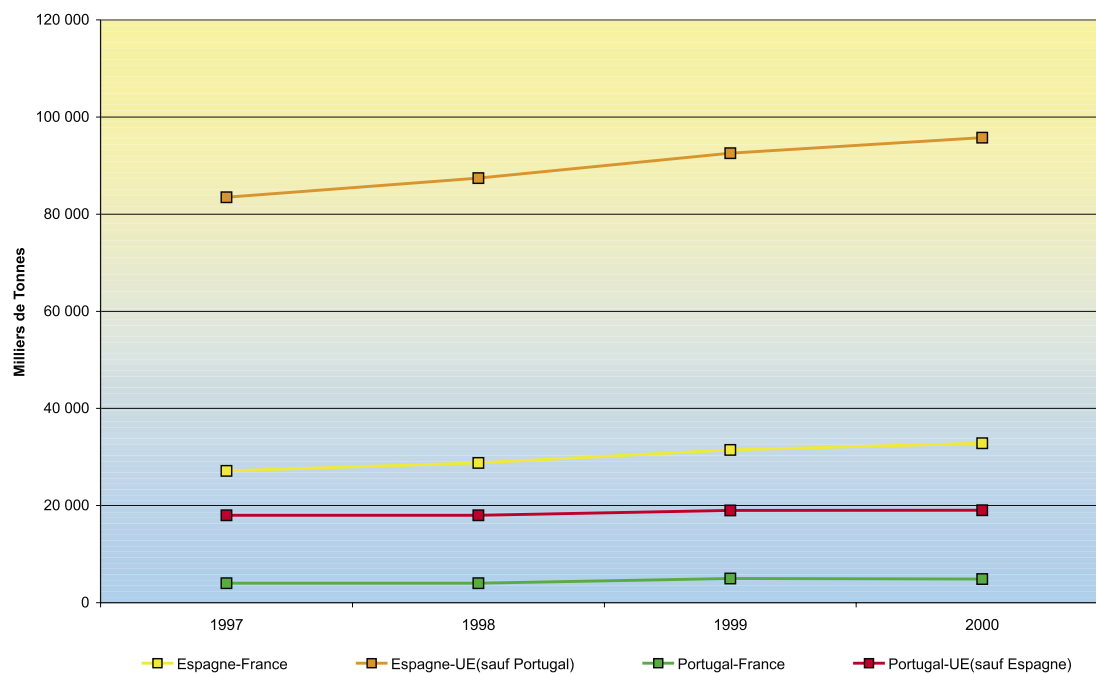


source : EUROSTAT

Le graphique ci-avant montre les données du commerce extérieur de la base statistique COMEXT d'Eurostat. On y constate une diminution des échanges entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe des quinze entre 1998 et 1999. Cette diminution ne se retrouve pas dans les sources statistiques nationales (commerces extérieurs de l'Espagne et du Portugal publiés par leurs organismes statistiques respectifs).



Cela montre l'intérêt d'utiliser des sources complémentaires pour analyser et comparer ces statistiques pendant que la Commission Européenne achève les mesures déjà amorcées pour l'amélioration du système INTRASAT.

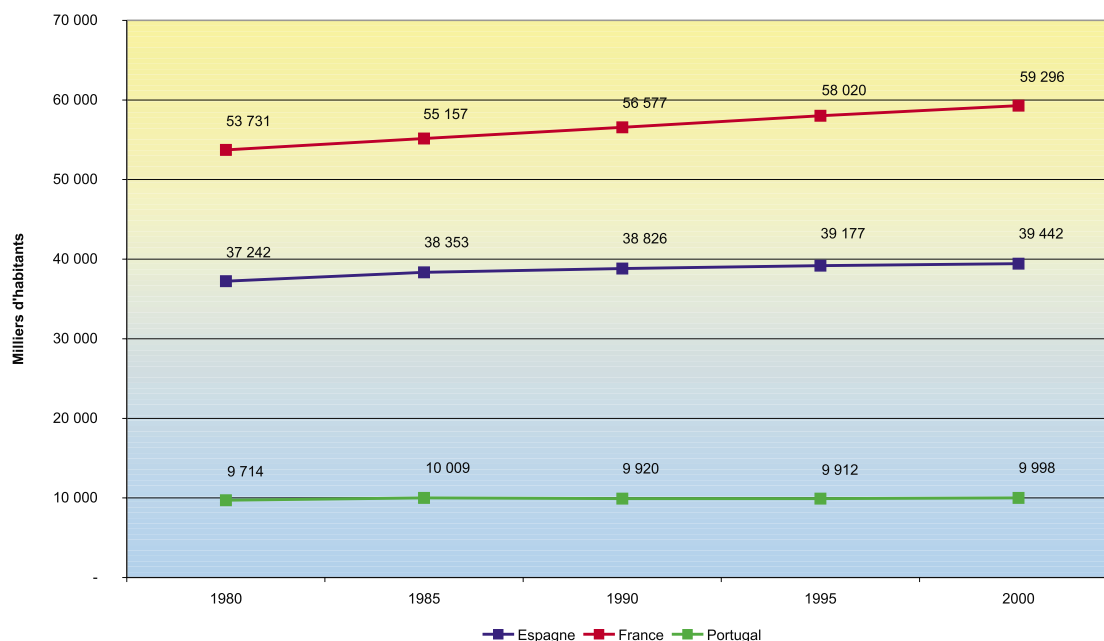


Sources : Agencia Tributaria en Espagne et INE au Portugal



5.2. EVOLUTION DE LA POPULATION

EVOLUTION DE LA POPULATION



Source : EUROSTAT

La somme de la population de ces trois pays constitue 29 % du total des habitants de l'Union Européenne.

La densité de la population, pour l'année 1999, exprimée en habitants par km², est inférieure dans les 3 pays (Espagne : 78 hab/km², France : 108 hab/km², Portugal : 109 hab/km²) à la moyenne de l'Europe des 15 (117 hab/km²). Les données de population de 1999, fournies par les instituts nationaux de statistiques, sont de 60 082 000 habitants pour la France (dont 1 665 000 pour les départements d'outremer), de 40 202 000 pour l'Espagne et de 9 998 000 pour le Portugal.

Les 4 communautés autonomes espagnoles limitrophes des Pyrénées représentent, en 1999, une population de 10 033 000 personnes soit 25% de la population espagnole.

Les 3 régions françaises frontalières des Pyrénées représentent, en 1999, 7 756 000 personnes soit 13% de la population métropolitaine française.



5.3. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

	Espagne	France	Portugal	EU 15
PIB (nominal) 1996, MECU	457 773	1 201 205	85 765	6 685 812
PIB par personne en PPA (EU=100), 1995	78,3	104,1	70,7	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1996	79,5	102,1	70,7	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1997	79,9	99,2	74,5	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1998	79,2	99,1	72,9	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1999	80,4	99,2	73,9	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 2000	80,6	99,4	74,6	100

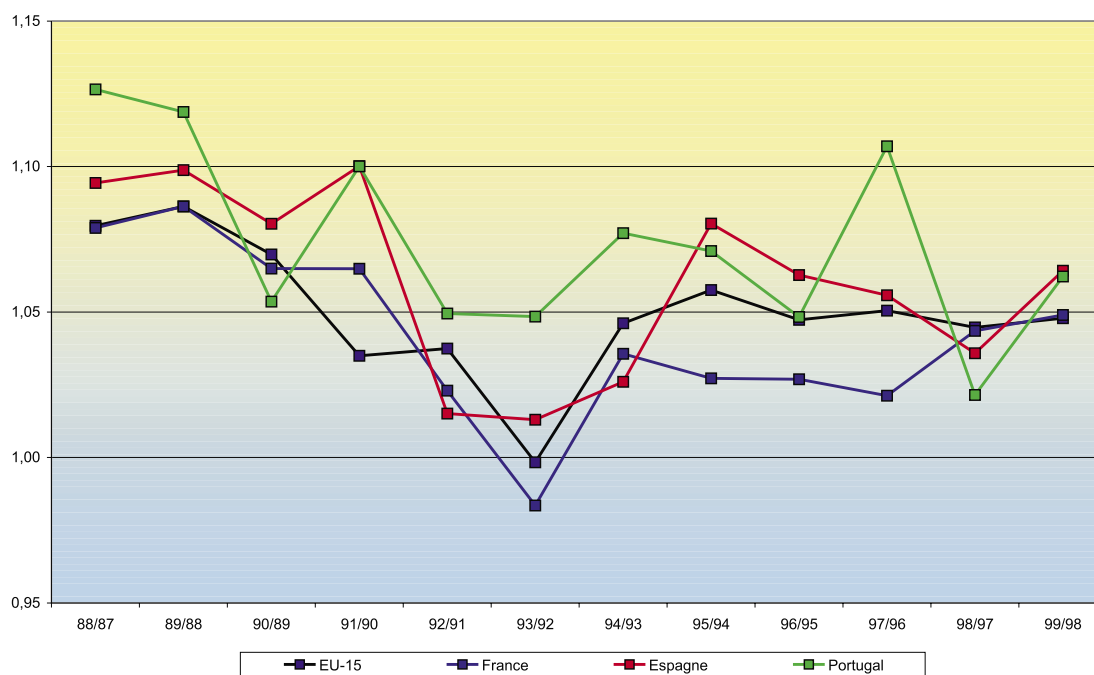
PPA:parité de pouvoir d'achat
Source: EUROSTAT

Le PIB par habitant de la France, exprimé en parité de pouvoir d'achat, est proche de la moyenne européenne avec un pourcentage qui, les dernières années, varie entre +4% et -1%.

En Espagne et au Portugal, cette valeur est toujours inférieure à la moyenne communautaire d'un pourcentage significatif.

Pour la variable économique PIB/hab, le constat est donc que, même si les écarts entre les 3 pays ont diminué depuis 1995, il existe encore une grande différence en faveur de la France, d'environ 20% par rapport à l'Espagne et de 25% par rapport au Portugal.

TAUX ANNUEL DE VARIATION DU PIB

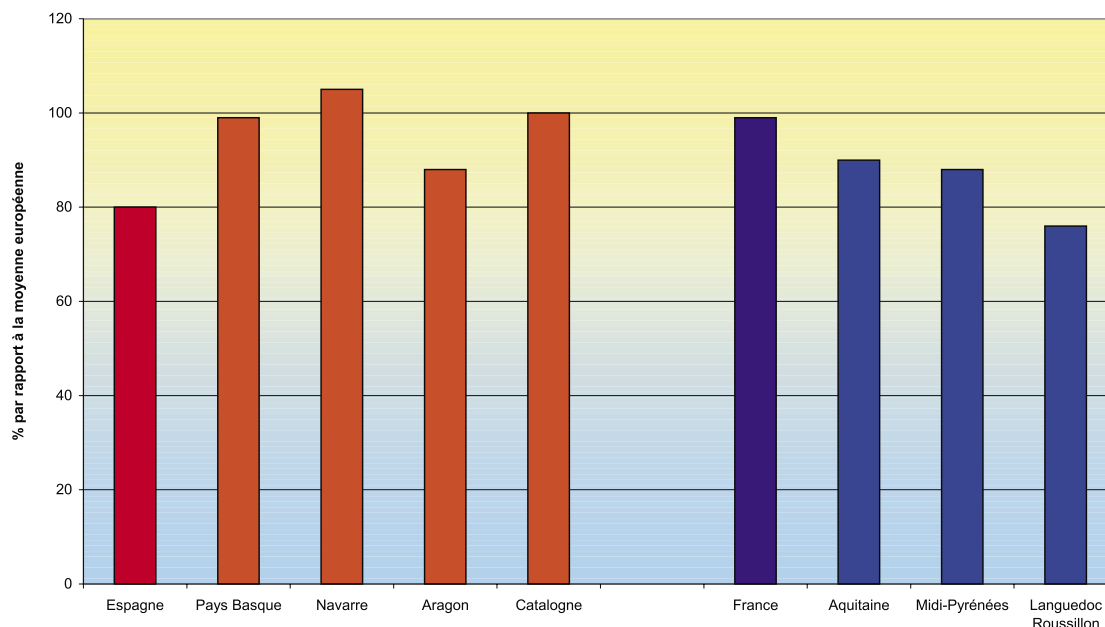


Source: EUROSTAT



La croissance du PIB dans les trois pays s'accorde avec la tendance constatée pour la moyenne européenne.

PIB PAR HABITANT EN 1999 RÉGIONS FRONTALIÈRES



Source : EUROSTAT

Pour la partie espagnole, les régions frontalières ont des PIB qui se situent au dessus de la moyenne nationale et, sauf pour la Navarre, légèrement au dessous de la moyenne européenne.

Pour les régions frontalières françaises, les PIB sont sensiblement inférieurs à la moyenne française ainsi qu'à la moyenne communautaire.

Enfin, si l'on se réfère à la moyenne de l'Europe des 15 entre 1995 et 1999, il est important de noter que, pour cette zone frontalière, l'évolution des régions espagnoles est à la hausse, tandis que l'évolution des régions françaises est à la baisse.



5.4. LES TAUX DE MOTORISATION

La définition du taux de motorisation n'est pas harmonisée au niveau communautaire et son suivi résulte d'une compilation réalisée par les services de la Commission européenne à partir des données nationales, qui représente donc des éléments non homogènes entre les différents pays.

La Fédération Routière Internationale (IRF) fournit également quelques données avec le même type d'incertitudes sur l'homogénéité des éléments provenant des divers pays. Par exemple le nombre de véhicules particuliers pour 1000 habitants est donné dans le tableau ci-dessous.

	France	Espagne	Portugal	Moyenne Union Européenne
1997	445	385	305	440
1999	469	411	321	452

Source : IRF

En 1999 on a enregistré en Espagne 3 605 000 camions et camionnettes, 54 000 autobus, 16 847 000 véhicules de tourisme et 1 404 000 motocyclettes. Le rythme d'immatriculation des véhicules par année a été de 317 000 pour les camions et camionnettes, 54 000 pour les autobus et 1 503 000 pour les véhicules de tourisme. Pour la France en 1999 on a enregistré 4 847 000 camions et camionnettes, 86 000 autobus et 29 272 000 véhicules de tourisme. Le rythme d'immatriculation des véhicules neufs par année a été de 380 000 pour les camions et camionnettes, 5 300 pour les autobus et 2 148 000 pour les véhicules de tourisme.



6. LES INFRASTRUCTURES

Ce document donne une description des réseaux existants ainsi que des éléments concernant les travaux en cours et les projets dont la réalisation est approuvée.

6.1. LES ROUTES

Les relations entre l'Espagne et la France par la route sont assurées grâce à un ensemble d'infrastructures de différentes caractéristiques techniques, avec cette particularité remarquable qu'aux extrémités de la chaîne frontalière (atlantique et méditerranéenne) se positionnent les deux itinéraires à haute capacité existantes (autoroutes).

Deux tableaux différents présentent les itinéraires habituels de trafic, en distinguant ceux qui sont majoritairement utilisés par le trafic international de poids lourds et ceux empruntés par le trafic véhicules légers avec une intensité moyenne supérieure à 500 véh/jour.

6.1.1. VOYAGEURS

Côté espagnol		Côté français	
Irún	direc N.1	Hendaye	D.912
Donostia / San Sebastián - Irún	N.1	Hendaye (Béhobie) - Bordeaux	N.10
Donostia / San Sebastián - Irún	A.8	Hendaye (Biriadou) - Bayonne	A.63
Puerto de Ibañeta	NA.1310	Col d'Ibañeta	D.404
Puerto de Lizunaga	NA. 4410	Sarre Ouest	D.406
Pamplona - Dancharinea	N.121	Dancharia - Bayonne	D.20
Pamplona - Roncesvalles	N.135	St Jean Pied-de-Port - Orthez	D.933
Huesca - Somport	N.330	Somport - Pau	N.134
Huesca - Portalet	N.260+A.136	Portalet - Pau	D.934
Barbastro - Bielsa	A.138	Aragouet - Lannemezan	D.173+D.929
Puerto del Portillon	N. 141	Col du Portillon - Bag. de Luchon	D.618
Lleida - Vielha	N.230	Fos - Montréjeau	N.125
Lleida - La Seu d'Urgel - Andorra	C. 14+N.145	Andorre - Ax - (Toulouse)	N.22+N.20
Puigcerdá - Llívia	N.154 (neutra)	Puigcerdá - Llívia	D.68 (neutre)
Barcelona - Puigcerdá	A.18+C.16+N.260	Bourg-Madame - Toulouse	N.20
Barcelona - La Jonquera	N.2	Le Perthus - Perpignan	N.9
Barcelona - La Jonquera	A.7	Le Boulou - Perpignan	A.9
Barcelona - Figueres - Port Bou	N.2+N.260	Cerbère - Perpignan	N.114

Ne sont indiquées que les routes départementales dont le TMJA (trafic moyen journalier annuel) est supérieur à 500 véh/jour.

