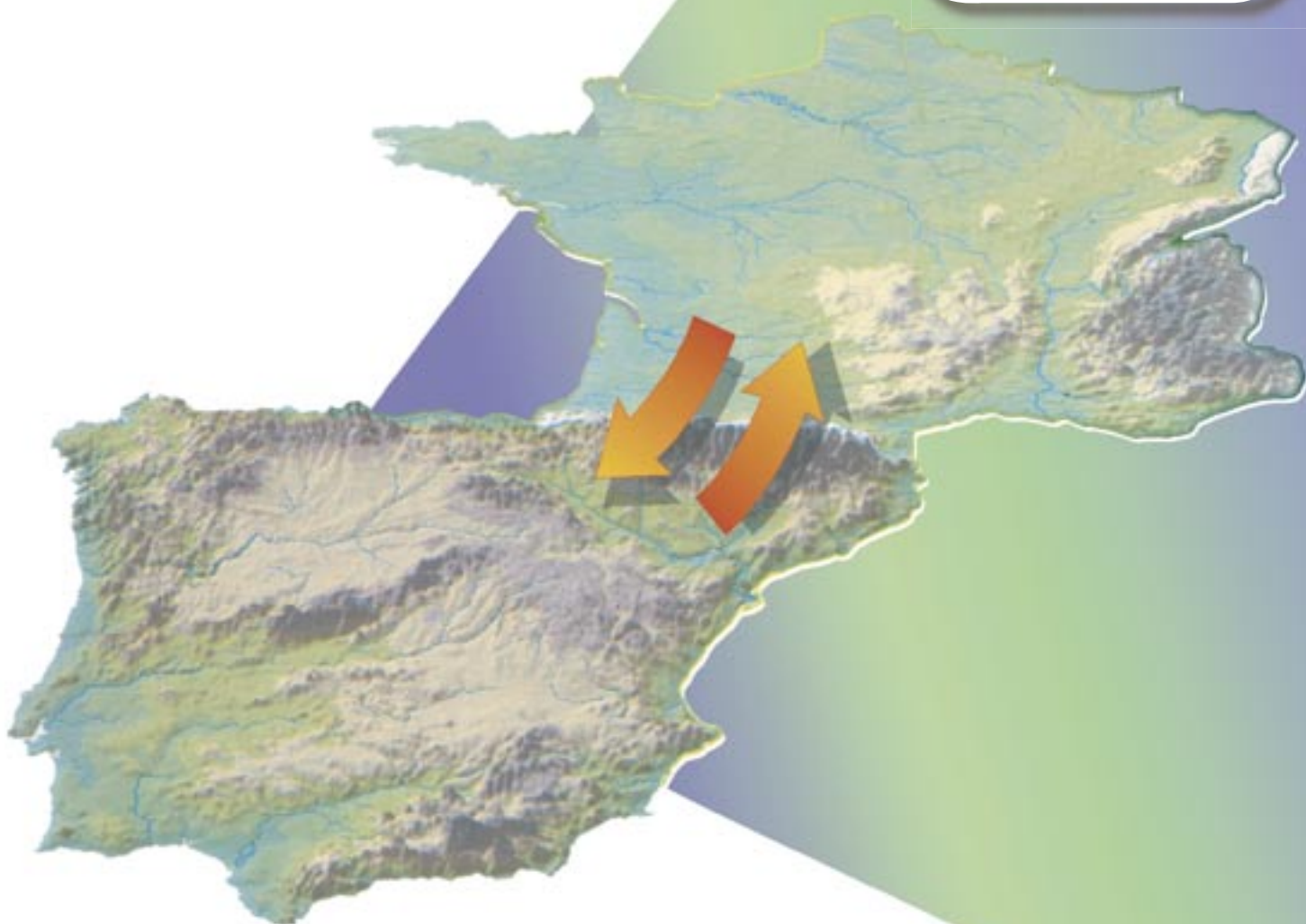


# Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°4  
Mai 2006



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





# Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°4  
Mai 2006



# Coordination

## **FRANCE**

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

Service Transport Déplacement  
cité administrative  
Boulevard Armand Duportal  
31074 TOULOUSE Cedex 9  
Tél: 05.61.58.63.29  
Fax: 05.61.23.99.21  
[www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr](http://www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr)

## **ESPAGNE**

Ministerio de Fomento  
Secretaria General du Transportes  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tél: + 34 915978748  
Fax: + 34 91 59 78 749  
[stt@fomento.es](mailto:stt@fomento.es)  
[www.fomento.es](http://www.fomento.es)



# SOMMAIRE

## 1. préambule

1.1	L'OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL des trafics dans les Pyrénées (OTF)	2
1.2	LES OBJECTIFS DE L'OTF	3
1.3	LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE	4
1.4	LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS	5
1.5	FLUX DE VOYAGEURS	5
1.6	FLUX DE MARCHANDISES	6

## 2. Le cadre socio-économique

2.1	LE CONTEXTE EUROPEEN	7
2.1.1	Petit historique de la construction de l'Union européenne :	8
2.1.2	Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)	9
2.2	ÉVOLUTION DE LA POPULATION	12
2.3	DONNEES ECONOMIQUES GENERALES	14
2.4	LE COMMERCE EXTERIEUR	17
2.5	LES TAUX DE MOTORISATION	19

## 3. Les infrastructures

3.1	LES ROUTES	21
3.1.1	Réseau routier structurant	21
3.1.2	Trafic total	23
3.1.3	État existant du réseau routier structurant en 2005	29
3.1.4	Programmation dans le domaine routier	29
3.1.5	Planification routière à long terme en France et en Espagne	31
3.2	CHEMIN DE FER	32
3.2.1	Situation actuelle	32
3.2.2	Programmation dans le domaine ferroviaire	33
3.2.3	Planification ferroviaire à long terme en Espagne et en France	36
3.3	AEROPORTS	37
3.4	PORTS	38

## 4. Trafic de voyageurs

4.1	ROUTES	39
4.1.1	Le trafic des véhicules légers sur les passages frontaliers routiers	39
4.1.2	Le trafic des autocars	40
4.1.3	Exploitation des enquêtes tourisme pour V.L. et autocars	41
4.1.4	Estimation du flux de voyageurs	45
4.1.5	Zoom sur les 2 autoroutes	45
4.2	FERROVIAIRE	46
4.3	AÉRIEN	47
4.4	SYNTHESE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS	51
4.5	ÉVOLUTION 1998- 2004 DU TRANSPORT DE VOYAGEURS	53

## 5. Trafic de marchandises

5.1	ROUTES	56
5.1.1	Trafics des P.L. sur les passages frontaliers en 2004	57
5.1.2	Estimation du tonnage des marchandises par les stations de pesage HESTIA	58
5.1.3	Enquête transit 2004	59
5.1.4	Zoom sur les 2 autoroutes	66
5.2	CHEMIN DE FER	67
5.3	PORTS	73
5.4	SYNTHESE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	75
5.5	EVOLUTION 1998-2004 DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	78

## 6. Conclusions



# 1 Préambule

Le présent rapport, constitue le document n° 4 publié par l'Observatoire franco- espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est basé sur le travail réalisé conjointement, depuis la publication du supplément au document n° 3 « Principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 » ainsi que la plaquette « Évolution 1998-2003 », par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables des Transports, avec l'objectif commun de mettre en place un instrument permanent permettant de mesurer des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.

El presente informe es el documento n° 4 que publica el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). Se basa en el trabajo realizado conjuntamente desde la publicación del suplemento al documento n° 3 «Principales cifras actualizadas para el año 2003» así como la placa «Evolución 1998-2003», 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.

## 1.1 L'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées ( OTP)

Les gouvernements espagnol et français sont conscients de l'importance qu'ont atteint, 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 sept 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 alcanzado, 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 las sucesivas 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, cuando 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 cuatro 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.

## 1.2 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 quatre chapitres correspond aux thèmes principaux suivants :

Le cadre socio-économique.

Les infrastructures.

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. Certaines régions de la Communauté de Travail des Pyrénées ont engagé un programme d'études dans le cadre des programmes européens INTERREG successifs.



Au fur et à mesure que les documents successifs de l'Observatoire sont établis, ces chapitres sont 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 convino desde la primera publicación del O.T.P. un índice de materias para encauzar los trabajos a realizar. La estructura adoptada consta de los cuatro capítulos fundamentales siguientes:

el ámbito socioeconómico

las infraestructuras

los flujos de viajeros

los flujos de mercancías

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

El trabajo efectuado 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 enfoque técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos. En tal sentido se han establecido relaciones de cooperación técnica, en particular con la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, que agrupa a todas las regiones y CCAA limítrofes con los Pirineos, además de Andorra. Algunas regiones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos han iniciado un programa de estudios dentro del cuadro del programa europeo INTERREG III B.