Source : M. de Fomento et M. de l'Equipement



6.1.2. MARCHANDISES

Côté espagnol		Côté français	
Pamplona - Roncesvalles	N.135	St Jean Pied-de-Port - Orthez	D.933
Donostia / San Sebastián - Irún	A.8	Hendaye (Bariatou) - Bayonne	A.63
Huesca - Somport	N.330	Somport - Pau	N.134
Lleida - Vielha	N.230	Fos - Montréjeau	N.125
Barcelona - Puigcerdá	A.18+C.16+N.260	Bourg-Madame - Toulouse	N.20
Barcelona - La Jonquera	A.7	Le Boulou - Perpignan	A.9

Source : M. de Fomento et M. de l'Équipement

Les itinéraires correspondant à des routes départementales en France ne figurent pas dans ce tableau car les trafics poids lourds y sont faibles.

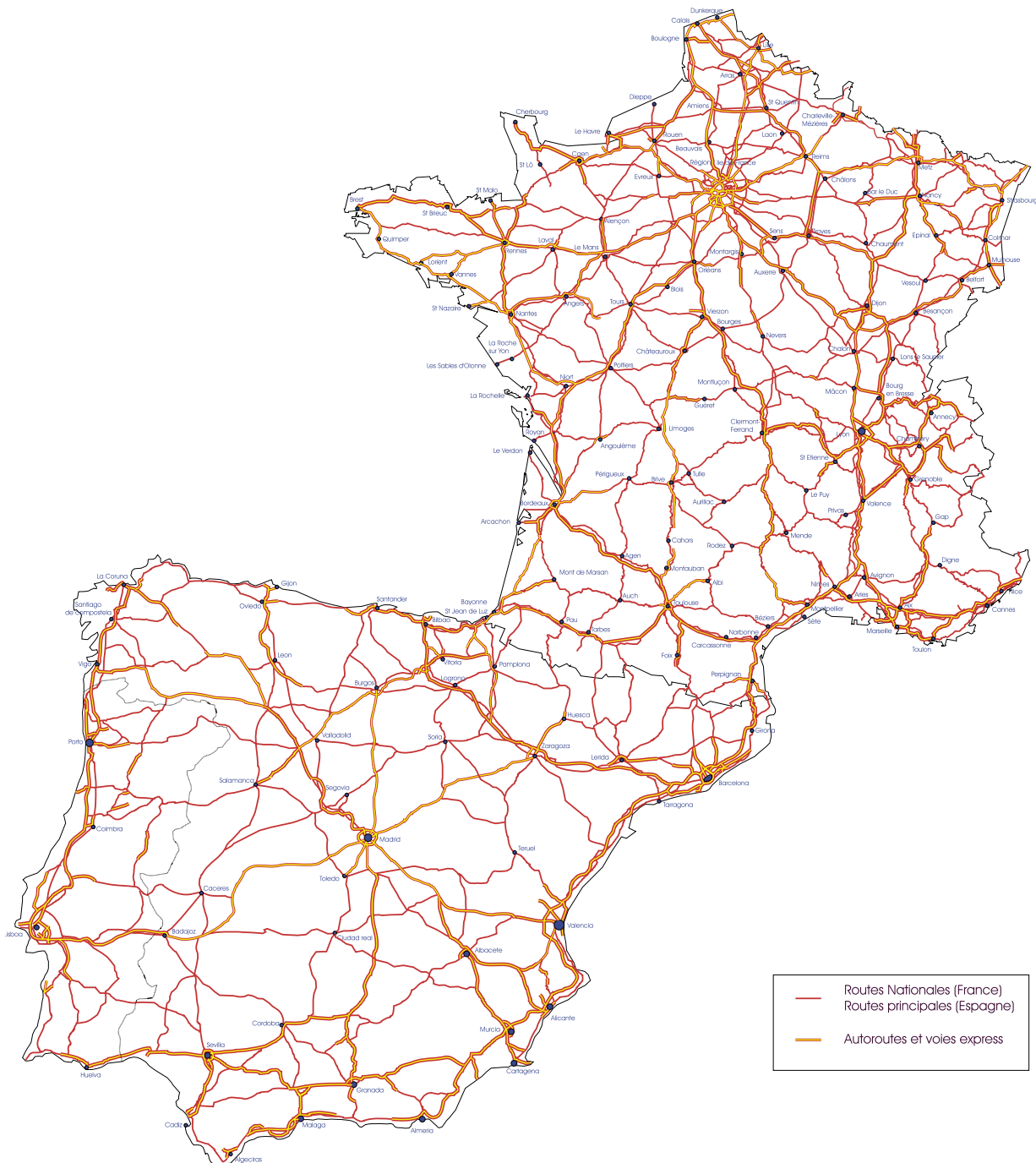
Pour la RN 10 et la RD 912, côté français, ces 2 itinéraires sont effectivement interdits aux poids lourds de plus de 7,5 t (sauf desserte locale), mais les ponts frontières sur la Bidassoa reçoivent, outre les PL en desserte locale, une partie des PL concernés par l'échangeur autoroutier de Bariatou. L'importance de ce trafic poids lourd sera précisée ultérieurement après réalisation d'enquête de circulation.

Pour la RN 9, la traversée du village du Perthus est interdite aux PL > 11 t.

Pour la RN 114, la section comprise entre Port Vendres et la frontière est interdite aux PL > 20 t.



6.1.3. ETAT EXISTANT DU RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT FRANCE - PÉNINSULE IBÉRIQUE EN 2002



Source : M. de Fomento et M. de l'Équipement



6.1.4. AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

AMÉNAGEMENTS DU RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT AUX ABORDS DES PYRÉNÉES



Source : M. de Fomento

Cette carte provient du «Ministerio de Fomento» et est complétée côté français strictement par le réseau routier existant et les travaux en cours.

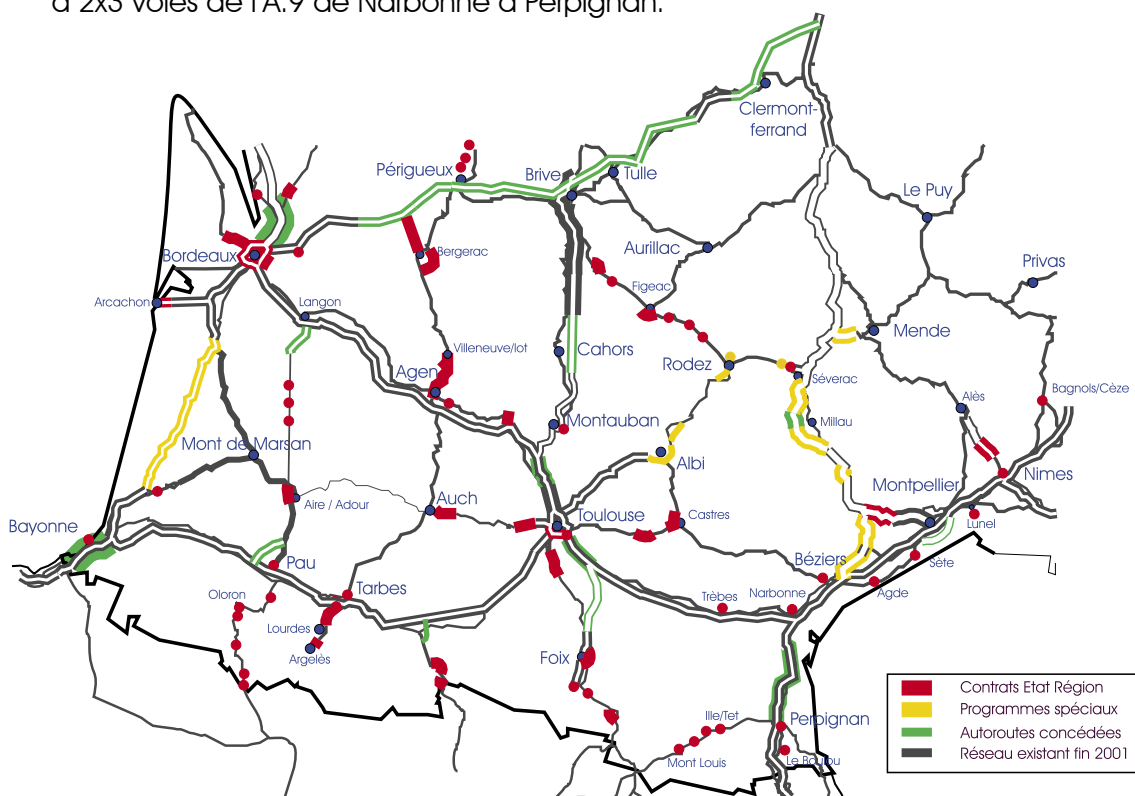


CÔTÉ FRANÇAIS

Des améliorations sensibles des infrastructures routières proches des Pyrénées sont prévues à court terme. Elles résultent, côté français, des contrats de plan Etat-Régions 2000-2006 (Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon) ainsi que des projets des autoroutes concédées.

En France, d'Ouest en Est les opérations sont les suivantes :

- aménagements à Bordeaux sur les rocade et l'accès au pont d'Aquitaine, achèvement de la transformation en autoroute de Bordeaux-Bayonne, élargissement à 2x3 voies de l' A.63 entre Bayonne et St Jean de Luz,
- premiers aménagements au sud de Langon, déviation d'Aire s/Adour et déviation nord-ouest de Pau, poursuite de l'aménagement de la RN.134 dans la vallée d'Aspe, mise en service du tunnel du Somport,
- au nord de Toulouse, l'achèvement de l' A.20 au droit de Cahors et l'élargissement à 2x3 voies de l' A.62 entre A.20-A.62 (Montauban) et Toulouse. Réalisation de la bretelle autoroutière A.645 du Val d'Aran (à l'ouest de Montréjeau) et améliorations de la RN.125 par déviations de St Bât et Fos,
- à partir de Toulouse, élargissement à 2x3 voies de l' A.61 ; la mise en service de la nouvelle autoroute A.66 jusqu'à Pamiers a été réalisée le 27 février 2002. Au sud de Foix, déviations de Tarascon et de Sinsat à 2x2 voies et déviation d'Ax les Thermes à 2 voies. A noter également les travaux en cours du tunnel d'Envalira en Andorre, facilitant l'accès à Andorre-la-Vieille,
- achèvement de l'autoroute A.75 (Clermont Ferrand - Béziers) qui constitue un itinéraire Nord-Sud alternatif à la vallée du Rhone, achèvement de l'élargissement à 2x3 voies de l'A.9 de Narbonne à Perpignan.





CÔTÉ ESPAGNOL

A court terme, de nombreux aménagements sont prévus ou en cours sur la N.260 (axe pyrénéen). Le tronçon Cervera - Santa Maria del Cami de la N.2 est en cours de transformation à 2x2 voies : il permettra d'achever la liaison Lleida - Barcelona en route express gratuite. Enfin, la transformation en route express à 2x2 voies de cette même route nationale N.2, au nord de Barcelone, va faire l'objet de travaux sur le tronçon Tordera - Girona sud tandis que les études sont achevées sur les 65 km séparant Girona de la frontière française.

A noter enfin le début de la construction du nouveau tunnel à haut niveau de sécurité à Vielha.

A moyen terme, pour le versant espagnol, dans le cadre du plan d'infrastructures 2000 - 2007, il est prévu la transformation en voies à grande capacité des 4 principales routes d'accès au massif des Pyrénées comme le montre le schéma suivant :

- Pampelune - Valcarlos
- Saragosse - Huesca - Jaca - Tunnel du Somport
- Lleida - Benabarre - Viella
- Barcelone - Puigcerda



Source : M. de Fomento



6.2. CHEMIN DE FER

Il existe actuellement 4 liaisons ferroviaires entre l'Espagne et la France :

- Irun-Hendaye
- Canfranc-Pau
- Puigcerda-La Tour de Carol
- Port Bou-Cerbère

Les deux principales sont Irun-Hendaye (façade atlantique) et Port Bou-Cerbère (façade méditerranéenne). Ces deux liaisons sont les seules à assurer des services, tant de voyageurs que de marchandises, de caractère international.

La différence d'écartement des voies que présente le réseau ferroviaire espagnol, avec ses 1.668 mm de distance entre les intérieurs des têtes de voie (largeur dite RENFE), par rapport à celui des voies européennes (sauf au Portugal) avec 1.435 mm. (écartement UIC ou international), oblige les services et convois internationaux à réaliser une opération technique à la frontière pour vaincre cette difficulté. Cette difficulté n'est pas la seule puisqu'il y a aussi des différences dans le voltage employé pour l'électrification des lignes et pour les systèmes de signalisation utilisés.

Les accès espagnols aux complexes ferroviaires de Irun et de Port-Bou se font en double voie électrifiée. Les liaisons avec les complexes ferroviaires français d'Hendaye et de Cerbère, sont réalisées en voie double électrifiée, avec à la fois une voie d'écartement UIC et l'autre de largeur RENFE. Côté français les liaisons avec l'Espagne sont également équipées en voie double électrifiée.

Les opérations techniques nécessaires pour changer l'écartement des essieux des trains de voyageurs se font à Irun et à Port Bou. C'est aussi dans ces mêmes complexes que se fait le changement de train de marchandises wagon à wagon ainsi que celui des conteneurs. La manœuvre technique du «changement d'essieux» pour le transport des marchandises se fait dans les complexes ferroviaires situés en France (à Hendaye et à Cerbère).

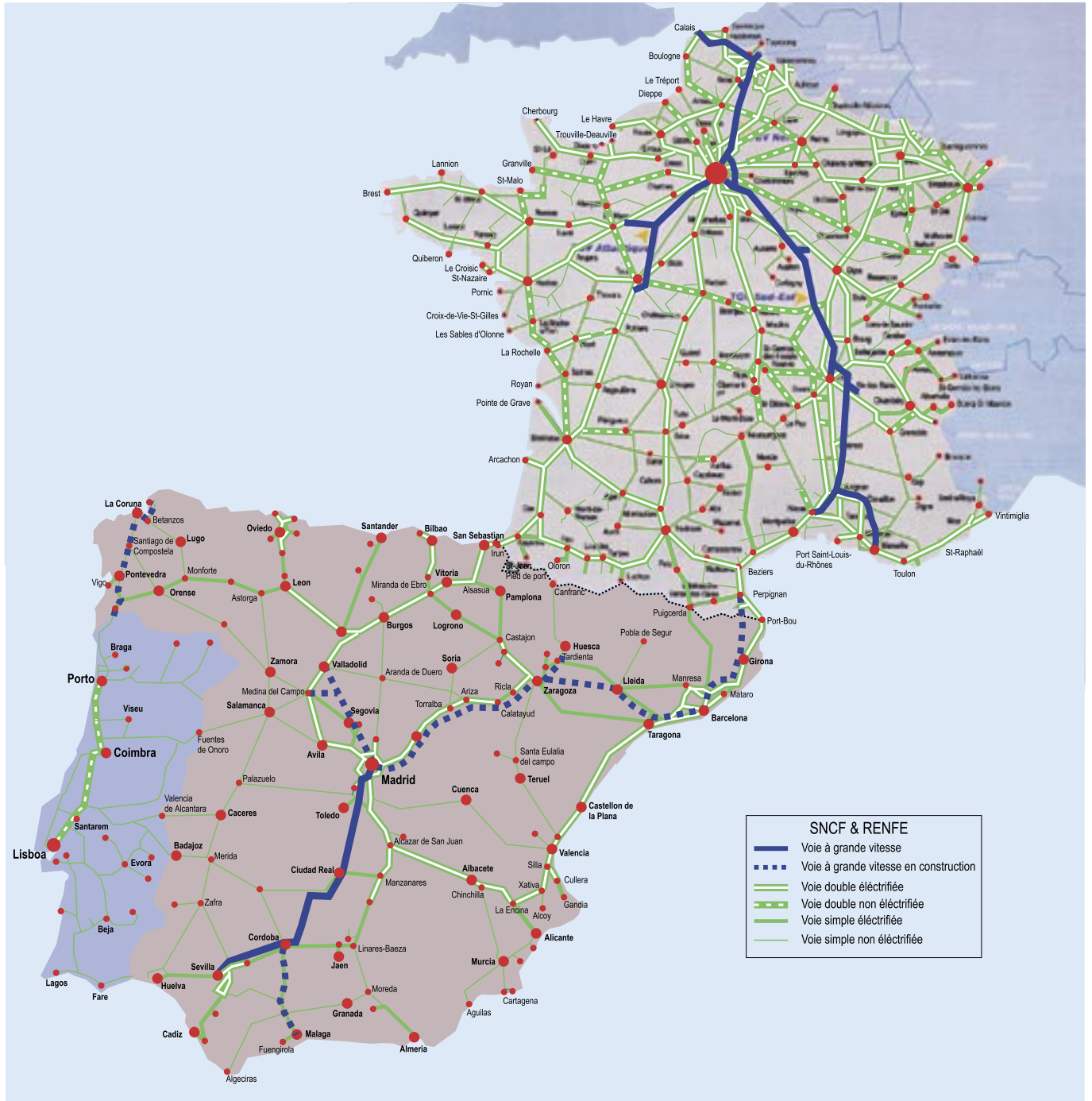
La liaison à travers Canfranc est à voie unique. Elle n'est plus en service côté français depuis l'effondrement, il y a 30 ans, d'un pont situé sur le territoire français. Sur le côté espagnol, la liaison non électrifiée est opérationnelle et en exploitation, jusqu'à la frontière, avec une voie unique.