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

### **1.3 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 ainsi que le contexte européen qui s'est ouvert largement vers l'est depuis la création de l'Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées.

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.

Les données géographiques se rapporteront désormais dans la mesure du possible à la totalité de l'Europe géographique.

## **1.4 Les infrastructures de transport**

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 et en vigueur. De plus, ces plans seront développés dans la zone pyrénéenne pour les infrastructures qui sont en cours d'exécution et même pour celles qui font l'objet d'accords fermes et dont la construction à court terme est programmée.

## **1.5 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. Pour atteindre cet objectif, sont utilisées dans le présent document, les données des enquêtes tourisme espagnoles et portugaises.

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 et leur corrélation avec l'évolution de certaines variables explicatives.



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'entre eux.

Un deuxième groupe, constitué par les voyageurs aériens, dans lequel seront décrits les flux entre les aéroports de la Péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) et les autres aéroports de l'Europe géographique (jusqu'à la Russie et la Turquie).

## 1.6 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 flux des ports de la Péninsule Ibérique à ceux du reste de l'Europe géographique pour les façades Atlantique et Méditerranée.

## 2 Le Cadre Socio-Economique

### 2.1 Le contexte européen

Carte1 : L'Europe géographique





## 2.1.1 Petit Historique de la construction de l'Union européenne

1951	les Six (Belgique, république fédérale d'Allemagne, France, Italie, Luxembourg, Pays Bas) signent à Paris le traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA)
1957	signature des traités de Rome instituant la Communauté économique européenne et l'Euratom
1958	entrée en vigueur du traité de Rome
1960	signature de la convention de Stockholm créant l'Association européenne de libre-échange (AELE)
1962	entrée en vigueur de la politique agricole commune (PAC)
1968	1 <sup>er</sup> juillet : réalisation de l'Union douanière
1972	constitution du « serpent » monétaire
1973	entrée de 3 nouveaux membres : Danemark, Royaume Uni, Irlande, dans la CEE (référendum négatif en Norvège)
1979	création du système monétaire européen (SME) en substitution du « serpent » et de l'Écu
1981	entrée de la Grèce dans la Communauté européenne
1986	entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté européenne
1987	entrée en vigueur de l'Acte unique européen
1989	ouverture du mur de Berlin
1990	signature de l'accord de Schengen réunification allemande
1991	accord sur la constitution de l'Espace économique européen (EEE)
1992	signature du traité sur l'Union européenne à Maastricht signature à Porto de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE)
1993	1 <sup>er</sup> janvier : mise en place du Marché unique 1 <sup>er</sup> novembre : entrée en vigueur du traité de Maastricht
1995	entrée de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède dans l'UE entrée en vigueur de la convention de Schengen adoption du nom de l'Euro pour la monnaie unique. Choix du scénario de passage à l'Euro.
1997	Conseil européen d'Amsterdam consacré à la réforme des institutions pour permettre à l'UE de fonctionner à plus de 15 pays
2001	Traité de Nice
2002	Remplacement des monnaies nationales par l'Euro dans les 12 pays de la zone Euro.
2004	Entrée des 10 nouveaux pays – Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Chypre, Malte – dans l'UE qui compte désormais 25 membres
avenir	2007 est l'objectif fixé par le Conseil européen de Copenhague pour l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie. La Turquie est considérée comme un pays candidat qui a vocation à rejoindre l'Union. La candidature de la Croatie est acceptée



## 2.1.2 Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

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 décision n° 1692/96/CE du parlement européen et du conseil, modifiée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004 «Sur les orientations communautaires pour le développement des réseaux transeuropéens de transport».

30 axes et projets prioritaires ont été définis (cf. carte 2) dont plusieurs concernent tout particulièrement les franchissements pyrénéens :

- le projet n° 3, axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe, avec ses deux branches, orientale et occidentale
- le projet n° 8, axe multimodal Portugal/Espagne – reste de l'Europe
- le projet n° 16, Axe ferroviaire de fret Sines/Algésiras – Madrid – Paris
- le projet 19, interopérabilité des lignes ferroviaires à grande vitesse dans la Péninsule Ibérique
- le projet n° 21, autoroutes de la mer : celle de l'Europe de l'Ouest (reliant le Portugal et l'Espagne, via l'arc atlantique, à la mer du Nord et la mer d'Irlande) et celle de l'Europe du Sud-Ouest (Méditerranée Occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-est.

Dans le cadre du projet n° 3, 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). La concession de la ligne internationale Perpignan – Figueras (45 km) a été confié au groupement TP Ferro en février 2004. Les travaux ont commencé en octobre 2004. Les travaux de percement du tunnel transfrontalier du Perthus ont été lancés en juillet 2005. La mise en service est prévue pour 2009.

Toujours dans le cadre du projet n° 3 (versant Méditerranée), la déclaration d'utilité publique de la section Nîmes – Montpellier (70 km) a été prononcée le 16 mai 2005. Les études préparatoires à la saisine de la commission nationale du débat public française ont été lancées pour la liaison Montpellier – Perpignan.

Dans le cadre du projet n° 3 (versant atlantique), un groupement européen d'intérêt économique «Sud Europe Atlantique» section Vitoria-Dax, en abrégé GEIE «SEA Vitoria-Dax», a été mis en place en mars 2005. La commission nationale du débat public française a décidé le 4 janvier 2006 d'organiser un débat public sur la réalisation d'une LGV (ligne à grande vitesse) entre Bordeaux et l'Espagne à partir de la fin du 1er semestre 2006, débat auquel les autorités espagnoles participeront.



**Carte 2 :**  
**Le réseau transeuropéen (RTET) et les 30 axes et projets prioritaires**



Source : Réseau transeuropéen de transport - RTET, axes et projets prioritaires 2005- Décision n° 884 /2004/CE du 29 avril 2004

## Légende

### Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) Axes et projets prioritaires

1. Axe ferroviaire  
Berlin–Vérone/Milan–Bologne–Naples–Messine–Palerme
2. Axe ferroviaire à grande vitesse  
Paris–Bruxelles–Cologne–Amsterdam–Londres
3. Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe
4. Axe ferroviaire à grande vitesse Est
5. Ligne de la Betuwe
6. Axe ferroviaire Lyon–Trieste–Divča/Koper–Divča–Ljubljana–  
Budapest–frontière ukrainienne
7. Axe autoroutier Igoumenitsa/Patras–Athènes–Sofia–Budapest
8. Axe multimodal Portugal/Espagne–reste de l'Europe
9. Axe ferroviaire Cork–Dublin–Belfast–Stranraer
10. Aéroport de Malpensa
11. Liaison fixe de l'Øresund
12. Axe ferroviaire/routier triangulaire nordique
13. Axe routier Royaume–Uni/Irlande/Benelux
14. Ligne principale de la côte ouest
15. Galileo
16. Axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras–Madrid–Paris
17. Axe ferroviaire Paris–Strasbourg–Stuttgart–Vienne–Bratislava
18. Axe fluvial du Rhin/Meuse–Main–Danube
19. Interopérabilité des lignes à grande vitesse dans la péninsule  
Ibérique
20. Axe ferroviaire du détroit de Fehmarn
21. Autoroutes de la mer
22. Axe ferroviaire Athènes–Sofia–Budapest–Vienne–Prague–  
Nuremberg/Dresde
23. Axe ferroviaire Gdansk–Varsovie–Brno/Bratislava–Vienne
24. Axe ferroviaire Lyon/Gênes–Bâle–Duisburg–Rotterdam/Anvers
25. Axe autoroutier Gdansk–Brno/Bratislava–Vienne
26. Axe ferroviaire/routier Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale
27. «Rail Baltica»: axe Varsovie–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki
28. «Eurocaprail» sur l'axe ferroviaire Bruxelles–Luxembourg–  
Strasbourg
29. Axe ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne/mer  
Adriatique
30. Canal fluvial Seine–Escaut

#### Axes et projets prioritaires

	Route
	Rail
	Voie navigable intérieure
	Autoroute de la mer
	Projet d'aéroport
	Projet de port maritime