La ligne de Puigcerda-La Tour de Carol est une infrastructure ferroviaire en voie unique, électrifiée des deux côtés de la frontière. Son exploitation est essentiellement consacrée aux trafics régionaux de voyageurs et elle n'assure aucun service international.

Ces 2 liaisons (par Canfranc et par Puigcerda) franchissent la crête des Pyrénées à une altitude élevée (1 100 m et plus) et ont sur certaines sections, des pentes supérieures à 4 %.



RÉSEAU FERRÉ FRANCE - ESPAGNE EN 2001



source : SNCF, RENFE



Aménagements envisagés

Les investissements envisagés sur les réseaux ferrés permettant une amélioration des traversées des Pyrénées sont importants ; pour le transport de marchandises, ils doivent permettre de commencer à proposer une alternative au «tout routier».

Corridor Méditerranée

Des investissements très lourds y sont envisagés.

Tout d'abord, la section internationale Perpignan-Figueres de la nouvelle ligne ferroviaire mixte voyageurs-marchandises à grande vitesse fait l'objet d'un appel d'offres pour la concession de la construction et de l'exploitation des 45 km de voies ferrées. D'ici fin 2002, les gouvernements français et espagnol choisiront le concessionnaire. En Espagne, se poursuivent les travaux considérables de la nouvelle voie ferrée à grande vitesse et à écartement UIC sur la relation Figueres-Girona-Barcelone-Tarragone-Saragosse-Madrid. La section Madrid-Lleida sera mise en service à la fin de 2002.

En France, il faut noter les études d'une ligne nouvelle TGV et fret entre Nîmes et Montpellier avec contournement de ces 2 villes et les études de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan ainsi que le développement des activités fret sur la plate-forme de Perpignan St Charles.

Au delà de cette façade méditerranéenne, il faut noter côté français les études sur une amélioration de Toulouse-Narbonne et les travaux de l'étoile ferroviaire de Toulouse permettant l'alternative au passage par le couloir rhodanien.

Corridor Atlantique

En France, une part importante concerne la suppression du «bouchon ferroviaire de Bordeaux». A noter également la liaison ferroviaire Bordeaux-Le Verdon permettant de relancer le développement du port avancé du Verdon. Amélioration des capacités ferroviaires à Bayonne et optimisation de la plate-forme multimodale d'Hendaye-Irun. En Espagne, se poursuit l'étude du projet transeuropéen de corridor à haute vitesse du côté Atlantique : Madrid-Vitoria et Bilbao-Dax. Le tronçon Madrid-Valladolid et la déviation de Burgos sont actuellement en phase de construction. Enfin, les formalités se poursuivent pour la réalisation des projets de toutes les autres sections, mises à part celles du «Y» Basque pour lesquelles l'information publique est déjà réalisée.

Pau-Zaragoza

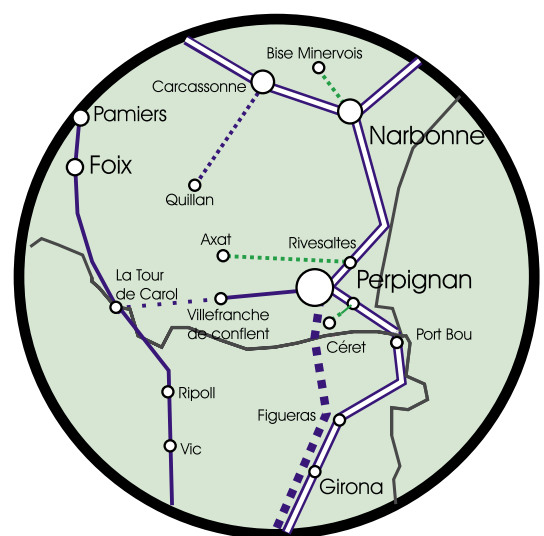
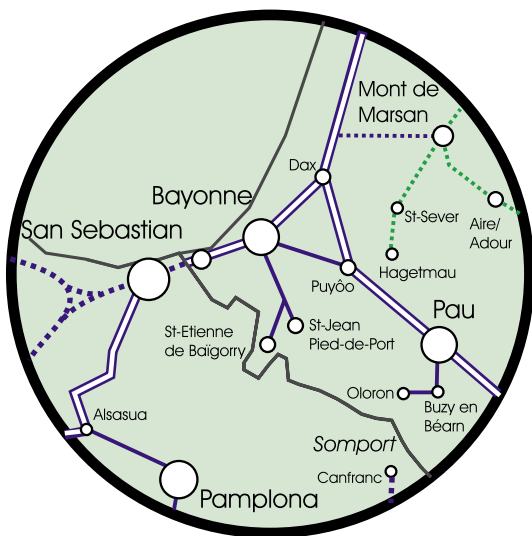
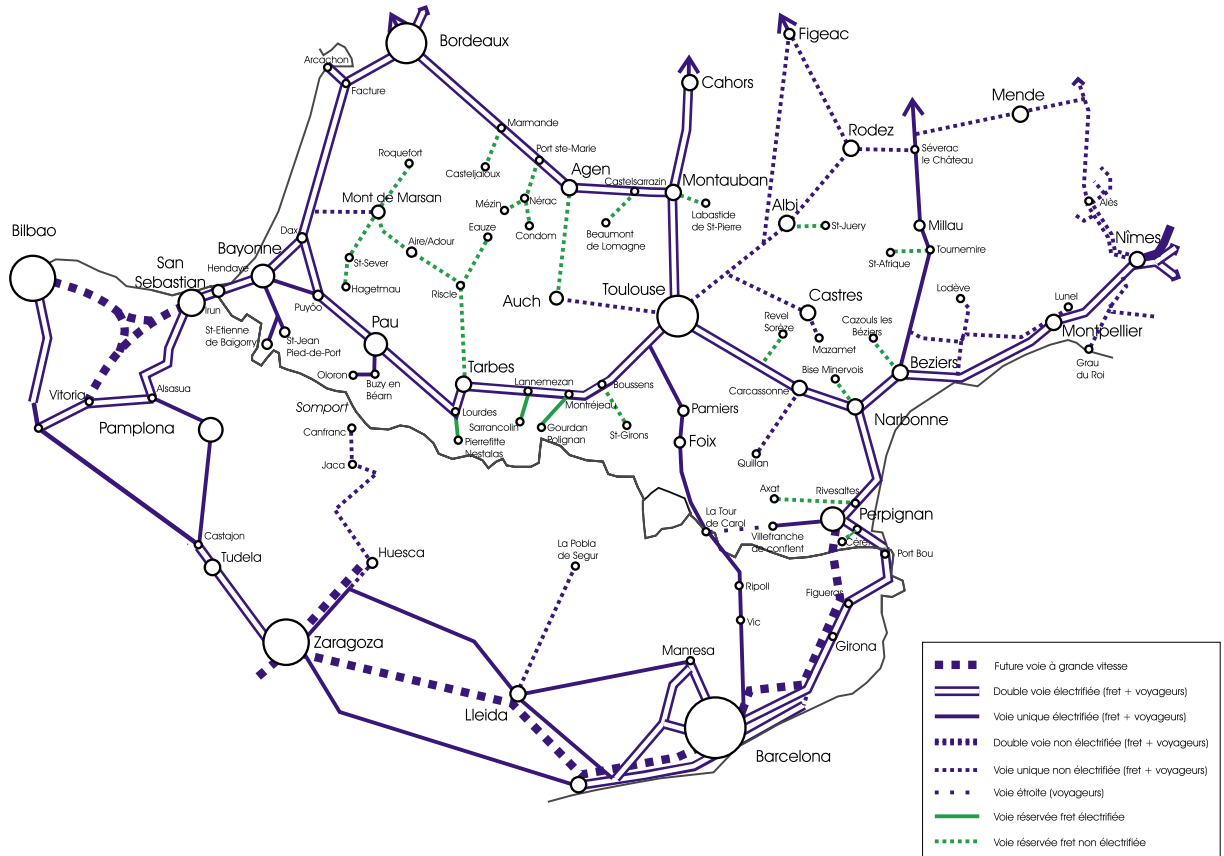
A noter tout d'abord des travaux d'amélioration entre Dax et Pau.

Pour Pau-Saragosse, il s'agira, après études et conformément aux engagements, de la réouverture de la section comprise entre Oloron et Canfranc ainsi que du réaménagement des sections existantes Pau-Oloron et Canfranc-Saragosse à écartement UIC qui permettra le rétablissement de cette liaison ferroviaire à travers les Pyrénées et la création de services fret.

C'est ainsi qu'en Espagne, il faut noter le récent lancement d'appel d'offres pour la mise à écartement UIC et caractéristiques à haute vitesse de la section Saragosse-Huesca qui permettra de prolonger les services de trains à grande vitesse.



RÉSEAU FERRÉ 2001 DÉTAIL DE LA ZONE DES PYRÉNÉES



source : M. de Fomento et M. de l'Équipement



7. OFFRE DE SERVICES

Dans un pays "périphérique" comme l'Espagne, dont le tourisme constitue une activité importante, les services offerts par l'ensemble des moyens de transport pour répondre aux besoins des voyageurs, comme à ceux des échanges de marchandises, jouent un rôle économique déterminant.

Pour sa part, la France en même temps qu'elle génère ou attire les flux propres aux relations entre les deux pays (voyageurs et marchandises), constitue un territoire de transit pour les mouvements entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe. L'offre pour les marchandises dépend beaucoup de la qualité de service offerte par les opérateurs, et des accords commerciaux qu'ils passent avec leurs clients. Cependant elle dépend aussi d'éléments propres aux caractéristiques, capacités, performances des réseaux. Il conviendra de rassembler les informations correspondantes qui ont une influence particulière sur les conditions économiques et la compétitivité de chaque mode, de suivre l'évolution des lignes régulières et les données relatives au transport combiné.

Pour les voyageurs, l'offre de service sera quantifiée par le nombre de services réguliers offerts sur les différents modes. On y ajoutera une présentation des services non réguliers, notamment sur le mode aérien, dont ils représentent une part importante des trafics (flux touristiques).

7.1. ROUTE

SERVICES RÉGULIERS D'AUTOBUS
RELATIONS DIRECTES ESPAGNE-FRANCE
NOMBRE DE SERVICES HEBDOMADAIRES PAR SENS

FRONTIÈRE	ÉTÉ	HIVER
La Jonquera	58	45
Irùn	132*	130*
Seo de Urgel	5	1

*27 de ces services ont leur origine au Portugal

Source : M. FOMENTO



SERVICES RÉGULIERS D'AUTOBUS
RELATIONS DIRECTES ESPAGNE-EUROPE
NOMBRE DE SERVICES HEBDOMADAIRES PAR SENS

FRONTIÈRE	AVEC ARRÊT en FRANCE		AVEC ARRÊT en FRANCE	
	ÉTÉ	HIVER	ÉTÉ	HIVER
La Jonquera	109	91	12	9
Irùn	84	83	25	22

source : M. FOMENTO

SERVICES RÉGULIERS D'AUTOBUS
RELATIONS DIRECTES ESPAGNE-EUROPE
NOMBRE DE SERVICES HEBDOMADAIRES AUTORISÉ PAR SENS

FRONTIÈRE	ÉTÉ	HIVER
La Jonquera	10	10
Irùn	27	27

source : M. de l'EQUIPEMENT

Plus de 460 services réguliers par sens traversent chaque semaine la frontière commune des Pyrénées pendant la période d'été (10 % de plus que pendant la période d'hiver). Le passage de la frontière à Irùn - Hendaye représente 58 % de ces services contre 41 % du côté méditerranéen et 1 % dans la zone centrale.

En plus de ces services réguliers, il existe une offre importante de services "à la demande" dont le principal motif de voyage est le loisir. Pour pouvoir quantifier cette offre de transport non régulier de voyageurs par autocar, assurée par des services privés, il sera nécessaire de réaliser des enquêtes spécifiques à divers points frontières.



7.2. FERROVIAIRE

OFFRE DE SERVICES FERROVIAIRES
RELATIONS ESPAGNE-FRANCE-EUROPE
NOMBRE DE SERVICES HEBDOMADAIRES PAR SENS SUR DES LIAISONS DIRECTES

SERVICES	FRONTIÈRE	ÉTÉ	HIVER
Barcelone - Milan	Port Bou	7	3
Barcelone - Zurich	Port Bou	7	4
Barcelone - Montpellier	Port Bou	7	7
Barcelone - Paris	Port Bou	7	7
Cartagène - Montpellier	Port Bou	7	7
Madrid - Paris	Irùn	7	7

source : RENFE



Les services recensés actuellement et présentés ci dessus, ne comprennent que les services de long parcours assurés par la RENFE par des trains internationaux qui, partant de l'Espagne ou y arrivant, passent à travers plus d'un pays sans changement à la frontière (type Talgo).

Ne sont pas représentés les autres services de caractère national, assurés par la RENFE et la SNCF, qui accèdent des deux côtés à la frontière entre l'Espagne et la France. Ceux ci permettent, grâce à un changement de train, d'offrir d'une manière différente, des correspondances ferroviaires entre les deux pays. Une bonne partie de ces trafics est connue à partir des statistiques des billets internationaux qui englobent les voyages avec changement de trains à la frontière.

7.3. AÉRIEN

OFFRE AÉRIENNE ENTRE L'ESPAGNE ET L'UNION EUROPÉENNE SERVICES RÉGULIERS

PAYS	ÉTÉ 2000		HIVER 2000-01	
	Fréquences hebdomadaires par sens	Total places offertes	Fréquences hebdomadaires par sens	Total places offertes
FRANCE	400	3 066 384	618	2 719 864
TOTAL UE-15	3 390	31 439 684	2 964	19 935 871
RESTE de L'EUROPE	269	2 131 486	312	1 418 974
TOTAL	3 659	33 571 170	3 276	21 354 745

source : M. FOMENTO

OFFRE AÉRIENNE ENTRE L'ESPAGNE ET L'UNION EUROPÉENNE SERVICES NON RÉGULIERS

PAYS	ÉTÉ 2000	HIVER 2000-01
	Total places offertes	Total places offertes
FRANCE	870 592	165 116
TOTAL UE-15	24 173 429	6 229 070
RESTE de L'EUROPE	1 647 702	540 448
TOTAL	25 821 131	6 501 944

source : M. FOMENTO

Pour les relations entre l'Espagne et l'Europe et plus précisément la communauté européenne des 15, l'offre aérienne est très importante quant au volume de places offertes. Durant les périodes d'été 2000 et d'hiver 2000-2001, plus de 87 millions de places ont été offertes dont 55 millions pour les services réguliers (61% du total des offres) et 32,3 millions pour les services charters (39% du total). Plus de 90% de ces places concerne les relations entre l'Espagne et l'Europe des 15. Au total il existe entre l'Espagne et l'Europe (Portugal exclus) 800 liaisons de ville à ville en vols réguliers et 1400 vols charters.



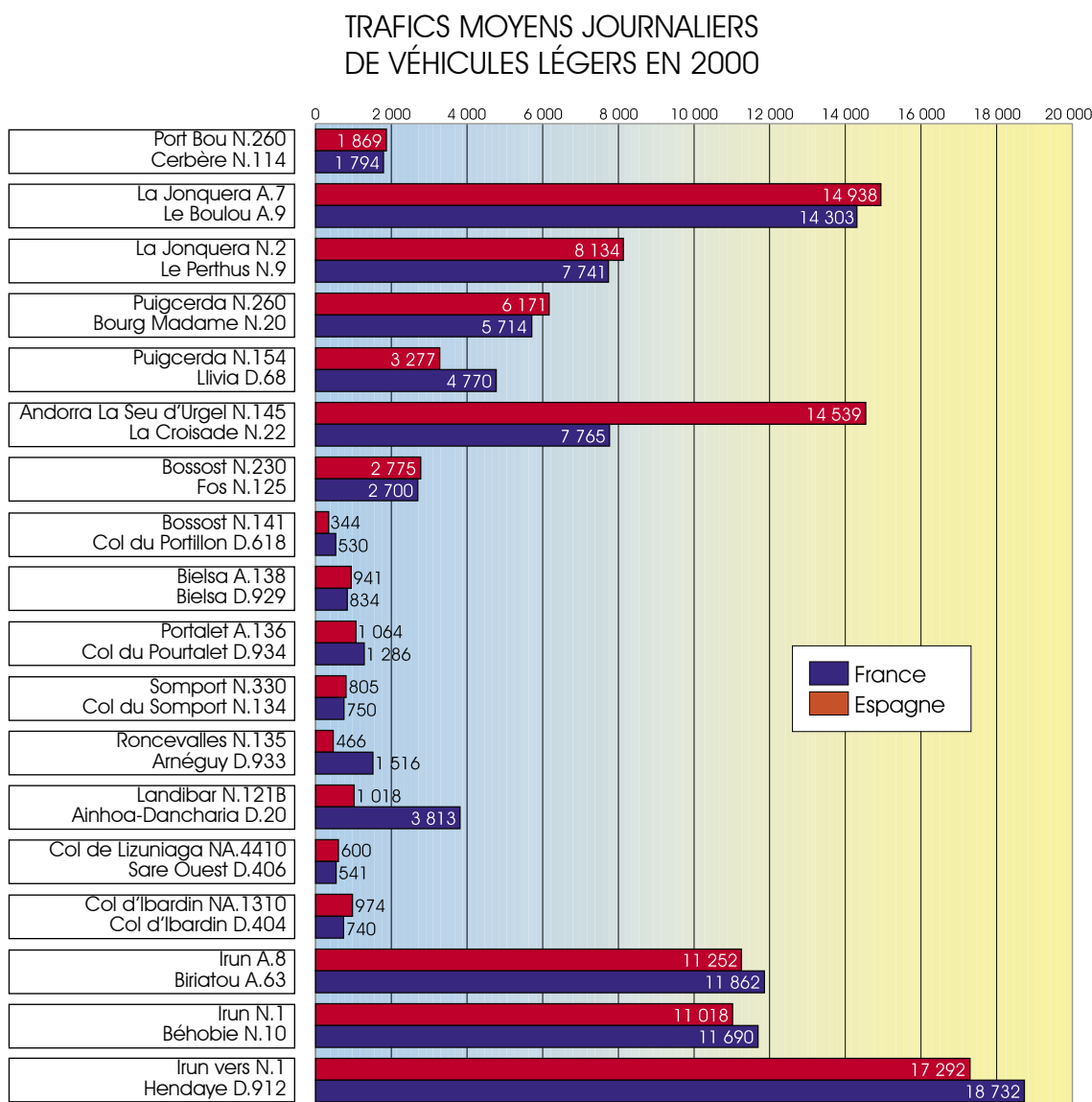
8. TRAFIC DE VOYAGEURS

8.1. ROUTE

La quantification de voyageurs à travers les Pyrénées peut se réaliser de deux façons différentes :

- En observant les intensités moyennes journalières de la circulation des véhicules légers et des autobus que donnent les comptages réalisés par les stations de trafic situées sur les différentes routes d'accès aux frontières.
- En utilisant des enquêtes qui se réalisent à l'initiative des diverses Administrations Publiques, afin de mieux connaître les mouvements touristiques qui se développent entre et à travers les deux pays.