#### Réseau transeuropéen de transport

	Rail
	Route
	Voie navigable intérieure

#### Numéros de l'axe prioritaire

	13	Projet routier
	6	Projet ferroviaire
	8	Projet multimodal
	30	Projet de voie navigable intérieure
	21	Autoroute de la mer
	10	Aéroport
	15	Galileo



## 2.2 Evolution de la population

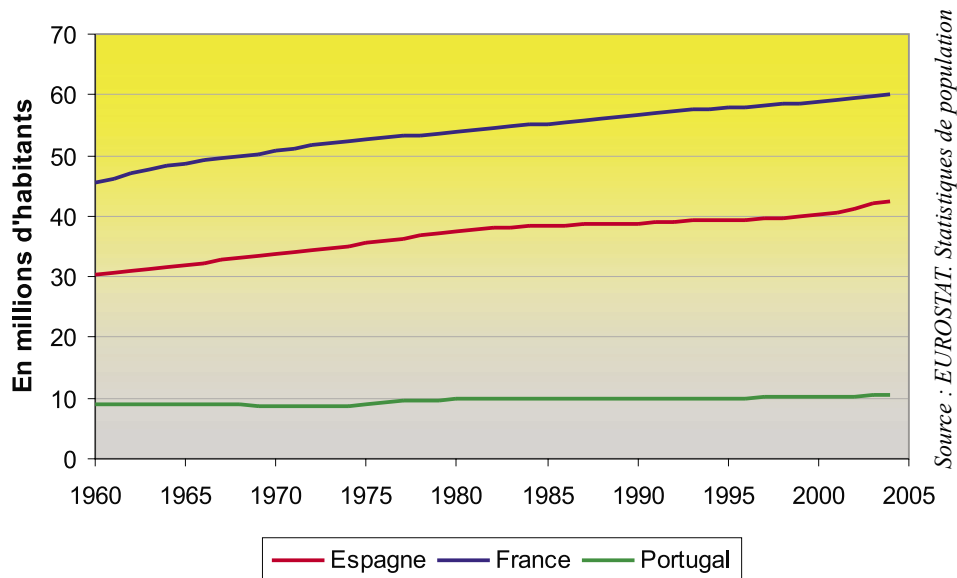
Dans le tableau 1 et le graphique 1 figure l'évolution de la population de l'Espagne, de la France et du Portugal pendant la période 1960-2004.

**Tableau 1 : Evolution de la population en Espagne, France et Portugal dans la période 1960-2004 ( en millions d'habitants)**

	1960	1970	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004
France	45,684	50,772	53,880	56,709	58,896	59,193	59,489	59,768	60,200
Espagne	30,455	33,753	37,439	38,850	40,263	40,720	41,314	42,005	42,345
Portugal	8,858	8,680	9,766	9,983	10,226	10,293	10,368	10,441	10,475

Source : Eurostat - Statistiques de population

**Graphique 1 : Evolution de la population en Espagne, France et Portugal dans la période 1960-2004**



En 24 ans (1960-2004), la population de l'Espagne a augmenté de 39%, celle de la France de 32% et celle du Portugal seulement de 18%.

La somme de la population de l'Espagne, de la France et du Portugal représente approximativement un quart (24,8 %) du total d'habitants de l'UE-25 (457,2 millions).

La densité actuelle de population, exprimée en habitants par km<sup>2</sup> est inférieure dans les trois pays (Espagne : 83, Portugal : 113 et la France 110) à la moyenne de l'UE-25 (117 hab./km<sup>2</sup>).

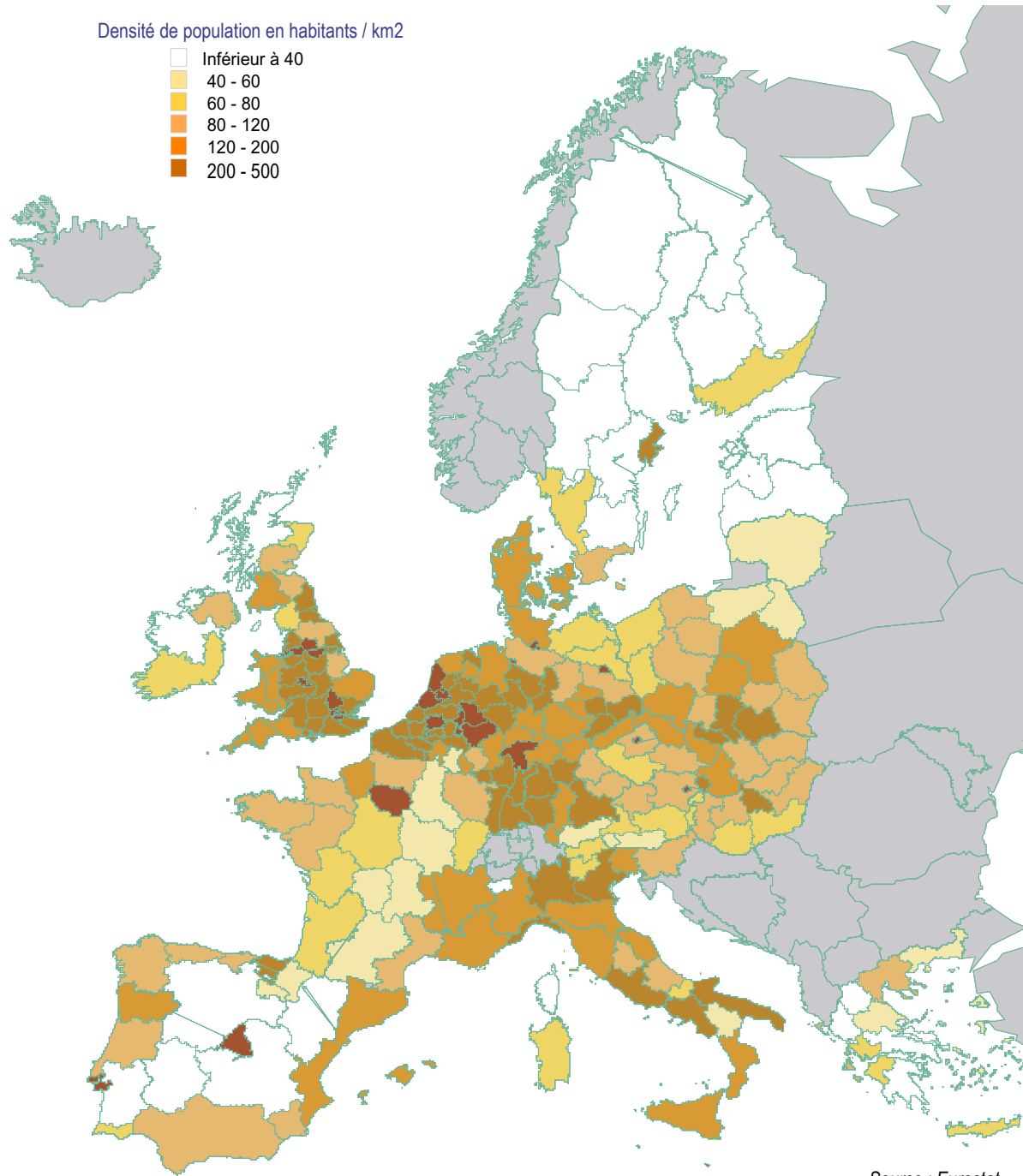
La population au 1<sup>er</sup> janvier 2004 des trois pays est estimée par Eurostat à 42 345 000 habitants pour l'Espagne, 60 200 000 habitants pour la France métropolitaine et 10 475 000 habitants pour le Portugal.

Les quatre régions espagnoles limitrophes des Pyrénées comptaient en 2003 10,448 millions d'habitants soit un quart de la population de l'Espagne. Les trois régions françaises voisines des Pyrénées comptaient, pour la même année, 8,148 millions d'habitants soit environ 14% de la population de la France métropolitaine.