8.1.1. INTENSITÉS MOYENNES JOURNALIÈRES



source : M. de Fomento et M. de l'Équipement



Les intensités moyennes journalières observées ne coïncident pas de manière uniforme du fait de la plus ou moins grande proximité des stations de comptages de part et d'autre de la frontière. Le cas le plus marquant est celui de la traversée d'Andorre (N145 côté Espagne et N22 côté France) puisque ce n'est pas seulement un lieu de passage mais plutôt un pays qui génère par lui même un trafic important et inégal vers la France d'une part et l'Espagne d'autre part.

En 2000, plus de 97 000 véhicules légers par jour ont ainsi en moyenne franchi la frontière, dont un tiers par les routes à l'intérieur du massif, un tiers par les autoroutes littorales et un tiers par les autres routes côtières. Ceci représente une augmentation globale d'environ 6% par rapport à l'année 1999.

8.1.2. MOUVEMENTS TOURISTIQUES

ENTRÉES DE VOYAGEURS PAR LA ROUTE (véhicules légers et autocars) PASSAGES FRONTALIERS DES PYRÉNÉES - ANNÉE 2000

Frontière	TOTAL	Résidents en Espagne	Visiteurs		
			Total	Touristes	Excursionnistes
Port Bou	749 945	77 463	672 482	152 674	519 808
La Jonquera A.7	8 113 050	1 064 819	7 048 231	4 913 957	2 134 274
La Jonquera N.II	2 899 866	463 681	2 436 185	412 716	2 023 469
Puigcerda - Bourgmadame N.152	2 643 265	1 147 729	1 495 536	259 133	1 236 403
Puigcerda - Llívia N.154	154 756	66 290	88 466	15 391	73 075
Seo de Urgel N.145	6 710 374	4 199 925	2 510 449	1 194 570	1 315 879
Les N.230	1 243 894	142 252	1 101 642	164 877	936 765
Canfranc N.330	411 859	159 148	252 711	78 057	174 654
Valcarlos N.135	463 295	75 593	387 702	41 472	346 230
Dancharinea N.121 B	1 537 639	158 120	1 379 519	29 861	1 349 658
Behovia A.8	4 557 935	1 267 460	3 290 475	1 313 706	1 976 769
Behovia N.121 A	3 518 955	968 448	2 550 507	233 464	2 317 043
Irun N.I	5 545 147	2 571 911	2 973 236	148 862	2 824 374
TOTAL	38 549 980	12 362 839	26 187 141	8 958 740	17 228 401

source : FRONTUR

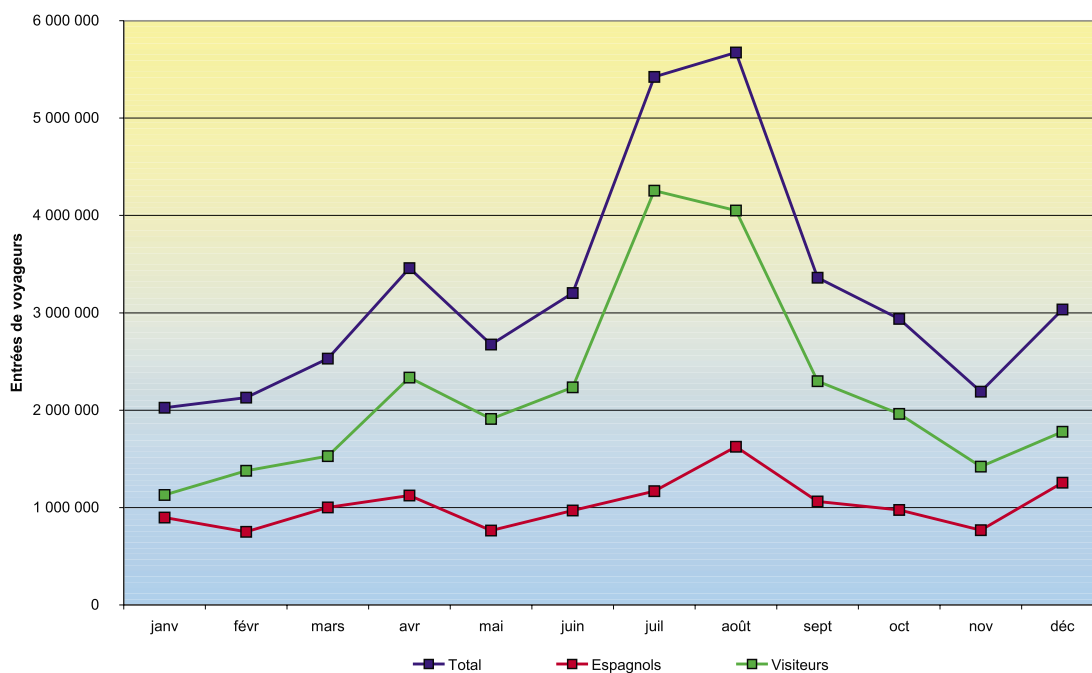
Le nombre de voyageurs entrant en Espagne à travers la frontière des Pyrénées est supérieur à 38 millions pour l'année 2000 dont 32 % résident en Espagne. En supposant qu'il existe une symétrie entre les entrées et les sorties, ce sont un peu plus de 77 millions de voyageurs qui traverseraient les Pyrénées par la route tous motifs confondus. Le transport par autocar représente environ 11 % de ce "marché".

Frontière Pyrénées	TOTAL	Résidents en Espagne	Visiteurs		
			Total	Touristes	Excursionnistes
Voitures	34 420 442	11 014 749	23 405 693	6 944 333	16 461 360
Autocars	4 129 538	1 348 090	2 781 448	2 014 407	767 041
% autocars / total	10,7%	10,9%	10,6%	22,5%	4,4%

source : FRONTUR



ÉVOLUTION MENSUELLE DES ENTRÉES PAR ROUTES DE VOYAGEURS EN ESPAGNE AU TRAVERS DES PYRÉNÉES - ANNÉE 2000



source : FRONTUR

La saisonnalité de ces trafics est très marquée comme le montre le graphique ci-dessus : les flux doublent durant les mois de juillet et août.

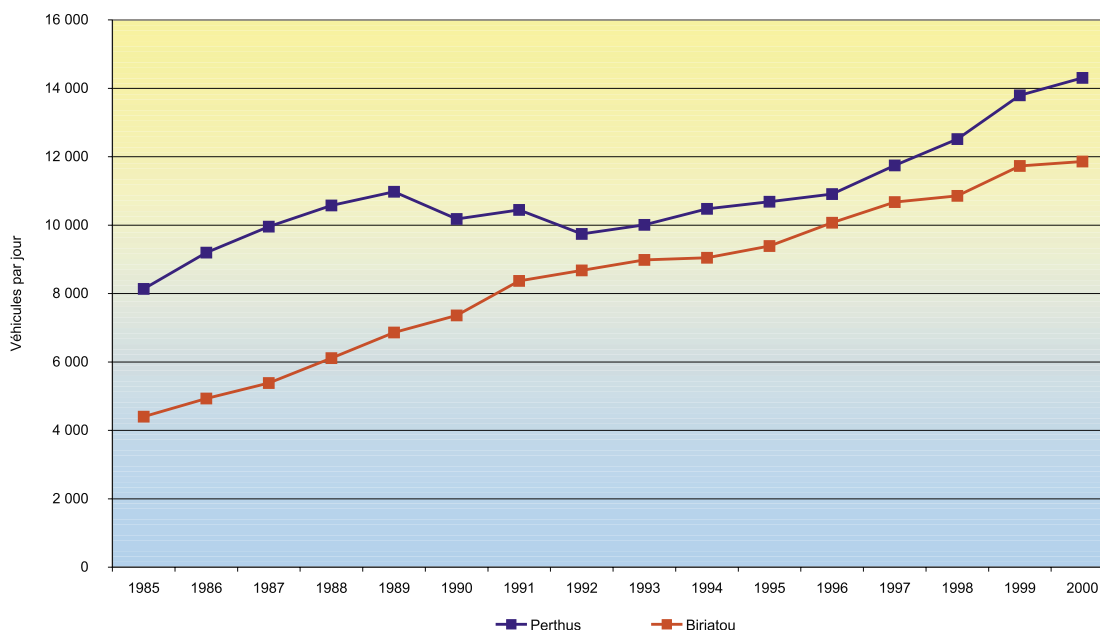
Evidemment cette pointe de trafic correspond aux voyages effectués pour des motifs de loisir puisqu'elle se constate seulement pendant la période d'été. Les pointes relatives constatées aux vacances de la Semaine Sainte et de Noël se font sentir de façon beaucoup plus modeste.

Il est difficile d'établir d'une manière exacte ce qu'a été l'évolution des flux voyageurs durant les dernières années à cause d'une rupture dans la série statistique due à un changement de méthode de recueil des données des touristes entrant en Espagne. La meilleure information disponible actuellement sur l'augmentation de ces flux, est donnée par l'évolution du trafic de véhicules légers, sur les principaux axes de liaison.

Au cours des 10 dernières années, ce trafic sur l'ensemble des deux liaisons autoroutières a augmenté de 42%. Le trafic sur le corridor atlantique (A8-A63) a augmenté davantage et de manière plus constante.



ÉVOLUTION DU TRAFIC (TMJA-VL) DE VÉHICULES LÉGERS SUR LES AUTOROUTES DE JONCTION ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE



source : M. de l'Équipement - ASF données péage

8.2. FERROVIAIRE

TRAFIC FERROVIAIRE DE VOYAGEURS PAR TRAIN DIRECT - ANNÉE 2000

Sens	IRUN / HENDAYE	PORT BOU / CERBERE	TOTAL
Sud / Nord	79 959	260 139	340 098
Nord / Sud	73 546	247 996	321 542
TOTAL	153 505	508 135	661 640

source : RENFE

Le tableau représente seulement les voyageurs qui utilisent les services internationaux assurés par les trains "talgo", dont la technologie est capable d'adapter l'écartement du réseau espagnol à celui du réseau ferroviaire européen. Il existe également un nombre important de voyageurs qui effectuent des changements aux frontières (Irun - Hendaye et Port Bou - Cerbère) après avoir emprunté les services ferrés nationaux jusqu'aux gares frontalières. Une meilleure approche de la réalité du total de ce trafic ferroviaire de voyageurs nécessitera une analyse des ventes de billets ainsi que la réalisation d'enquêtes spécifiques.

Si durant ces dernières années il a été constaté une augmentation des trafics ferroviaires de voyageurs, ce mode de transport ne représente qu'une faible partie du total des voyageurs tous modes confondus.



8.3. AÉRIEN

Le transport aérien de voyageurs a une grande importance en Espagne. En 2000, le nombre d'entrées et de sorties de voyageurs des aéroports espagnols a augmenté de 9,4 % par rapport à 1999. Le nombre de voyageurs internationaux dont l'origine ou la destination est l'Espagne dépasse les 81 millions. Les passagers aériens entre l'Espagne et l'Espace Economique Européen (UE des 15 plus la Suisse et la Norvège) ont représenté près de 70 millions en 1999 (alors qu'en France, le même type de trafic était de 35 millions de passagers). Il faut noter l'importance des flux en provenance ou à destination des îles espagnoles qui représentent plus de 50 % du trafic réparti à parts égales entre les 2 archipels (Baléares et Canaries) et qui ne peuvent pas être utilisés pour des comparaisons alternatives aux trafics terrestres ou maritimes. Le graphique qui suit montre la répartition entre les zones continentales et les zones insulaires. Le trafic avec l'Allemagne et le Royaume Uni a constitué en 1999 près du quart du marché total intracommunautaire du transport aérien (183,6 millions de passagers selon Eurostat 99).

Le volume global des voyageurs transportés entre l'Espagne et l'Europe en 1999 par charters dans les aéroports à dominante touristique est très proche de celui transporté par vols réguliers. Etant donné que dans l'Union Européenne la réglementation permet aussi la classification des vols touristiques comme des vols réguliers, (exemple de l'évolution subie en Allemagne), la conclusion est que la forte composante touristique du trafic aérien en Espagne se renforce encore plus du fait qu'une grande partie des voyageurs qui partent ou entrent en Espagne par les vols réguliers intracommunautaires voyagent aussi pour des raisons touristiques.

Durant les 10 dernières années, le total du trafic aérien de voyageurs entre l'Espagne et l'Union Européenne a augmenté de 75 %.

Parmi les différents aéroports situés de part et d'autre des Pyrénées dans les régions limitrophes il faut noter Barcelone dont le trafic en 2000 a été de 19 375 000 passagers répartis à parts égales entre le trafic intérieur espagnol et le trafic international.

Par leur importance, les trafics Madrid-Paris (1 567 000) et Barcelone-Paris (985 000) se détachent nettement des autres trafics entre la Péninsule Ibérique et la France.

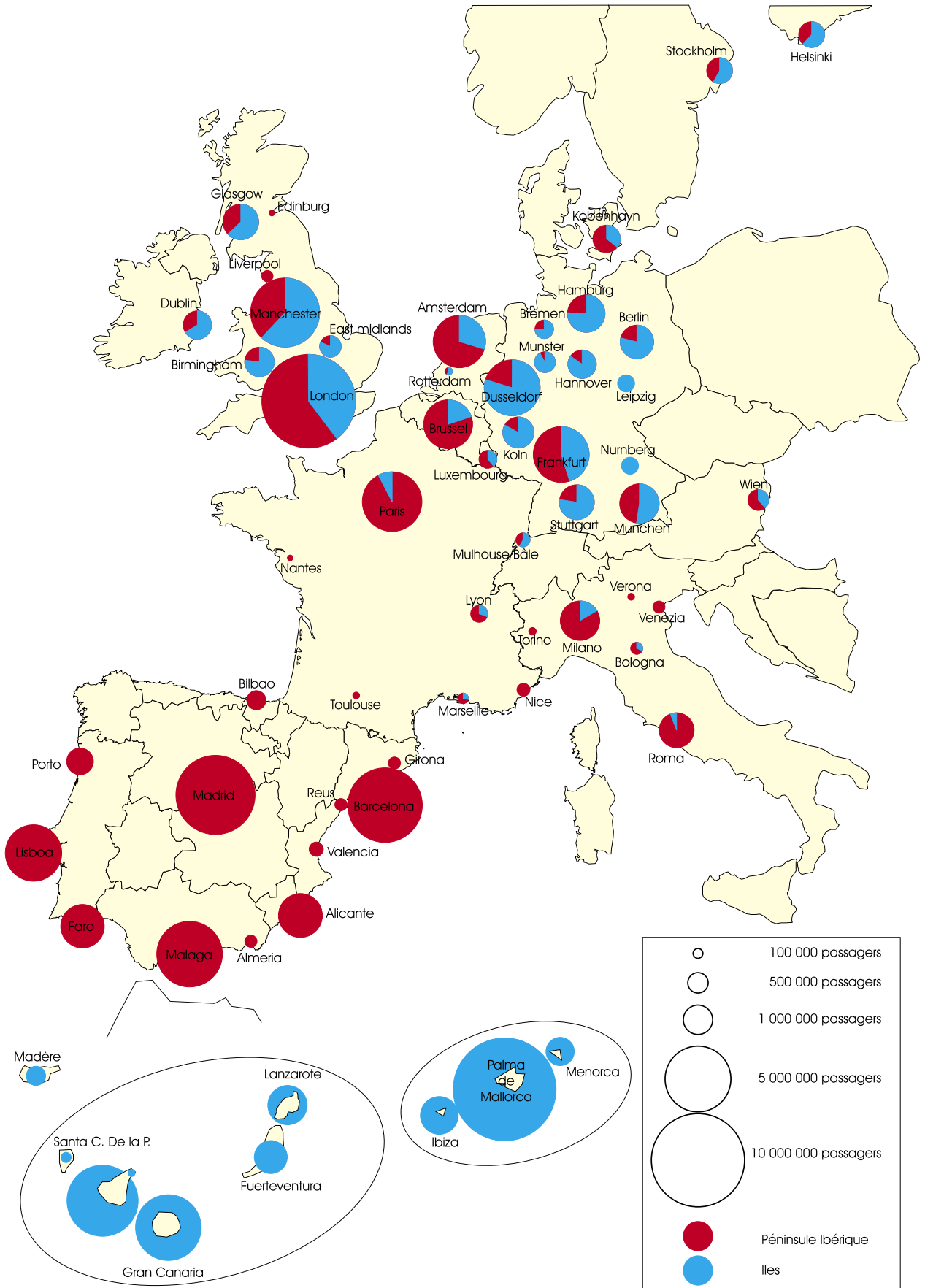
MOUVEMENTS INTERNATIONAUX DE PASSAGERS AÉRIENS AVEC L'ESPAGNE EN 2000

	Entrées	Sorties	Voyageurs
Allemagne	9 576 155	9 699 191	19 275 346
Belgique	1 617 606	1 655 480	3 273 086
France	2 552 869	2 568 516	5 121 385
Pays Bas	1 714 073	1 731 332	3 445 405
Italie	2 048 407	2 094 229	4 142 636
Royaume Uni	12 943 204	12 988 317	25 931 521
Autres UE 15 (sauf Portugal)	3 357 596	3 368 859	6 726 455
Total UE 15 (sauf Portugal)	33 809 910	34 105 924	67 915 834

source : AENA



PASSAGERS AÉRIENS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE - ANNÉE 1999



source : AENA



9. TRAFIC DE MARCHANDISES

La description des flux de marchandises qui se développent dans les échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Europe sera effectuée de deux manières différentes.