**Carte 3 : Densité de population en Europe fin 2003 (en Habitants/km<sup>2</sup>)**



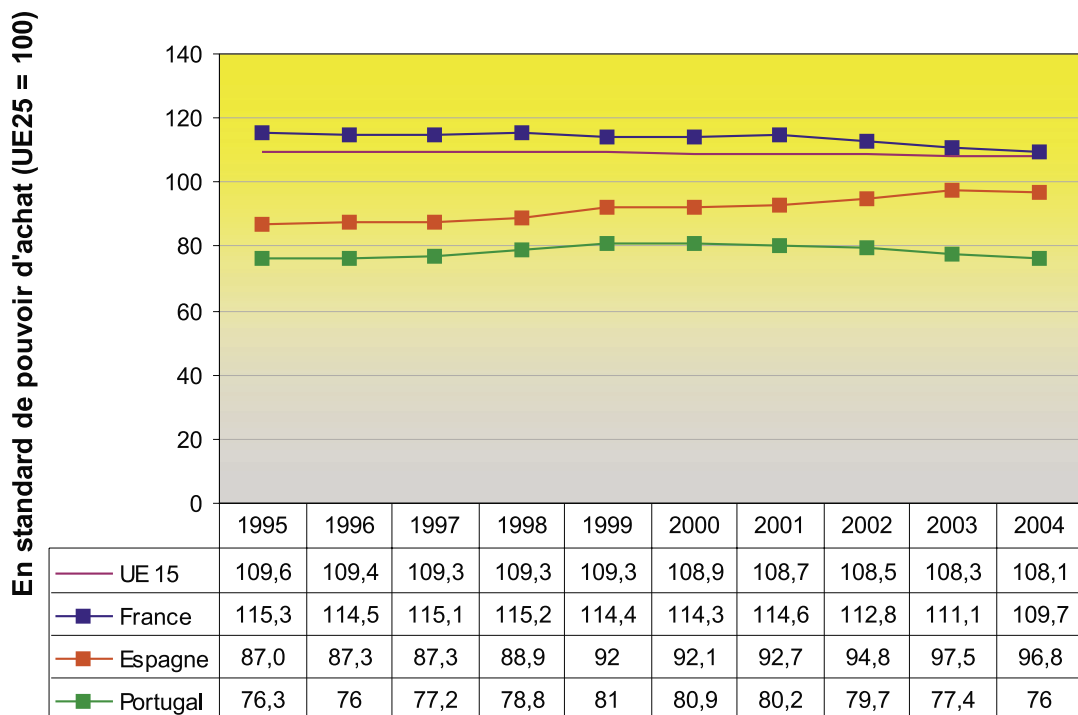
Source : Eurostat



## 2.3 Données économiques générales

Le graphique 2 montre l'évolution du PIB par habitant exprimé standard de pouvoir d'achat par rapport à la moyenne de l'Union européenne à 25.

**Graphique 2 : Evolution du PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat ( UE-25=100)**



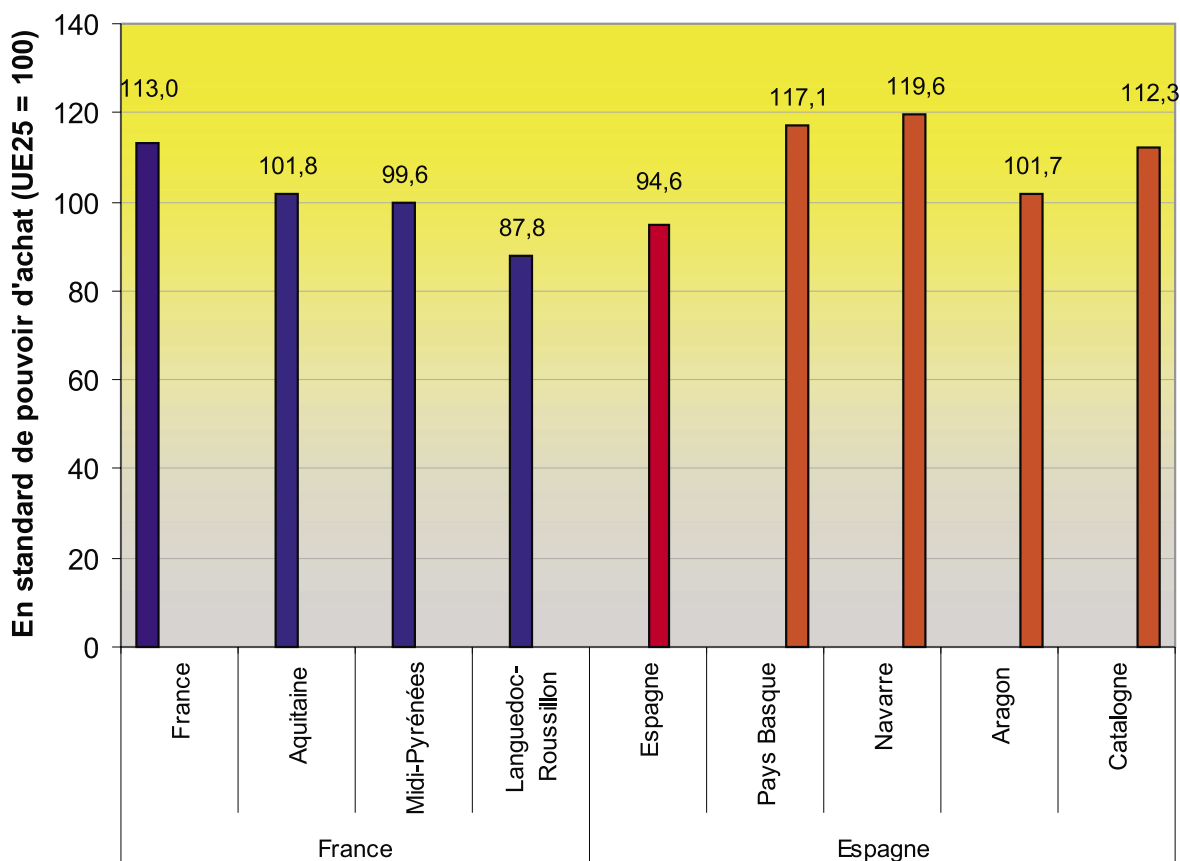
Source : Eurostat- Indicateurs structurels ( les données 2004 sont estimées ainsi que 2003 pour l'Espagne )

Le PIB par habitant de la France, exprimé en parité de pouvoir d'achat, est supérieur d'environ 10% à la moyenne de l'UE25 (il est très proche de la moyenne de l'ancienne UE15). Le PIB par habitant de l'Espagne est proche de la moyenne de l'UE25, il est inférieur d'environ 3%. Par contre celui du Portugal reste nettement inférieur à la moyenne de l'UE25 (écart de 24%).

Depuis 10 ans, le PIB par habitant de la France et celui du Portugal ont gardé le même écart par rapport à la moyenne de l'UE25, par contre celui de l'Espagne a réduit l'écart de façon importante (environ 10%).

Le graphique 3 montre la valeur du PIB par habitant dans les régions frontalières des Pyrénées pour l'année 2002.