La première cherchera à obtenir la meilleure homogénéité entre les données, en utilisant une source unique, celle fournie par les services administratifs qui contrôlent les mouvements et échanges générés par le commerce extérieur de chaque pays (statistiques INTRASTAT pour le commerce entre états membres de l'Union Européenne) et qui, d'une manière générale, sont recueillies par EUROSTAT à partir des statistiques nationales.

La seconde qui servira de comparaison et de vérification par rapport à la précédente consistera dans l'analyse des données fournies par les opérateurs de transport ou les responsables des infrastructures de chaque pays. Dans cette deuxième édition de cet observatoire, nous avons également utilisé une partie des résultats de «l'enquête transit» réalisée par la France en 1999.

9.1 - ANALYSE GÉNÉRALE PÉNINSULE IBÉRIQUE - EUROPE

Le trafic de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Union Européenne dépasse , en 1999, selon les statistiques INTRASTAT du commerce extérieur les 110 MT. A partir de 1996, les tonnes transportées par la route dépassent celles transportées par la voie maritime. Ceci résulte du fait que si les échanges ont augmenté de 80% sur les 10 dernières années, la route a absorbé 80% de cette croissance. Sa part modale dépasse 50% alors qu'elle n'était que de 36% il y a 10 ans.

Durant cette période, tous les modes de transports ont augmenté leurs volumes : la route de 140%, le transport maritime de 41% et le transport ferré de 32%. Le transport de marchandises par voie aérienne entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe est négligeable en poids mais pas en valeur. A noter également qu'il existe un trafic routier de marchandises dont l'origine du transport est l'aérien essentiellement dans quelques grands aéroports européens (Paris, Amsterdam et Francfort).

ÉVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'Europe des 15 - (HORS ESPAGNE ET PORTUGAL)

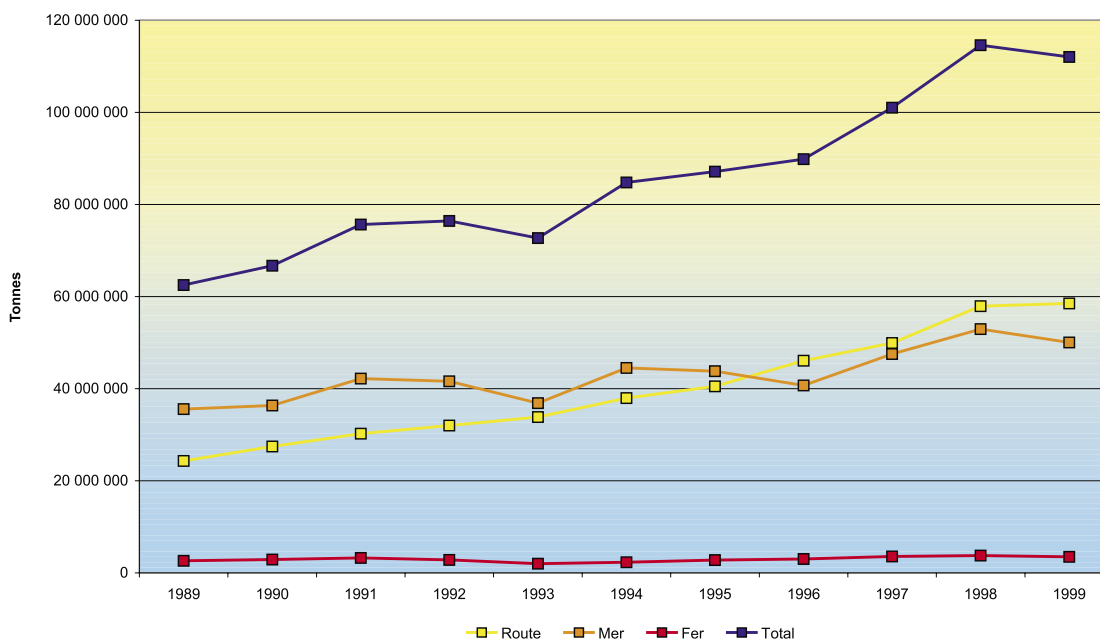
en tonne par mode

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Route	24 305 205	27 452 859	30 218 194	31 982 168	33 827 202	37 969 803	40 522 934	46 092 842	49 928 995	57 920 271	58 494 47
Mer	35 567 117	36 344 896	42 188 339	41 602 632	36 873 782	44 500 377	43 807 020	40 715 563	47 524 788	52 922 769	50 045 853
Fer	2 629 936	2 905 939	3 248 960	2 828 855	2 004 653	2 332 747	2 788 569	3 024 409	3 560 291	3 758 634	3 482 977
Total	62 502 258	66 703 694	75 655 493	76 413 655	72 705 637	84 802 927	87 118 523	89 832 814	101 014 074	114 601 674	112 023 303

source : EUROSTAT



EVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE DES 15



source : EUROSTAT

N.B. : à noter que la diminution fournie par les données EUROSTAT en 1999 ne se retrouve pas dans les sources statistiques nationales de l'Espagne et du Portugal.

9.2 - ANALYSE DES ÉCHANGES ENTRE L'ESPAGNE, LA FRANCE ET L'EUROPE

Les échanges réalisés entre l'Espagne et l'Europe (hors Portugal) ont atteint 94 MT en 1999 (source Eurostat) et représentent 84% des échanges de la péninsule ibérique. La route est le mode dominant (55,5%), alors que le maritime assure 41% des échanges, et le fer 3,5%.

EVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET L'EUROPE DES 15 - (MOINS LE PORTUGAL)

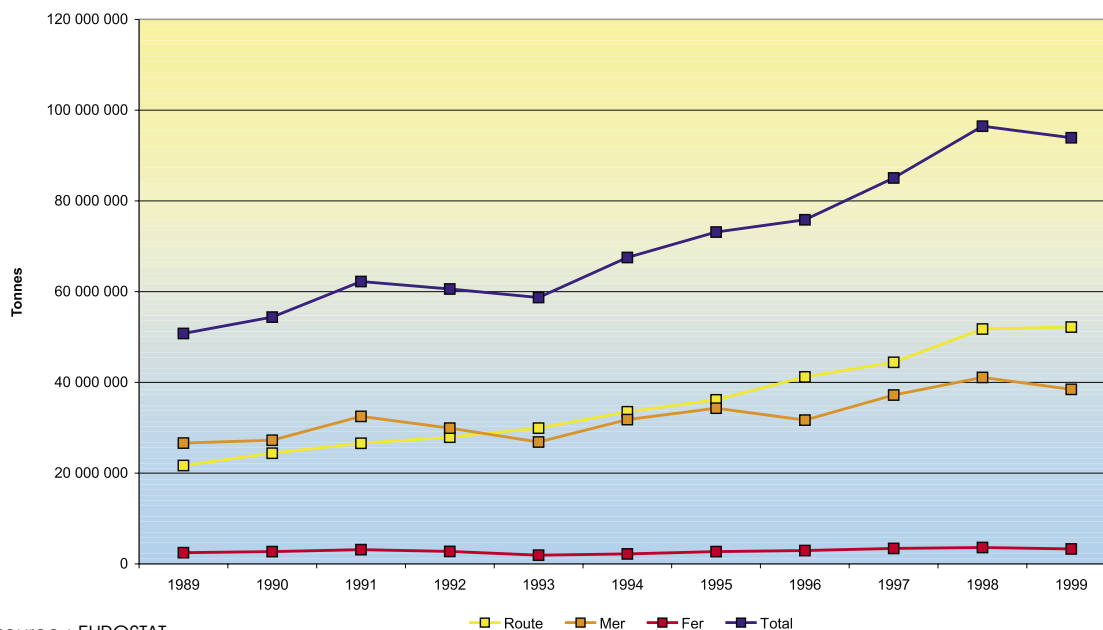
en tonne par mode

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Route	21 690 003	24 400 987	26 583 086	27 916 417	29 913 125	33 529 400	36 148 303	41 226 524	44 416 943	51 746 623	52 182 352
Mer	26 632 810	27 270 369	32 529 062	29 922 082	26 868 763	31 810 818	34 295 673	31 672 198	37 222 153	41 108 297	38 460 085
Fer	2 478 989	2 721 530	3 122 768	2 741 665	1 923 585	2 200 875	2 711 506	2 936 466	3 426 890	3 610 046	3 283 174
Total	50 801 802	54 392 886	62 234 916	60 580 164	58 705 473	67 541 093	73 155 482	75 835 188	85 065 986	96 464 966	93 925 611

source : EUROSTAT



EVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET L'EUROPE DES 15



source : EUROSTAT

N.B. : à noter que la diminution fournie par les données EUROSTAT en 1999 ne se retrouve pas dans les sources statistiques nationales de l'Espagne et du Portugal.

Depuis 1994, la route est le mode dominant de transports de marchandises entre l'Espagne et l'Europe. Son volume a augmenté, pendant les 10 dernières années, de 140% alors que le volume global des échanges a augmenté de 85%. La route est le seul mode à croître de façon continue alors que les autres modes suivent la tendance marquée par le volume total des marchandises transportées qui subit par moment des récessions.

EVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE

en tonne par mode

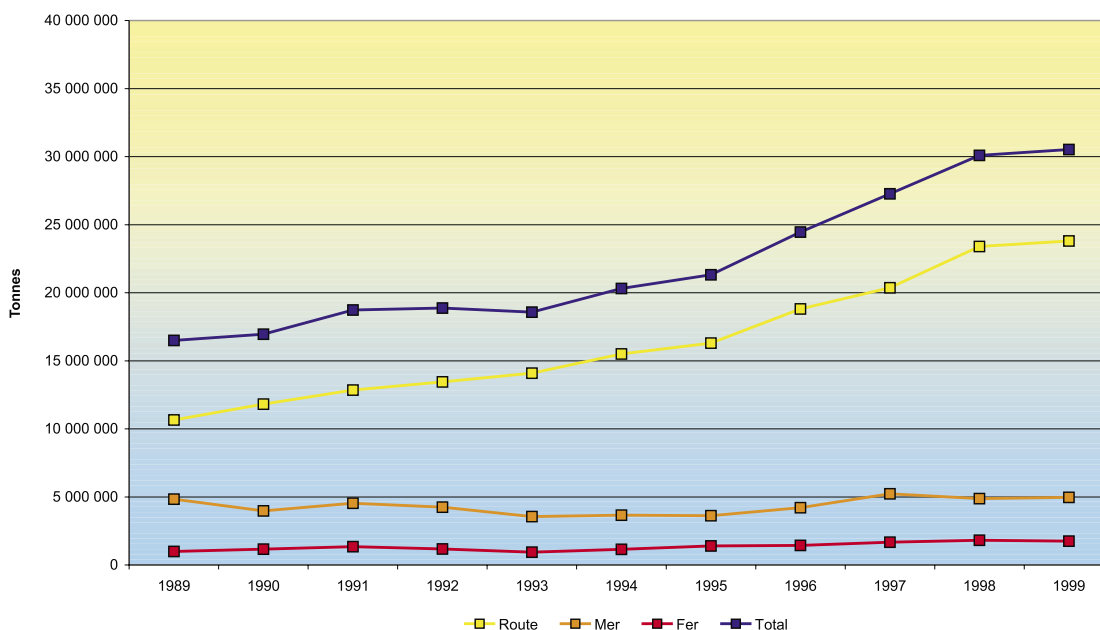
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Route	10 657 805	11 815 063	12 844 873	13 455 812	14 087 902	15 502 934	16 304 581	18 808 477	20 371 526	23 398 557	23 804 336
Mer	4 841 192	3 969 371	4 541 666	4 247 354	3 550 624	3 658 357	3 618 727	4 211 849	5 224 984	4 874 301	4 970 392
Fer	992 931	1 166 994	1 345 511	1 172 024	939 916	1 153 904	1 396 689	1 435 534	1 674 244	1 813 211	1 745 878
Total	16 491 928	16 951 428	18 732 050	18 875 190	18 578 442	20 315 195	21 319 997	24 455 860	27 270 754	30 086 069	30 520 606

source : EUROSTAT

Le volume des échanges entre la France et l'Espagne (30,5 millions de tonnes en 1999) représente 32% des échanges que l'Espagne réalise avec les pays de l'Union Européenne (hors Portugal). Le mode routier a assuré 78% du transport des marchandises entre les deux pays en 1999, le mode maritime 16% et le fer 6% environ.



EVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE



source : EUROSTAT

Durant les 10 dernières années, ces échanges ont augmenté de 85% (pourcentage supérieur à la moyenne européenne). Cette croissance s'est portée en grande partie sur la route (à hauteur de 123%) ; en effet durant cette période le volume du mode routier a plus que doublé alors que celui par fer a augmenté de 75%, et celui par mer de 3%.

9.3 - ANALYSE PAR MODE

A partir des statistiques des différents opérateurs de transports de marchandises et de celles fournies par les services responsables des infrastructures dans les deux pays, il a été réalisé des analyses par mode de transport.

D'une manière générale, ces données sont supérieures à celles obtenues à partir des statistiques du commerce extérieur, ces dernières ne prenant en compte que le poids de la marchandise principale sans les tares et les emballages. Enfin, le système INTRASTAT ne prend pas en compte certains mouvements de marchandises dans le marché unique européen.