**Graphique 3 : PIB régionaux en 2002**



Source: EUROSTAT, Statistiques régionales

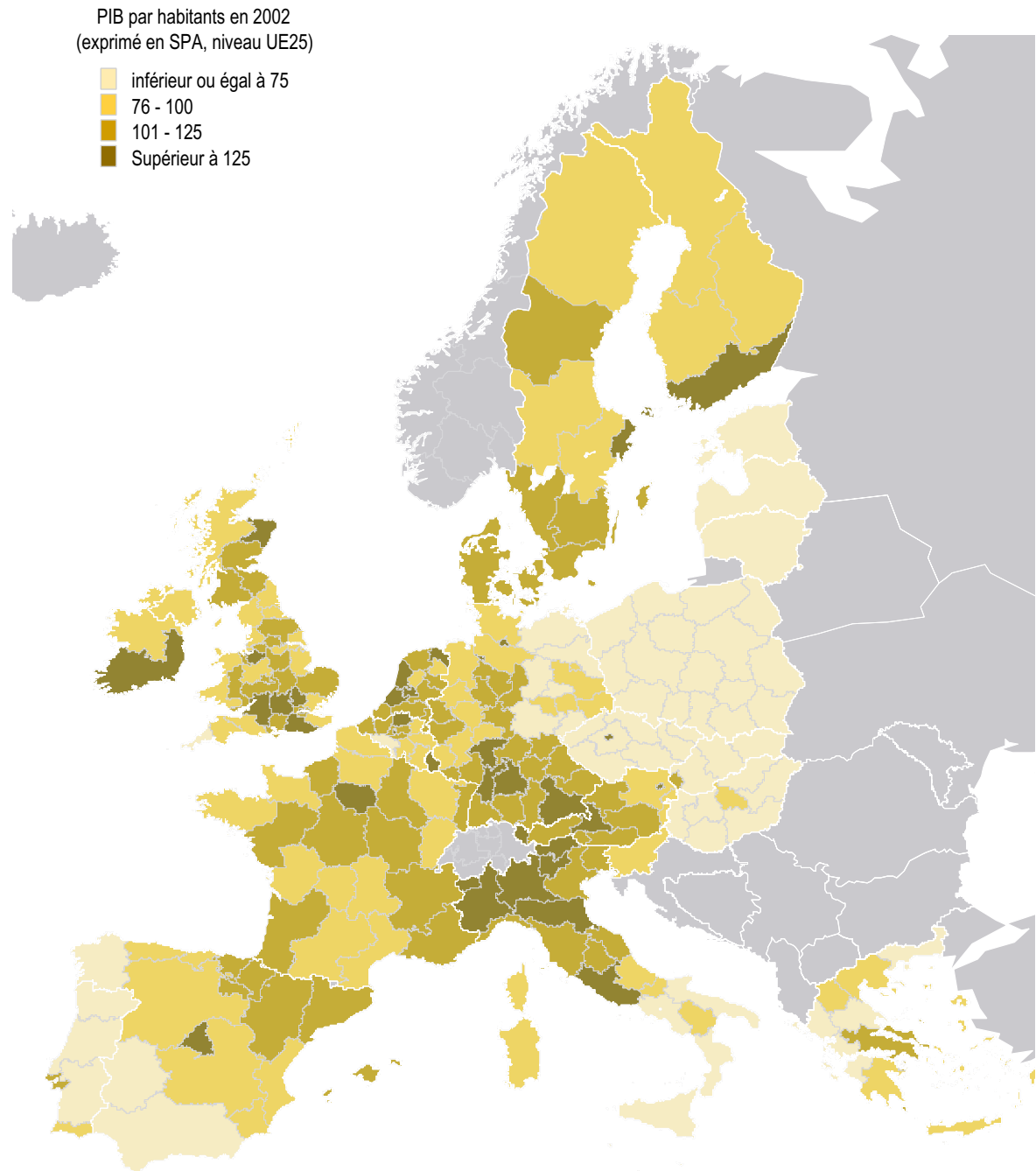
En Espagne, les Communautés Autonomes frontalières ont un PIB par habitant supérieur à la moyenne nationale et même supérieur à la moyenne européenne, exprimé en pourcentage sur la moyenne de l'Union Européenne à 25. Par contre, les PIB par habitant des régions françaises est nettement inférieur à la moyenne française et même à la moyenne de l'Union Européenne à 25 pour Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Finalement, en se référant à la moyenne communautaire entre 1998 et 2002, il est intéressant d'observer que, pour cette zone frontalière, l'évolution dans les régions espagnoles est à la hausse tandis que celle des françaises est à la baisse.



La carte 4 montre la distribution des valeurs du PIB, exprimées en parité de pouvoir d'achat par rapport à la moyenne de l'UE 25 en 2002.

**Carte 4 : PIB régionaux dans l'UE 25 en 2002 ( PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat - UE25= 100 )**



Source: EUROSTAT,

## 2.4 Le commerce extérieur

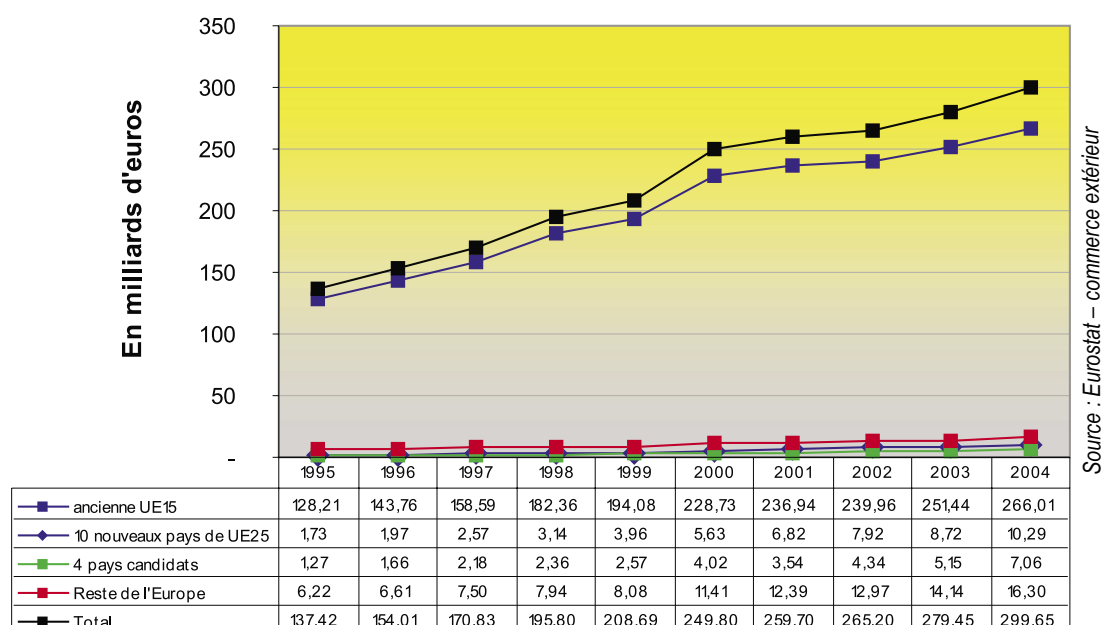
Le commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe géographique (UE25 + les 4 pays candidats à l'entrée dans l'UE, Bulgarie, Croatie, Roumanie, Turquie + les autres pays d'Europe, Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Suisse, Norvège, Biélorussie, Ukraine, Moldavie et Russie) s'élève à 300 milliards d'euros en valeur monétaire ou 1 88 millions de tonnes en tonnages transportés.

**Tableau 2 : Echanges de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en 2004 ( en milliards d'euros )**

Échanges avec	Importations			Exportations			Importations + Exportations		
	Espagne	Portugal	Total de la Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Total de la Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Total de la Péninsule Ibérique
UE-15	137,08	24,91	161,99	88,61	15,41	104,02	225,69	40,32	266,01
UE-25									
10 nouveaux pays	5,51	1,05	6,56	3,41	0,31	3,72	8,92	1,36	10,28
Total UE	142,59	25,96	168,55	92,02	15,72	107,74	234,61	41,68	276,29
Pays candidats à l'entrée dans l'UE : Bulgarie, Croatie, Roumanie, Turquie	2,99	0,41	3,40	3,42	0,25	3,67	6,41	0,66	7,07
Reste de l'Europe (Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Suisse, Norvège, Biélorussie, Ukraine, Moldavie, Russie)	9,74	1,68	11,42	4,35	0,52	4,87	14,09	2,20	16,29
<b>TOTAL</b>	<b>155,32</b>	<b>28,05</b>	<b>183,37</b>	<b>99,79</b>	<b>16,49</b>	<b>116,28</b>	<b>255,11</b>	<b>44,54</b>	<b>299,65</b>

Source : Eurostat – commerce extérieur

**Graphique 4 : Evolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe ( 1995-2004) en milliards d'euros**



Entre 1995 et 2004, le total des échanges – en valeur monétaire – entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique a été multiplié par 2,2.

Les échanges avec les pays de l'UE15, qui en représentent 90 %, ont été multipliés par 2,1. Les échanges avec les 10 nouveaux pays de l'UE25 et avec les 4 pays candidats, qui représentent seulement 5 % du total, ont été multipliés par 5,8. Ceux avec les autres pays de l'Europe (5% du total) ont été multipliés par 2,6.