9.3.1 ROUTES

Pour l'étude du transport international de marchandises par route, outre les données douanières, trois types d'informations peuvent être mobilisés:

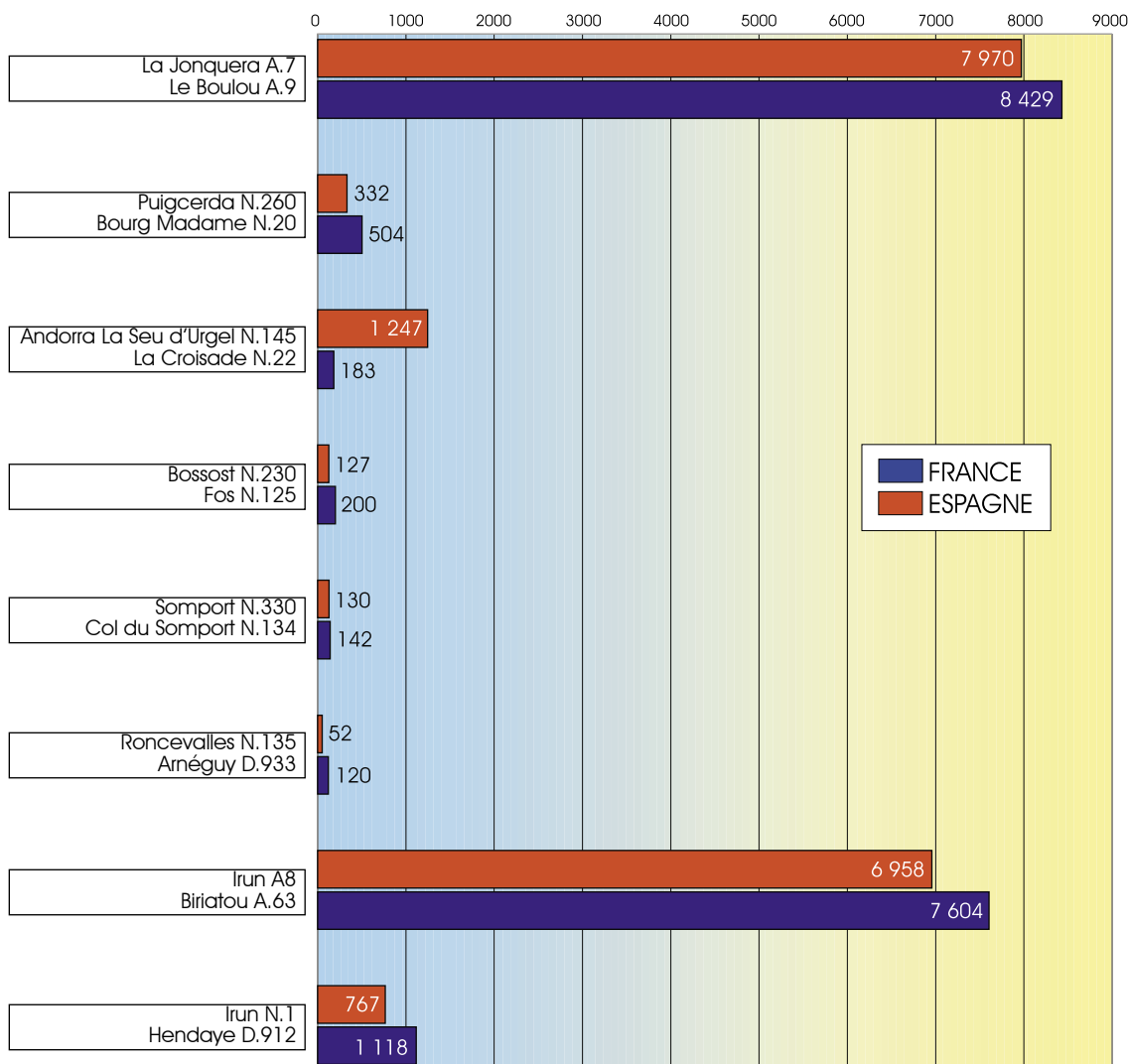
- les résultats du relevé statistique effectué par les pays de l'Union Européenne sur les véhicules qui y sont immatriculés, conformément au règlement CE 1172/98
- des études spécifiques, en particulier l'observation des flux de marchandises en transit par les barrières montagneuses (Alpes, Pyrénées) réalisée par l'administration française (juillet 92 - juin 93 et janvier - décembre 99)



- le comptage des poids lourds qui traversent la frontière.

Ceci permet de donner une image du transport international par route et de son évolution : près de 17 000 PL en moyenne par jour en 2000, essentiellement sur les deux autoroutes et une croissance du trafic de 130% en dix ans.

TMJA DES PL - ANNÉE 2000 DONNÉES DES STATIONS DE COMPTAGES EN FRANCE ET EN ESPAGNE



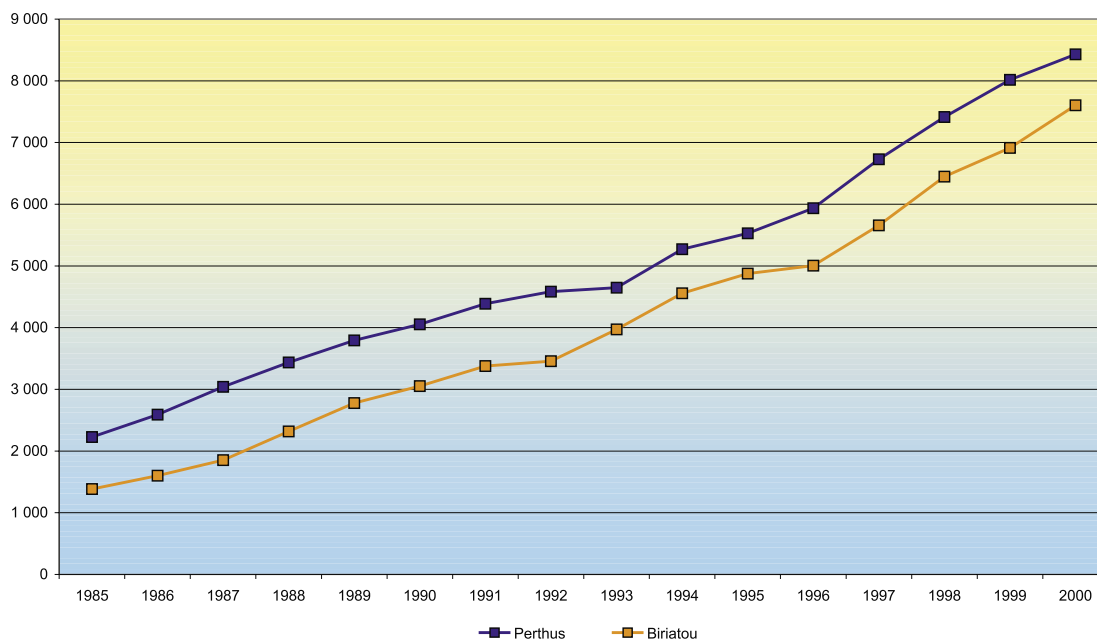
source : M. de FOMENTO et M. de l'EQUIPEMENT

Les différences constatées dans les comptages de poids lourds de part et d'autre de la frontière ont plusieurs explications :

- La notion de poids lourds : la classification des véhicules diffère suivant que l'on est sur un péage autoroutier français, sur un péage autoroutier espagnol ou sur une station spécialisée de comptage qui peut identifier jusqu'à 14 catégories différentes de véhicules.
- Les types de compteurs : depuis le comptage par tube pneumatique jusqu'au comptage par plusieurs boucles magnétiques adjacentes, les résultats obtenus ainsi que leur fiabilité sont différents.
- Si l'on veut compter les véhicules traversant la frontière, il est évident que les résultats seront fonction du trafic local qui peut exister entre l'emplacement du comptage et le point frontière.



EVOLUTION DU TRAFIC PL A7 - A9 et A8 - A63



source : M. de l'EQUIPEMENT - ASF données péage classes 3 + 4

EXPLOITATIONS DE «L'ENQUÊTE TRANSIT 1999» AUX FRONTIÈRES DE LA FRANCE

En 1999 s'est déroulée en France une enquête sur les flux routiers internationaux de marchandises

Son objectif était d'actualiser la connaissance des flux de marchandises à travers le territoire français à la suite de la première observation de ce type réalisée de juillet 1992 à juin 1993. A noter que, si le but essentiel de cette enquête était de mesurer le «transit» des transports routiers à travers la France, les données relevées à cette occasion permettent également de connaître «l'échange» entre la France et les autres pays européens.

Pour les Pyrénées, les enquêtes menées à Bariatou (autoroute A 63) et au Perthus (autoroute A 9) ont permis d'appréhender la quasi totalité du trafic de «transit» entre la Péninsule Ibérique et l'Europe (hors la France) et d'une grande partie du trafic «d'échange» entre Péninsule Ibérique et France. Toutefois, afin de disposer d'une vision quasi exhaustive du transport routier de marchandises au travers des Pyrénées des enquêtes ont été menées également sur les 3 passages routiers centraux des Pyrénées que sont Le Somport (N 134), Fos (N 125), Bourg Madame (N 20).

Le grand intérêt de cette enquête est qu'elle permet d'avoir des indications complémentaires aux comptages routiers permanents en particulier sur :

- Les origines-destinations des marchandises
- Les types de marchandises.



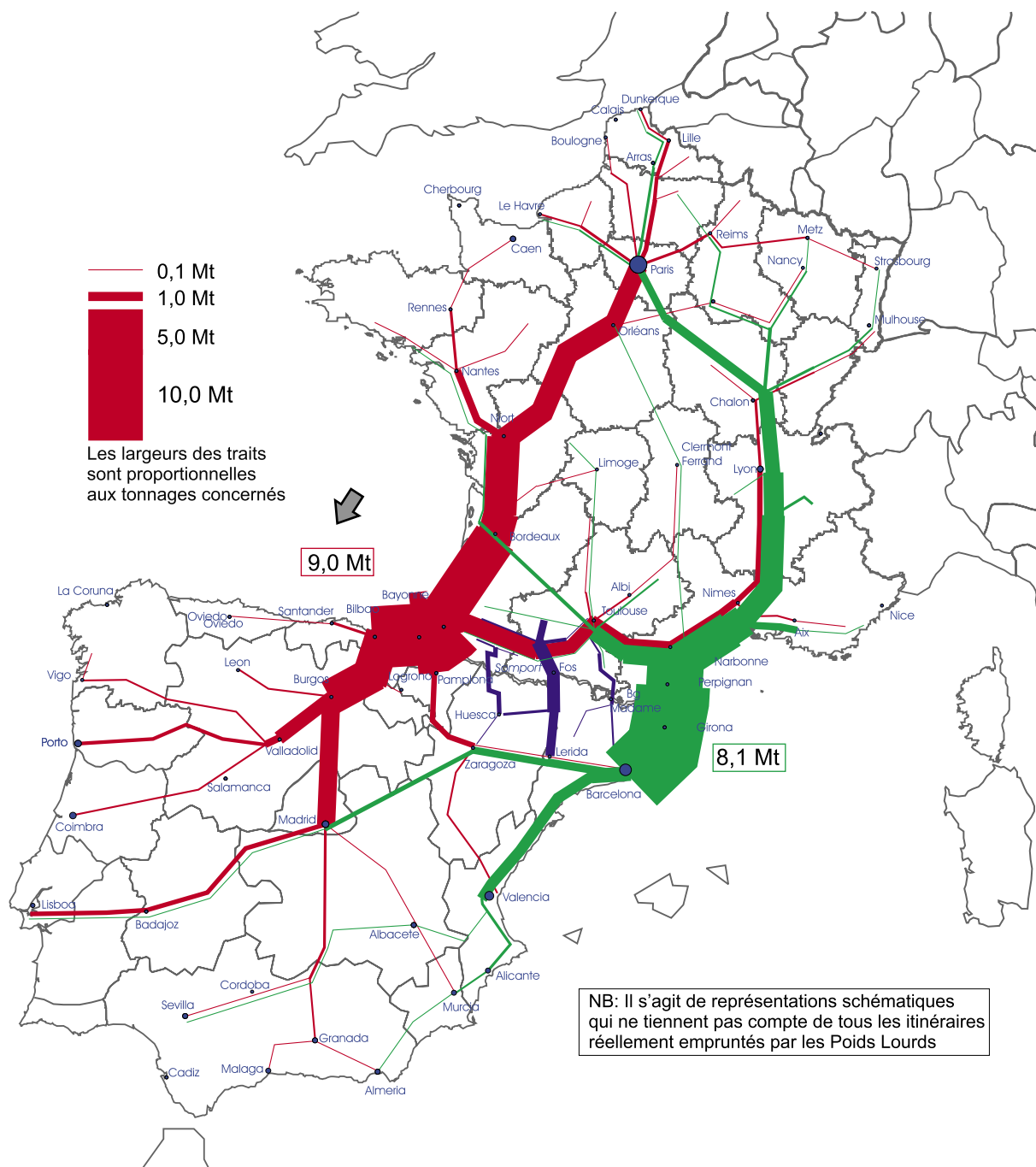
Les cartes ci-après fournissent des indications sur les principaux itinéraires empruntés par les camions de marchandises entre d'une part la Péninsule Ibérique et la France («échanges»), d'autre part la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe («transit»).

ÉCHANGES FRANCE VERS PÉNINSULE IBÉRIQUE

Les principales régions françaises génératrices de trafic routier de marchandises sont celles proches des Pyrénées (Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées) ainsi que les régions à forte population (Ile de France, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Les principales régions réceptrices de ce trafic routier sont la Catalogne et le Pays Basque ; avec des tonnages sensiblement moindres, on trouve également Madrid, Castille et Léon, Aragon et Valence.

Les principales marchandises sont les céréales, les véhicules, l'habillement ...



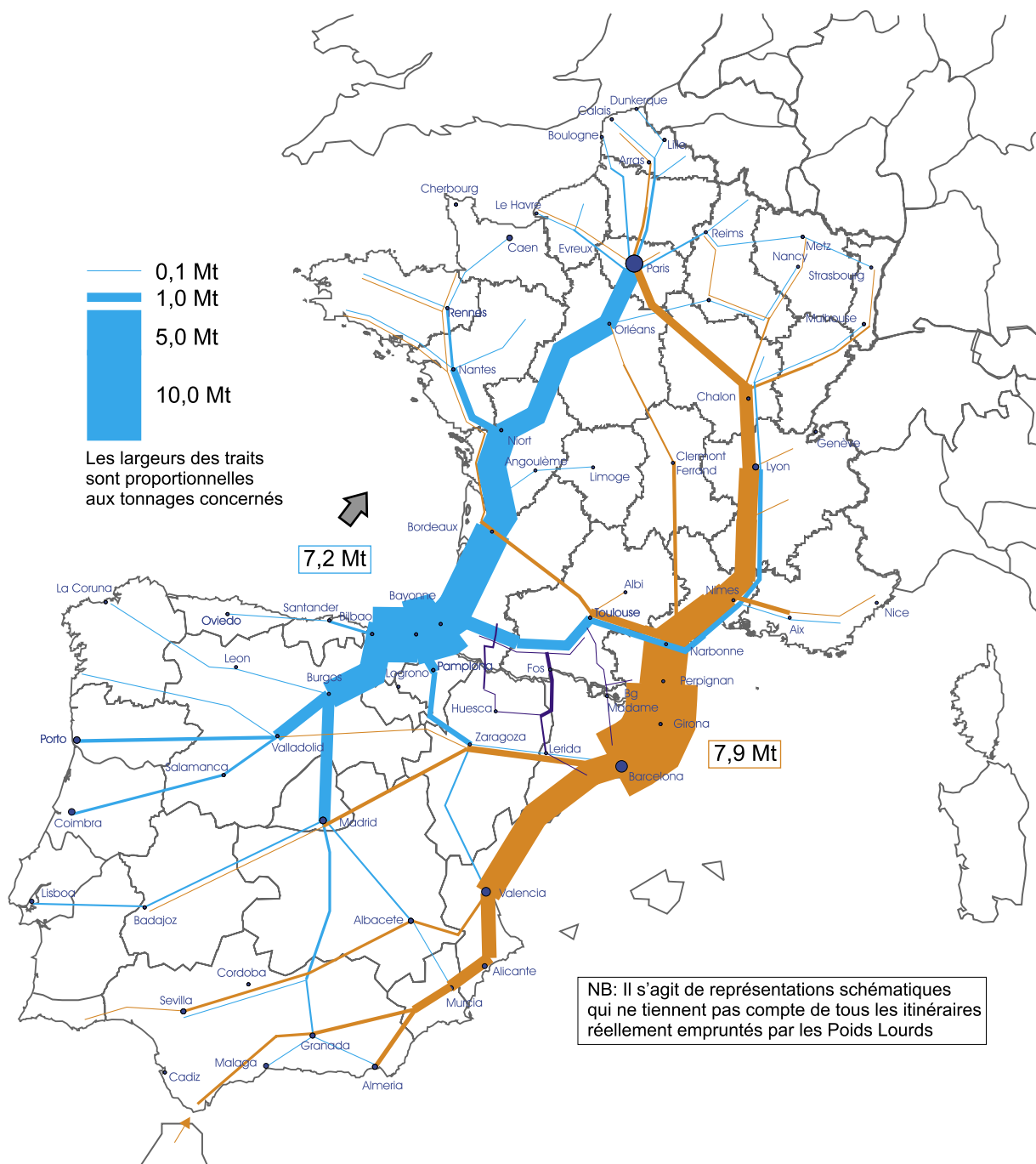


ÉCHANGES PÉNINSULE IBÉRIQUE VERS FRANCE

Les principales régions de la Péninsule Ibérique qui génèrent du trafic routier de marchandises à destination de la France sont la Catalogne et le Pays Basque suivies de Valence et de l'Andalousie.

En France les régions réceptrices sont celles du sud-ouest (Languedoc-Roussillon, Aquitaine et Midi-Pyrénées) ainsi que les régions à forte population (Ile de France, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Les principales marchandises sont les fruits et légumes, les denrées alimentaires, les véhicules ...

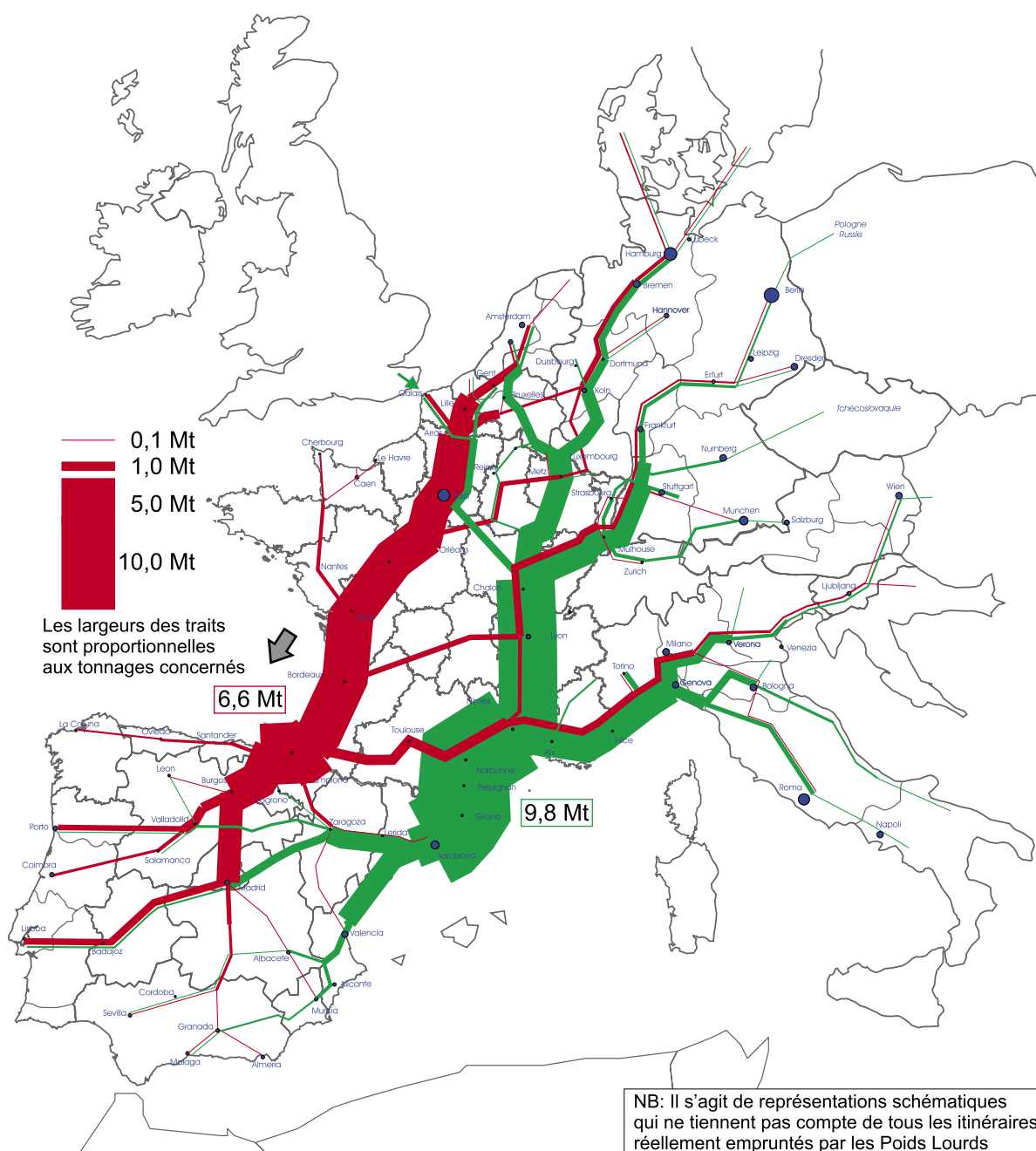




TRANSIT EUROPE VERS PÉNINSULE IBÉRIQUE A TRAVERS LA FRANCE

Les régions européennes qui génèrent le trafic routier de marchandises sont nombreuses et se caractérisent essentiellement par l'importance de leur population. C'est ainsi que l'on y trouve les régions allemandes de Westphalie, Bade Wurtemberg, Bayern, les régions des Pays-Bas et de la Belgique, les régions de l'Italie du nord. Les régions de la Péninsule Ibérique réceptrices de ces marchandises se caractérisent elles aussi par l'importance de leur population : Catalogne, Madrid, Valence et Pays Basque.

Les principales marchandises sont l'habillement, les véhicules, les denrées alimentaires, les produits chimiques ...



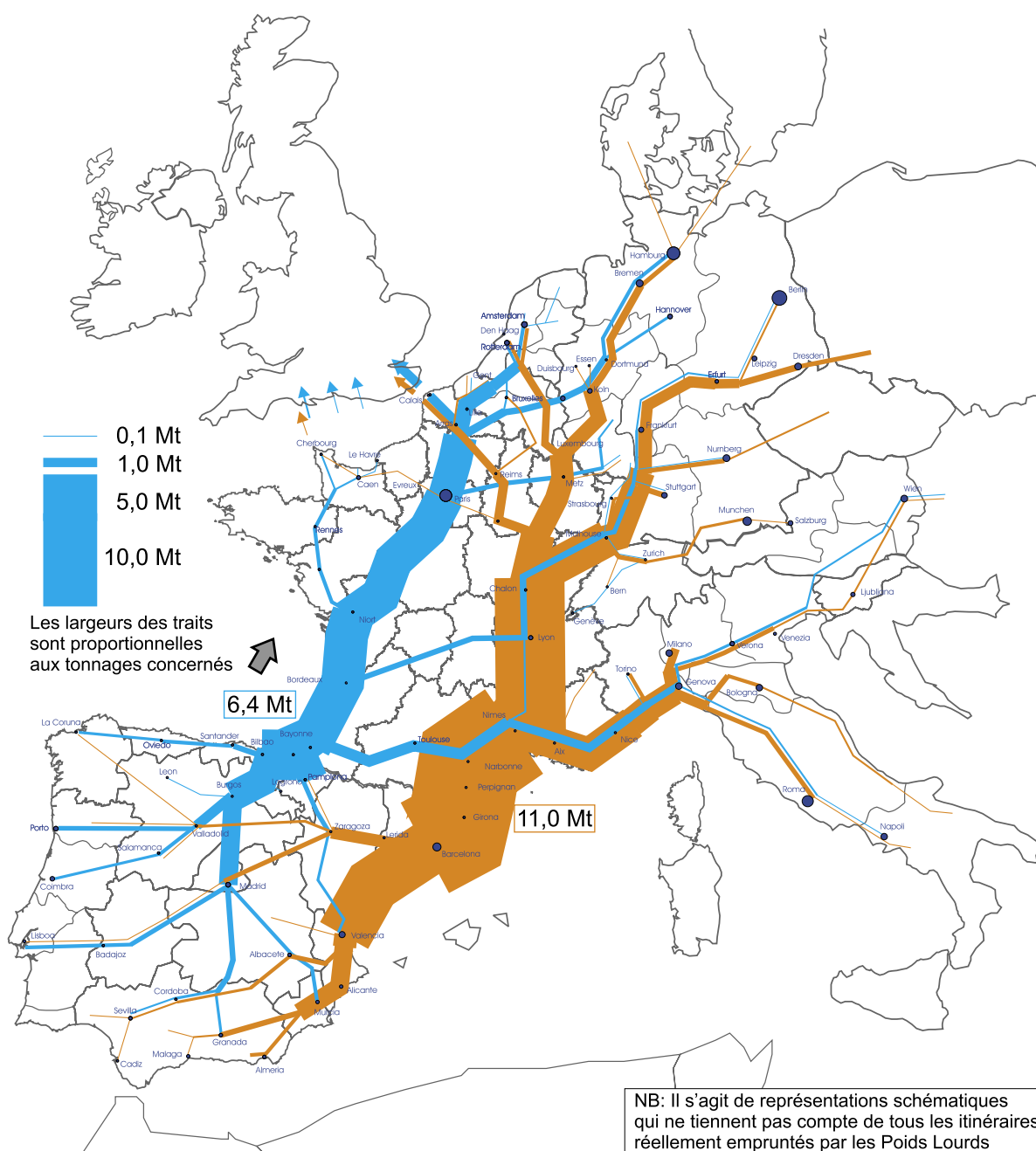


TRANSIT PÉNINSULE IBÉRIQUE VERS EUROPE A TRAVERS LA FRANCE

Les principales régions de la Péninsule Ibérique qui génèrent le trafic routier de marchandises se caractérisent essentiellement par l'importance de leur population mais également par l'activité particulière de production des fruits et légumes : Catalogne, Valence, Andalousie, Murcie et Pays Basque.

Les régions européennes réceptrices de ces marchandises sont nombreuses et l'importance de ce trafic est directement liée à la population : Westphalie, Lombardie, Bade Wurttemberg, Grand Londres et régions des Pays-Bas et de Belgique.

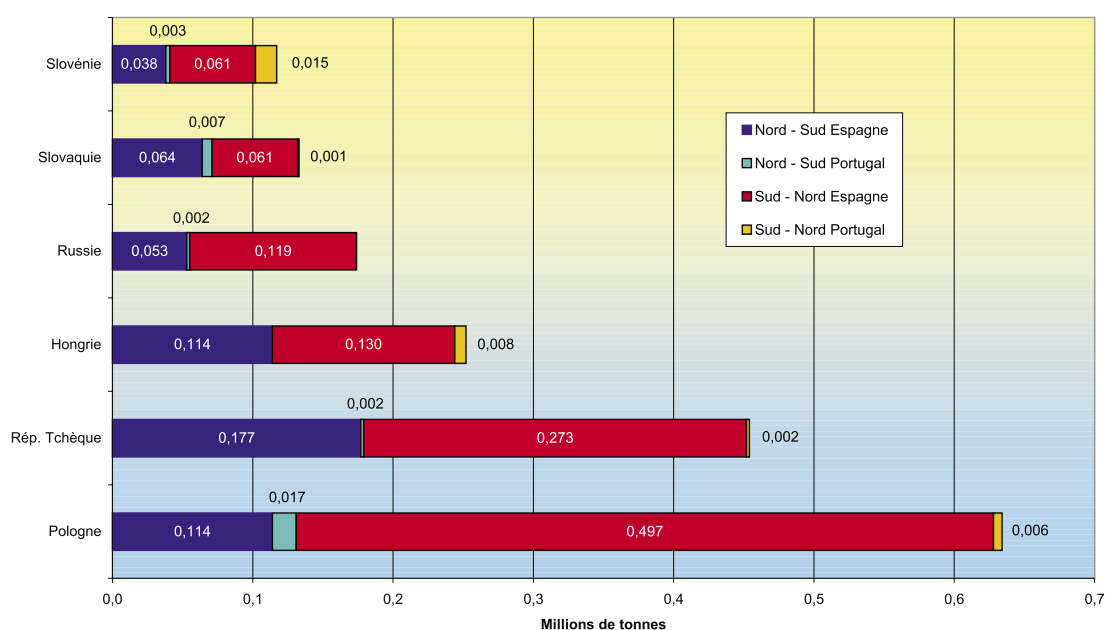
Les principales marchandises sont les fruits et légumes, l'habillement, les denrées alimentaires, les véhicules ...





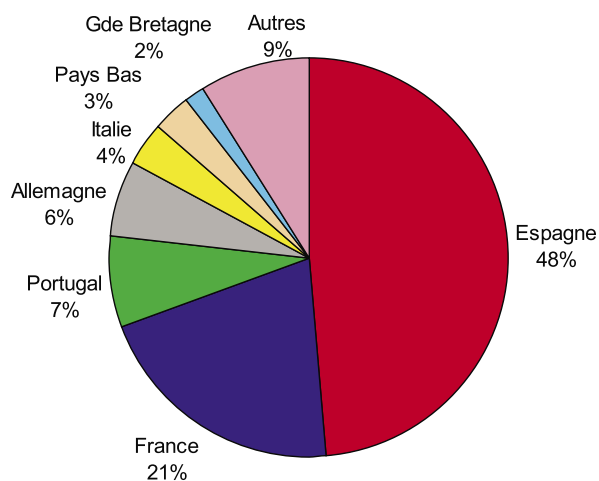
TRANSIT PÉNINSULE IBÉRIQUE - EUROPE DE L'EST

Cette enquête «transit 1999» a mis en évidence des trafics routiers significatifs entre la Péninsule Ibérique et certains pays de l'Europe de l'est. Compte tenu du développement potentiel de ces trafics, il paraît intéressant de les caractériser. Tout d'abord la Pologne pour laquelle dominent les importations en provenance d'Espagne pour environ 500 000 tonnes (dont 250 000 t de fruits et légumes) puis la République Tchèque avec 270 000 tonnes d'importation provenant d'Espagne (dont 150 000 t de fruits et légumes).



IMMATRICULATIONS DES POIDS LOURDS

Cette enquête a également permis d'identifier les immatriculations des poids lourds. Le graphique ci-après montre l'importance des transporteurs de la Péninsule Ibérique qui représentent 55% des immatriculations totales.



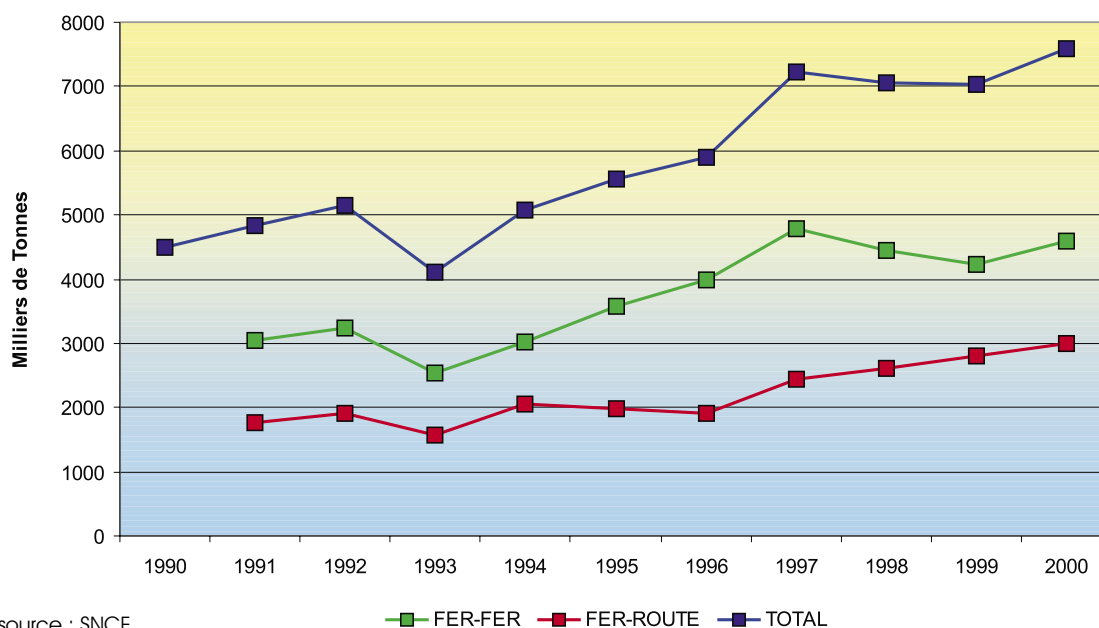


9.3.2. CHEMIN DE FER

Les données du transport ferré de marchandises sont fournies par la SNCF et cohérentes avec celles de la RENFE : elles sont très supérieures aux données du commerce extérieur.

Aux deux passages transfrontaliers il faut noter l'existence d'un important transfert de mode concernant une partie du trafic routier en Espagne qui devient ferroviaire en France (dénommé fer-route).

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR FER AVEC LA PÉNINSULE IBÉRIQUE
évolution des tonnages entre 1990 et 2000



source : SNCF

En additionnant les trafics de Hendaye-Irun et de Cerbère-Port Bou, on constate que sur les 10 années, l'évolution globale est largement positive et représente pour l'ensemble fer-fer et fer-route près de 70% d'augmentation.

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR FER AVEC LA PÉNINSULE IBÉRIQUE
tonnages de l'année 2000 par traversée et par type de technique

en milliers de tonnes			Hendaye-Irun	Cerbère-Port Bou	TOTAL
Nord-Sud	Fer-Fer	Wagons	831	649	2 769
		Combiné	251	1 038	
	Route-Fer	Wagons	505	1 226	1 895
		Combiné	164		
Total Nord-Sud			1 751	2 913	4 664
Sud-Nord	Fer-Fer	Wagons	406	337	1 814
		Combiné	262	809	
	Route-Fer	Wagons	209	768	1 100
		Combiné	123		
Total Sud-Nord			1 000	1 914	2 914

source : SNCF

Le tableau montre d'une part le déséquilibre entre les sens nord-sud (près de 4,7 Mt) et sud-nord (environ 2,9 Mt), d'autre part l'importance du transfert modal de la route vers le fer qui représente pratiquement 3 Mt.



A l'occasion de l'enquête de transit routier réalisée en 1999 aux frontières de la France, la SNCF a fourni des données permettant des comparaisons entre les 2 modes.

Tout d'abord il faut noter que le trafic ferré avec le Portugal est très faible (moins de 1% du tonnage total).

Les échanges entre la France et l'Espagne représentent environ 30% du tonnage total fer-fer à la frontière.

Pour ces échanges France-Espagne, c'est le passage par Hendaye-Irun qui est prépondérant avec, en particulier, des produits métallurgiques pour le sens nord-sud et des véhicules tant dans le sens nord-sud que sud-nord.

En Espagne, les échanges ferrés avec la France concernent essentiellement le Pays Basque, la Catalogne, Castille et Léon ainsi que Madrid.

En France, les régions concernées se situent dans le nord-est (Lorraine, Alsace, Nord-Pas de Calais et Ile de France) et le sud (Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Midi-Pyrénées).

Pour le transit Europe-Espagne, le passage par Cerbère-Port Bou domine largement avec environ les trois quarts du tonnage total de transit ; le transport combiné (1,8 Mt), les véhicules (0,8 Mt) et les produits métallurgiques (0,250 Mt) représentent l'essentiel des types de marchandises transportées en transit.