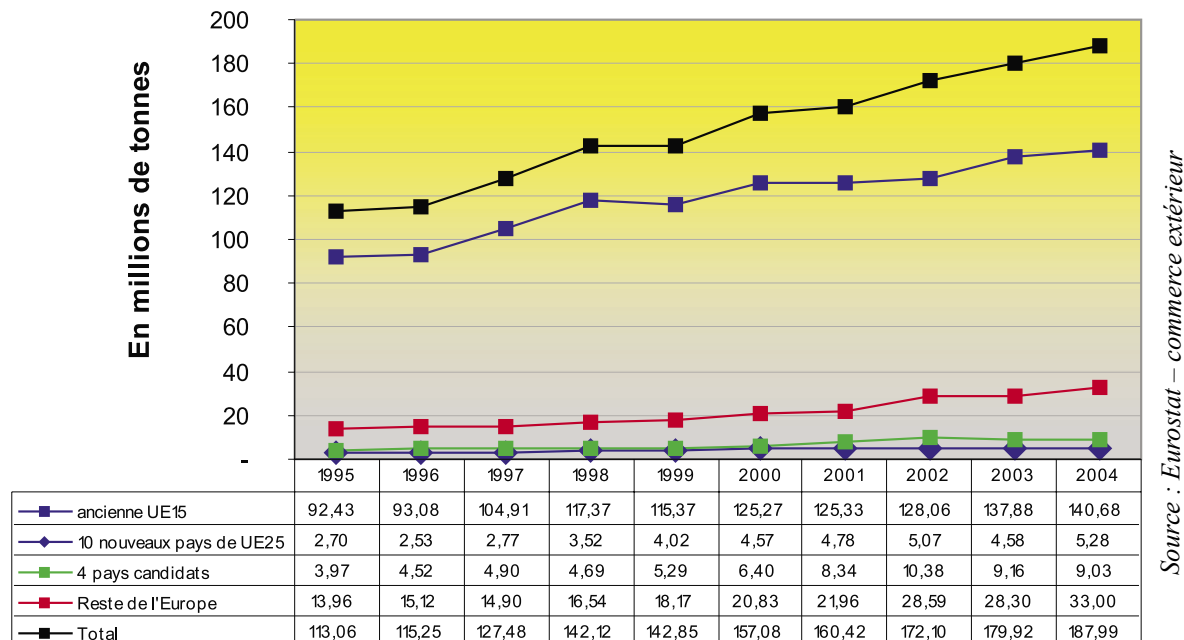


**Tableau 3 : Echanges de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en 2004 ( en millions de tonnes )**

Échanges avec	Importations			Exportations			Importations + Exportations		
	Espagne	Portugal	Total de la Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Total de la Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Total de la Péninsule Ibérique
UE-15	71,80	12,26	84,06	50,27	6,35	56,62	122,07	18,61	140,68
UE-25									
10 nouveaux pays	2,66	0,53	3,19	1,98	0,11	2,09	4,64	0,64	5,28
Total UE	74,46	12,79	87,25	52,25	6,46	58,71	126,71	19,25	145,96
Pays candidats à l'entrée dans l'UE : Bulgarie, Croatie, Roumanie, Turquie	5,48	1,20	6,68	2,17	0,18	2,35	7,65	1,38	9,03
Reste de l'Europe (Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Suisse, Norvège, Biélorussie, Ukraine, Moldavie, Russie)	26,17	3,86	30,03	2,77	0,20	2,97	28,94	4,06	33,00
<b>TOTAL</b>	<b>106,11</b>	<b>17,85</b>	<b>123,96</b>	<b>57,19</b>	<b>6,84</b>	<b>64,03</b>	<b>163,30</b>	<b>24,69</b>	<b>187,99</b>

Source : Eurostat – commerce extérieur

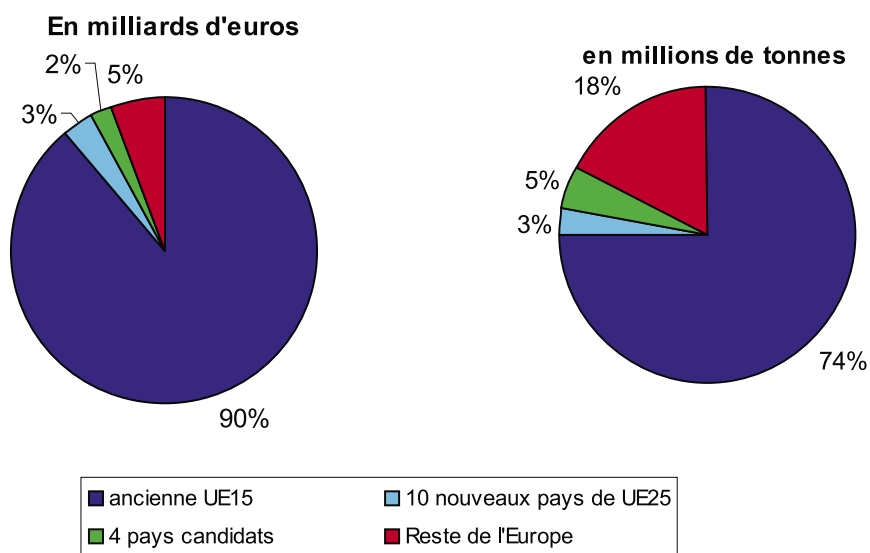
**Graphique 5 : Evolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe ( 1995-2004) en millions de tonnes**



Entre 1995 et 2004, le total des échanges – en tonnages – entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique a été multiplié par 1,7.

Les échanges avec les pays de l'UE15, qui en représentent 74 %, ont été multipliés par 1,5. Les échanges avec les 10 nouveaux pays de l'UE25 et avec les 4 pays candidats, qui représentent seulement 8 % du total, ont été multipliés par 2,1. Ceux avec les autres pays de l'Europe (18 % du total) ont été multipliés par 1,7.

**Graphique 6 : Répartition des échanges de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en 2004**



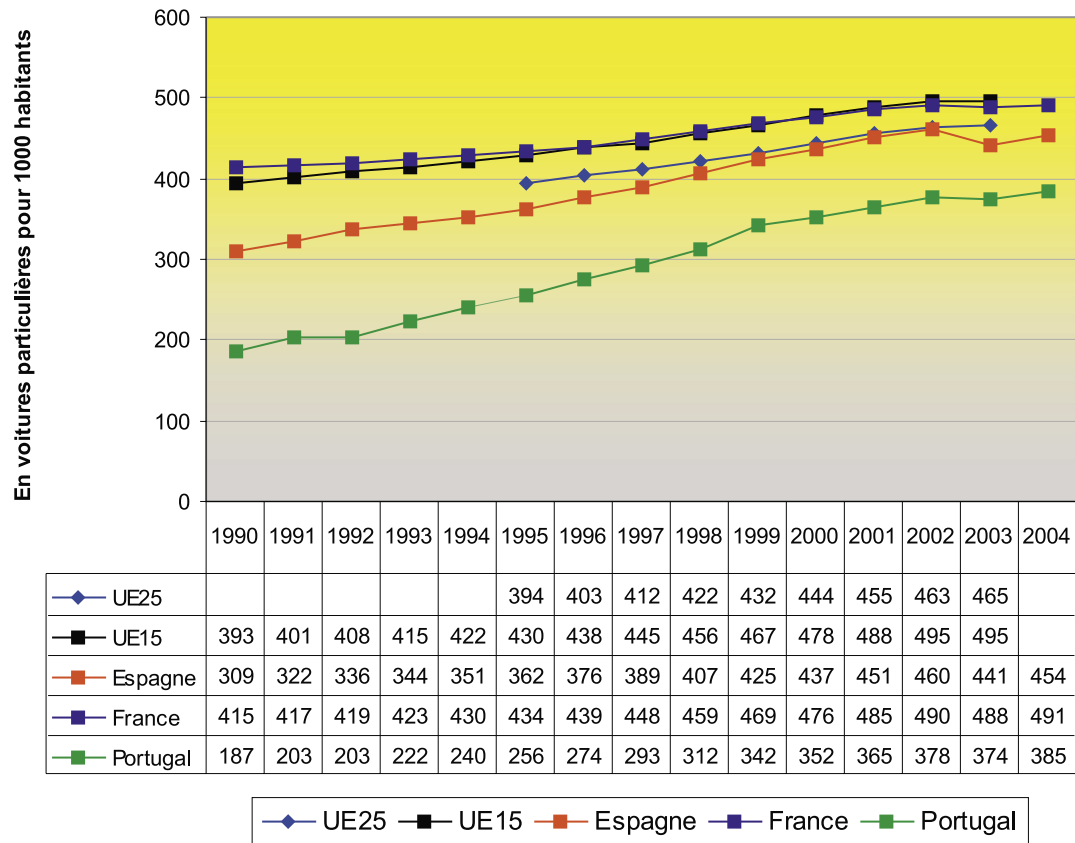
Source : Eurostat – commerce extérieur

## 2.5 Les taux de motorisation

La définition de l'indice de motorisation n'est pas harmonisée au niveau communautaire. Son suivi est mené à bien à partir du recueil élaboré par les services de la Commission Européenne sur base des données nationales, en se rappelant toujours qu'ils peuvent représenter des façons différentes de mesurer la même réalité. Le graphique 7 montre l'évolution des niveaux de motorisation en Espagne, au Portugal et la France.



**Graphique 7 : Evolution du taux de motorisation ( véhicules pour mille habitants ) en Espagne, en France et au Portugal.**



Sources : EUROSTAT – DG TREN – Voitures particulières pour 1000 habitants, OTEP pour le Portugal, Statistical pocket book 2005 pour 2003 et 2004.