En Espagne, la Catalogne, Valence et Aragon sont les principales régions concernées. En Europe, ce sont les régions allant du sud de la Grande-Bretagne au sud de l'Allemagne qui constituent les principaux générateurs.

TRAFFIC FERRÉ DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET L'EUROPE en 1999

en tonnes	Echanges entre France et Péninsule Ibérique				Transit Europe - Péninsule Ibérique à travers la France			Total général par type de marchandises
			Total				Total	
	Fr → Esp	Esp → Fr	échange		Eur → Esp	Esp → Eur	transit	
NST 0 Produits agricoles	Hendaye	14 734		14 734			0	43 476
	Port Bou	25 987		25 987	2 309	446	2 755	
NST 1 Denrées alimentaires	Hendaye	5 501	1 062	6 563		5 977	5 977	72 665
	Port Bou	18 945	30 694	49 639	22	10 464	10 486	
NST 4 Minerais	Hendaye	24		24			0	12 706
	Port Bou	12 682		12 682			0	
NST 5 Produits métallurgiques	Hendaye	357 571	50 960	408 531	156 783	19 696	176 479	801 828
	Port Bou	136 178		136 178	57 165	23 475	80 640	
NST 6 Minéraux et mat.const.	Hendaye	28		28			0	30 558
	Port Bou	3 281		3 281	2 870	24 379	27 249	
NST 7 Engrais	Hendaye	14 719		14 719			0	17 824
	Port Bou		3 078	3 078	27		27	
NST 8 Produits chimiques	Hendaye	23 976	8 712	32 688	7 077	520	7 597	53 263
	Port Bou	18		18	12 960		12 960	
NST 9 Machines Véhicules...	Hendaye	98 647	138 821	237 468	113 113	172 392	285 505	1 143 328
	Port Bou	26 681	55 473	82 154	204 901	333 300	538 201	
TC Transport combiné	Hendaye	76 593	87 987	164 580	140 894	116 483	257 377	2 026 785
	Port Bou	19 700	22 299	41 999	972 805	590 024	1 562 829	
Totaux	Hendaye	591 793	287 542	879 335	417 867	315 068	732 935	
	Port Bou	243 472	111 544	355 016	1 253 059	982 088	2 235 147	
TOTAL GENERAL				1 234 351	2 968 082			4 202 433

source : SNCF



9.3.3 PORTS

En ce qui concerne le transport de marchandises par voie maritime, les données fournies par les gestionnaires des ports sur le trafic entre l'Espagne et l'Europe diffèrent très sensiblement de celles obtenues à partir des statistiques du commerce extérieur. Elles sont systématiquement supérieures et dans une proportion qui dépasse parfois 50 %. Ceci résulte principalement de la différence des bases de mesure utilisées. En particulier celles utilisées par les ports incluent les charges constituées par les emballages des marchandises qui sont parfois importants (conteneurs par exemple).

Parmi ses ports, l'Espagne en compte trois qui font partie des principaux ports de l'union européenne pour le trafic des conteneurs (Algesiras avec près de 2 millions de TEU soit l'équivalent de 100 000 camions par an, Valence et Barcelone avec plus de 1 million de TEU). Avec un total de marchandises embarquées et débarquées de plus de 45 millions de tonnes, le port d'Algésiras occupe la treizième place dans la liste des ports maritimes de l'Europe communautaire, ceux de Barcelone, Bilbao et Tarragone se situant à la vingt et unième et vingt troisième places.

En 1999, le trafic de marchandises avec l'Europe par les ports espagnols a dépassé 70 millions de tonnes, dont plus de 53 millions de tonnes avec l'union européenne. En dehors de l'UE des 15, il apparaît que les trafics maritimes les plus importants concernent les pays de l'Europe de l'Est, d'abord avec la Russie (8,5 Mt), puis les 3 ports des Pays Baltes (2 Mt), l'Ukraine (1,5 Mt) et la Pologne (1,1 Mt).

Les données de transport de marchandises par façade maritime permettent de se donner une première idée des possibilités offertes par le transport maritime pour absorber l'augmentation de la demande globale du transport de marchandise à partir du cabotage européen. Environ 1/3 de l'activité des grands ports espagnols concerne du cabotage maritime Méditerranée-Mer du Nord-Mer Noire et Atlantique.

TRAFIC DE MARCHANDISES PAR FAÇADE MARITIME

ESPAGNE - EUROPE EN 2000

ATLANTIQUE	import	export	Total	MEDITERRANEE	import	export	Total
Royaume uni	9 571	3 799	13 370	Italie	7 725	4 118	11 842
Pays Bas	3 093	2 969	6 062	France (Méditerranée)	2 706	624	3 330
France (Atlantique)	3 444	1 159	4 603	Grèce	1 248	1 136	2 384
Allemagne	2 379	1 506	3 884	TOTAL façade Méditerranée	11 679	5 877	17 556
Belgique	1 659	1 286	2 944	en Milliers de tonnes			
Suède	1 133	416	1 549				
Finlande	1 346	236	1 581				
Irlande	253	415	668				
Danemark	441	148	589				
TOTAL façade Atlantique	23 318	11 933	35 251				

source : PUERTOS DEL ESTADO

PORTUGAL - EUROPE EN 2000

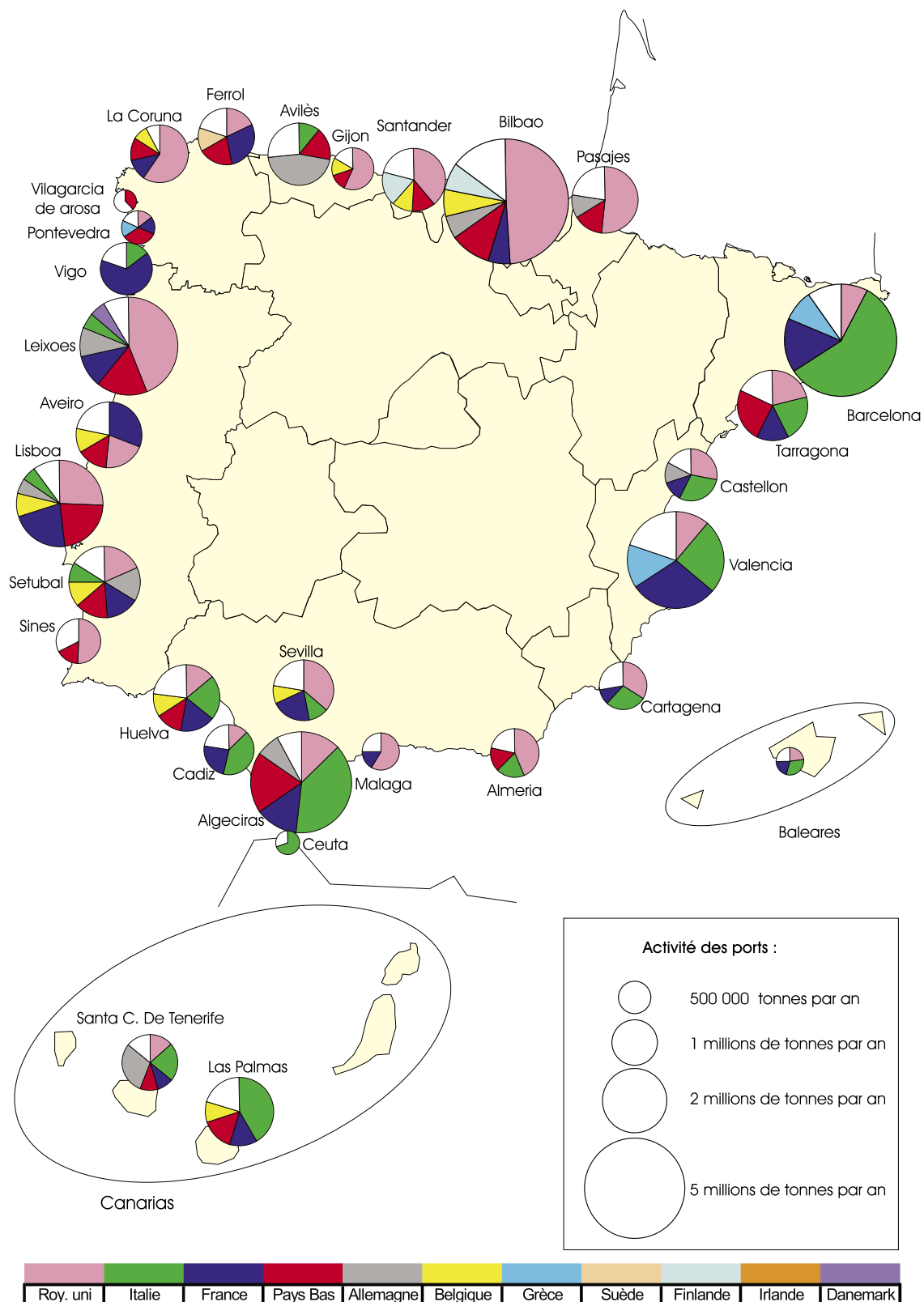
ATLANTIQUE	import	export	Total	MEDITERRANEE	import	export	Total
Royaume uni	3 505	888	4 393	Italie	642	260	901
Pays Bas	1 449	842	2 291	France (Méditerranée)	922	73	995
France (Atlantique)	1 173	135	1 308	Grèce	99	276	375
Allemagne	717	543	1 260	TOTAL façade Méditerranée	1 663	609	2 272
Belgique	840	246	1 087	en Milliers de tonnes			
Suède	319	132	451				
Finlande	110	169	279				
Irlande	44	32	76				
Danemark	291	68	359				
TOTAL façade Atlantique	8 448	3 056	11 504				

source : INE et Ministerio de Equipamento Social



PRINCIPAUX PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE

Traffics maritimes de marchandises avec l'Europe - Année 2000





10. OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES

Cette seconde publication de l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP) fait suite aux décisions prises au sommet de La Rochelle en novembre 1998. Il s'agit d'une structure de coordination technique entre les ministères français et espagnol en charge des transports, qui a pour tâche de réunir, mettre en cohérence et actualiser l'ensemble des informations et données statistiques caractérisant les flux de voyageurs et de marchandises qui franchissent la zone pyrénéenne entre l'Espagne et la France par les différents modes.

Après la publication du premier document à la fin de l'année 1999, il a été convenu de produire à partir du dispositif de coopération technique entre les deux ministères, la liste des informations statistiques à traiter qui constituent une banque de données communes, la forme des documents à produire et l'échange des informations existantes. Dans certains modes spécifiques, il a été réalisé un travail en commun sur les statistiques ferroviaires, routières et maritimes.

L'ensemble de ces données permet de disposer d'une vision rétrospective sur l'évolution des échanges et des flux par mode, la consistance des réseaux d'infrastructures et des offres de services pour l'année 2000 ou à défaut pour 1999.

L'examen des différents éléments des deux publications réalisées actuellement par l'OTP permet d'en déduire quelques commentaires généraux exposés ci après.

Les analyses plus détaillées effectuées pour le mode routier, en particulier à partir de l'enquête réalisée en 1999 par l'administration française sur le trafic de camions à la frontière a permis de mieux apprécier les principales origines-destinations des flux, la nature des marchandises transportées, les itinéraires utilisés et l'intensité des trafics correspondants. Ces informations seront très utiles pour évaluer les conditions et les perspectives de transfert modal qui pourrait résulter en particulier de l'apparition d'un flux croissant des échanges avec les pays de l'est de l'Europe. L'ensemble de ces statistiques confirme par ailleurs le rôle dominant de la route qui se traduit pour l'année 2000 par un trafic moyen journalier des poids lourds d'environ 7 000 par l'autoroute A.63-A.8 et 8 000 par l'autoroute A.9-A7.

D'autre part, le transport de marchandises par les modes ferroviaire et maritime stagne ce qui accentue le déséquilibre entre modes.

L'augmentation soutenue des échanges entre l'Espagne (et la Péninsule Ibérique) et les pays de l'Union Européenne durant la décennie 1991-2000, s'est traduite, sur les deux principaux passages à travers les Pyrénées (Le Perthus sur l'autoroute A.9-A.7 et Biriadou sur l'autoroute A.63-A.8) par un trafic de poids lourds qui a été multiplié par plus de 2.

Parallèlement, le trafic de marchandises par la voie maritime a augmenté d'environ 40% et le mode ferroviaire de 30%.

Les échanges de marchandises avec la France représentent environ 50% du trafic en mode routier, dont la moitié s'effectue entre les régions voisines des Pyrénées dans les deux pays.



Sur les neuf dernières années, globalement, le mode routier a capté 82% de l'augmentation des échanges, le mode maritime 16% et le mode ferroviaire 2%.

Cette évolution, si elle devait se poursuivre sur les mêmes bases dans les prochaines années, ne manquerait pas de soulever des problèmes importants sur le réseau autoroutier (et routier) en France puisque la moitié du trafic routier qui traverse les Pyrénées transite, via la France, vers les autres pays de l'Europe.

De la même façon, la croissance du trafic de marchandises implique une utilisation massive du réseau des routes espagnoles, alors que depuis 1994 l'augmentation du trafic de poids lourds est bien supérieure à celle des véhicules légers.

Ces constatations et les tendances qui s'en dégagent incitent à approfondir la réflexion quant aux possibilités de développer une offre ferroviaire attractive et significative et aux conditions qui permettraient de maintenir voire d'accroître le rôle du transport maritime sur les relations où les atouts semblent favorables à son intégration efficace dans les chaînes de transport. Cette réflexion ne doit pas oublier la position périphérique de l'Espagne par rapport aux centres de production de l'Union Européenne et la nécessité de disposer d'accès efficaces tant pour les personnes que pour les marchandises.

L'évolution du report modal des trafics vers les modes ferroviaire et maritime s'inscrit dans les orientations politiques recommandées par l'Union Européenne. Quelques actions concrètes pourraient être les suivantes :

D'une part, pour le fret ferroviaire, dans le renforcement du corridor méditerranéen (notamment grâce à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan-Figueras-Barcelone), l'étude approfondie des corridors intéressant la façade atlantique afin de développer les performances et la capacité des réseaux et des installations existantes (en particulier au passage de la frontière).

D'autre part dans la promotion du cabotage maritime par lignes régulières tant en Méditerranée que sur l'arc Atlantique-Mer du Nord.

Lors de la rencontre franco-espagnole d'octobre 2001, il a été décidé la création de deux groupes de travail. Le premier sur le thème du cabotage maritime (« short sea shipping »), le deuxième pour approfondir le développement du fret ferroviaire à moyen et long terme. Les travaux de l'Observatoire apporteront leur contribution à ces groupes, en particulier pour une meilleure évaluation des perspectives de report modal et une meilleure connaissance des statistiques relatives au transport combiné.

Suite à la création de ces structures spécifiques de travail en commun sur le thème du cabotage maritime, il pourra se développer une analyse plus profonde à partir de la base des données de l'Observatoire en vue d'élaborer des propositions concertées entre les ministres compétents pour concrétiser ces évolutions souhaitables.

Le scénario que nous envisageons dans 20 ans environ, dans le contexte d'une Union Européenne élargie, est que, compte tenu du doublement du volume de marchandises transportées, il y aura nécessité de la redistribution de 100 à 120 millions de tonnes supplémentaires entre les différents modes. L'une des questions à examiner serait d'évaluer les conditions dans lesquelles le mode ferroviaire pourrait absorber 20% au moins de cette croissance et le mode maritime de 25% à 30%, et de définir des indicateurs pertinents pour suivre ces évolutions.



En ce qui concerne les voyageurs, les données de l'Observatoire confirment l'importance des échanges de proximité et le poids des flux touristiques dont les effets sont particulièrement sensibles en période estivale sur les sections d'autoroutes qui jouent un rôle de rocades urbaines (Bayonne, Donostia/San Sebastian, Bordeaux, Montpellier). Il faut également noter le rôle important joué par le mode aérien dans les relations avec les pays de l'Union Européenne et le rôle assez modeste du chemin de fer qui transporte seulement 4% des voyageurs, les autocars assurant un trafic presque trois fois plus élevé.

Les tableaux ci-dessous donnent une répartition issue des données Eurostat. Il est rappelé que les données Eurostat sont sensiblement inférieures aux statistiques issues des services responsables des infrastructures en raison de la non prise en compte du poids des emballages et de certains transports.

TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET LE RESTE DE L'EUROPE
(sauf France et Portugal) EN 2000

	Route	Maritime	Ferroviaire	Total
Millions de tonnes	32,9	28,9	1,0	62,8
Pourcentage	52,4	46,0	1,6	100,0

TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE EN 2000

	Route	Maritime	Ferroviaire	Total
Millions de tonnes	25,3	5,9	1,6	32,8
Pourcentage	77,1	18,0	4,9	100,0

On voit en particulier l'importance déjà prise par le transport maritime pour les échanges entre l'Espagne et l'Europe au delà de la France.

CONCEPTION : MISSION PYRÉNÉES (METL), SECRETARIA TÉCNICA DE TRANSPORTES (MINISTERIO DE FOMENTO)

RÉALISATION : DRE MP/MISSION OBSERVATOIRE TRAFIC PYRÉNÉES/CG

IMPRESSION : ??

ISBN : EN COURS



**Ministère de l'Équipement,
des Transports et du Logement**