# 3 Les Infrastructures

Le chapitre 3 « infrastructures » décrit les réseaux existants et présente les projets en cours de réalisation ainsi que ceux dont la réalisation est approuvée.

## 3.1 Les routes

### 3.1.1 Réseau routier structurant

La carte 5 montre le schéma du réseau transeuropéen du transport «Routes» de l'UE25.

**Carte 5 : réseau transeuropéen des routes de l'UE 25**



Sources : Rectificatif à la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport



**Carte 6 : réseau routier structurant aux abords des Pyrénées**



Sources : Ministère de l'Équipement pour la France, Ministerio de Fomento pour l'Espagne

26 routes traversent la frontière franco-espagnole dans les Pyrénées. Un 27<sup>ème</sup> itinéraire relie l'Espagne et la France en traversant l'Andorre. Les principaux passages sont en gras dans le tableau ci-dessous.

Coté français		Coté espagnol	
Routes	Itinéraires	Itinéraires	Routes
<b>R.D.912</b>	<b>Hendaye</b>	<b>Irún</b>	<b>N-I-H</b>
<b>R.N.10</b>	<b>Hendaye (Béhobie) – Bordeaux</b>	<b>Donostia/San Sebastián – Irún</b>	<b>N-I</b>
<b>A.63</b>	<b>Hendaye (Bariatou) – Bayone</b>	<b>Donostia/San Sebastián – Irún</b>	<b>A-8</b>
R.D.404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibardin	NA-1310
R.D.406	Sare Ouest	Puerto de Lizuñaga	NA-4410
R.D.306	Col de Lizarieta	Etxalar – Lizarreta	NA-4400
R.D.20	Ainhoa – Dancharia – Bayone	Pamplona – Landibar	N-121-B
R.D.949	St. Etienne de Baygorry	Erratzu – Izpegui	NA-2600
R.D.58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi – Olaberri	N-138
R.D.933	St. Jean Pied-de-Port – Orthez	Pamplona – Roncesvalles – Valcarlos	N-135
R.D. 26	Larrau – Tardets	Ochagavía	NA-2011
R.D. 132	Pierre St. Martin – Arette	Isaba – Piedra de S. Martin	NA-1370
R.N. 124	Col du Somport	Col du Somport	N-330
<b>R.N.134</b>	<b>Somport – Pau (tunnel du Somport)</b>	<b>Huesca – Somport (tunnel du Somport)</b>	<b>N-330</b>
R.D.934	Pourtalet - Pau	Huesca – Portalet	A-136
R.D.929	Aragnouet - Lannemezan	Barbastro – Bielsa	A-138
R.D.618	Col du Portillon - Bag. De Luchon	Puerto del Portillón	N-141
<b>R.N.125</b>	<b>Fos - Montréjeau</b>	<b>Lleida - Vielha – Les</b>	<b>N-230</b>
<b>R.N.22</b>	<b>Andorre - Ax - Toulouse</b>	<b>Lleida - La Seu d'Urgel - Andorra</b>	<b>N-145</b>

R.D.68	Puigcerdà - Llívia	Puigcerdà - Llívia	N-154
<b>R.N.20</b>	<b>Bourg-Madame - Toulouse</b>	<b>Barcelona - Puigcerdà</b>	<b>N-152</b>
R.D. 115	Prats de Molló	Molló - Coll d'Ares	C-38
R.D. 3	Coustouges	Maçanet de Cabrenys	GI-505
RD13	Ceret	La Vajol	GI-503
<b>R.N.9</b>	<b>Le Perthus - Perpignan</b>	<b>Barcelona - La Jonquera</b>	<b>N-II</b>
<b>A.9</b>	<b>Le Boulou - Perpignan</b>	<b>Barcelona - La Jonquera</b>	<b>A-7</b>
R.N.114	Cerbère - Perpignan	Barcelona - Figueres - Port Bou	N-260

Sources : Ministerio de Fomento , DG. Carreteras, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer .

Coté atlantique, les 2 itinéraires de la R.N. 10 et de la R.D. 912 sont interdits aux poids lourds de plus de 7,5 t (sauf desserte locale), mais les poids lourds peuvent circuler sur les ponts frontières de la Bidassoa.

Coté Méditerranée, sur la RN 9, la traversée du village du Perthus est interdite aux poids lourds de plus de 11 tonnes. Sur la RN 114, la section comprise entre Port-Vendres et la frontière est interdite aux poids lourds de plus de 20 tonnes.

### 3.1.2 Trafic total

**Carte 7 : Trafic moyen journalier annuel 2004 sur les grands itinéraires**

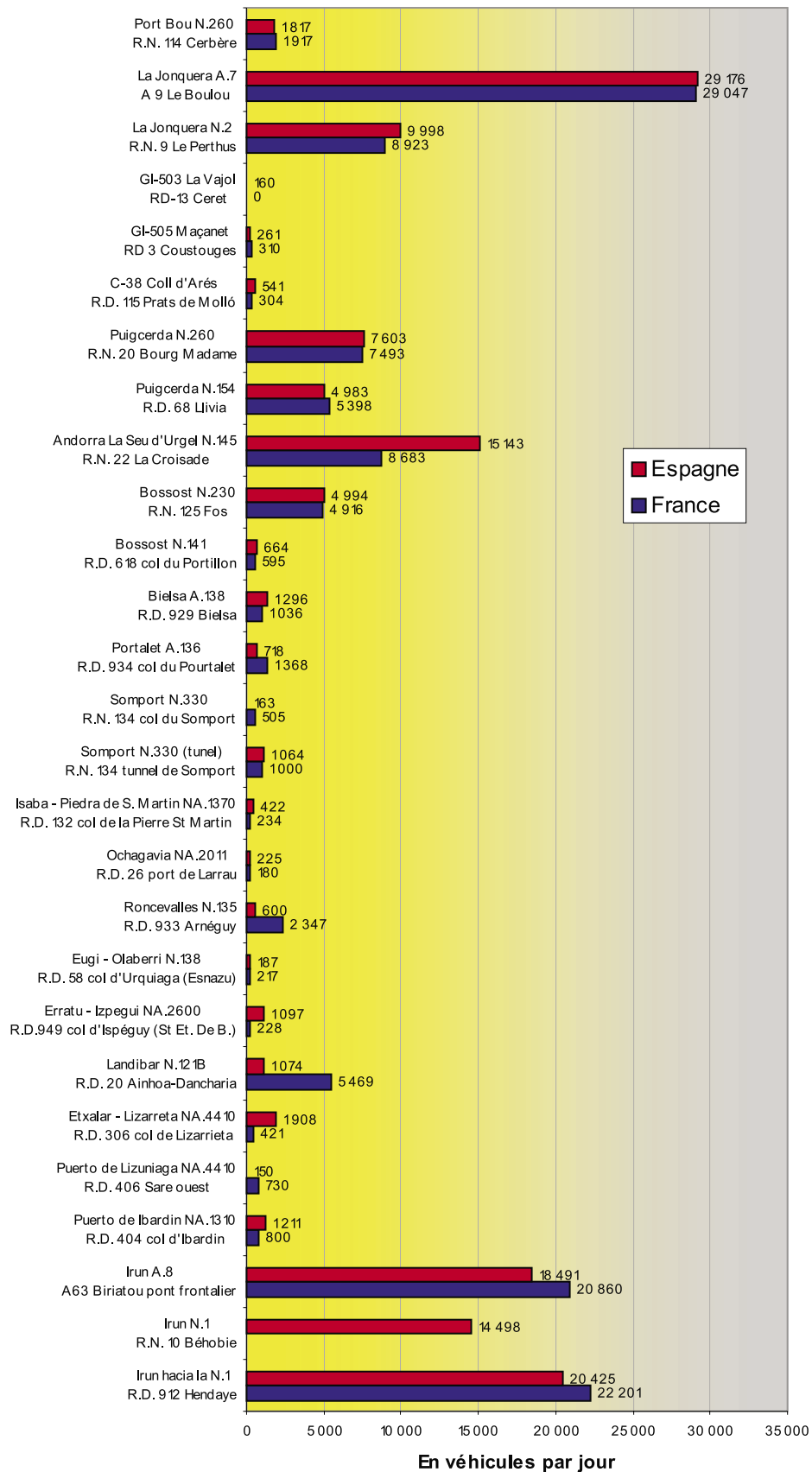


Sources : Ministerio de Fomento, Ministère de l'Équipement, ASF  
Cartographie : DRE Midi - Pyrénées

En moyenne, 140 000 véhicules environ ont traversé chaque jour la frontière franco-espagnole en 2004. 70% de ce trafic passe aux deux extrémités de la chaîne



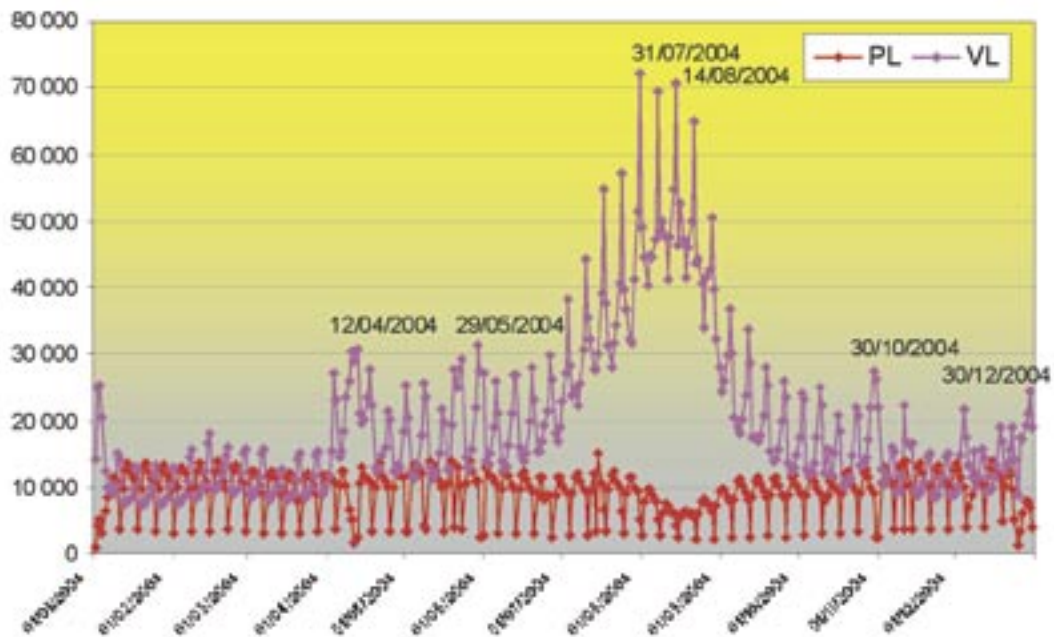
**Graphique 8 : Trafic moyen journalier annuel 2004 sur les 27 passages**



Sources : Ministerio de Fomento, Ministère de l'Équipement, ASF

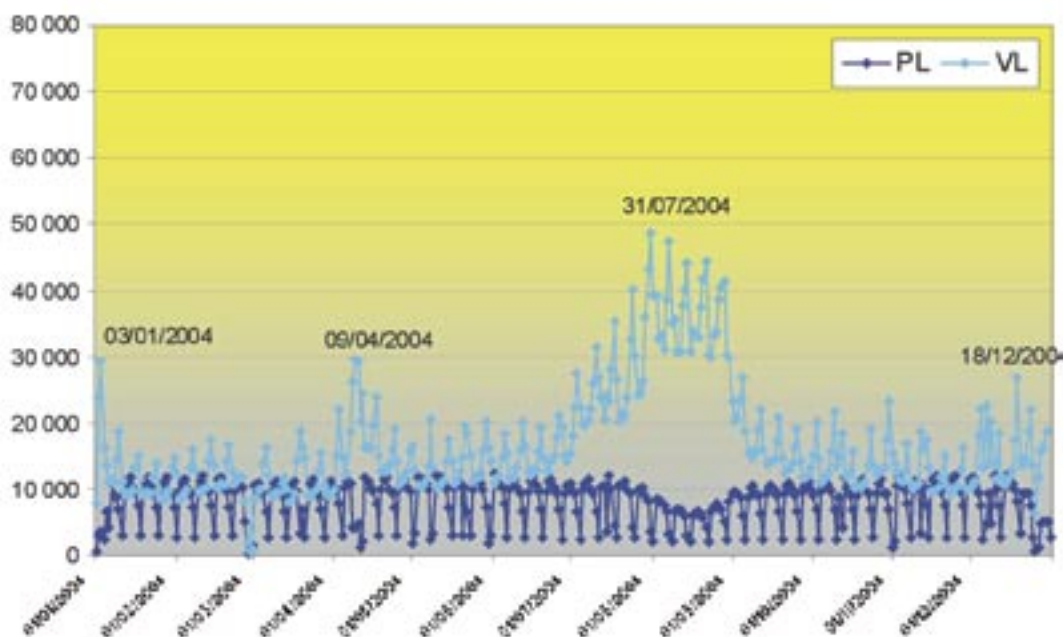
Le graphique 8 donne le trafic moyen journalier tous véhicules (V.L. + P.L. + autocars etc).  
 Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est une notion simple qui permet sur une année de comparer les trafics des différents itinéraires routiers ainsi que leurs évolutions sur plusieurs années. Toutefois, cette notion simple masque la réalité plus complexe des variations de trafics.

**Graphique 9 : Trafic journalier des 366 jours de l'année 2004 sur A9 au Perthus distinguant VL et PL**



Source : ASF – péage du Perthus

**Graphique 10 : Trafic journalier des 366 jours de l'année 2004 sur A63 à Biriattou distinguant VL et PL**



Source : ASF – péage de Biriattou

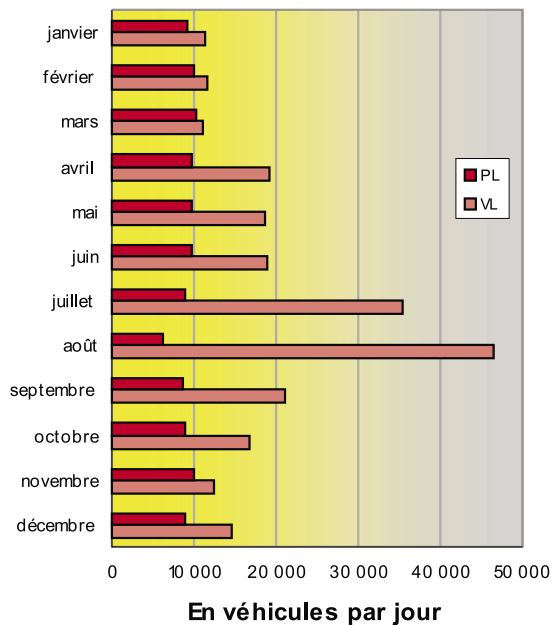


Les graphiques 9 et 10 représentent les trafics de chaque jour de l'année 2004 sur les 2 autoroutes en distinguant les V.L. et les P.L. Ils mettent en évidence

- les fortes pointes d'été des V.L. et le « creux » relatif des P.L. au mois d'août (voir aussi graphiques des trafics moyens mensuels).
- les pointes des trafics V.L. chaque week-end combinées au faible trafic des P.L. le dimanche (interdiction de circuler)
- le poids du trafic P.L. par rapport au trafic V.L. en jour de semaine hors été : le trafic P.L. devient équivalent au trafic V.L. en jour de semaine hors été (voir aussi graphique par type de jour).

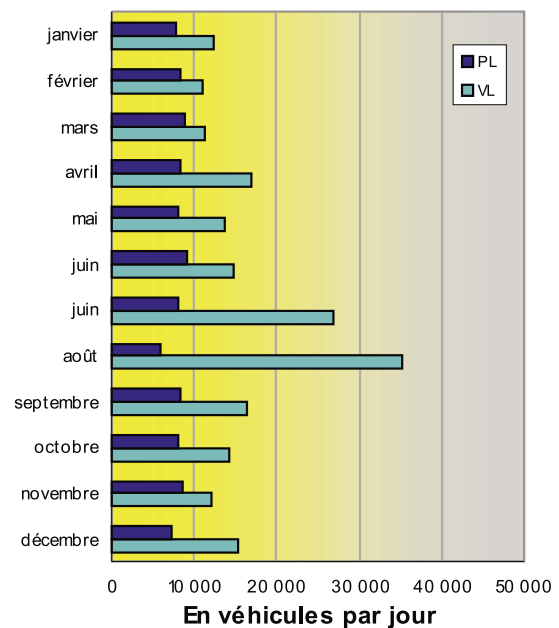
### Graphiques 11 : Trafic moyen journalier VL et PL sur les 2 autoroutes en 2004

#### sur A9 péage du Perthus



Source : ASF-Péages

#### sur A63 péage de Bariatou



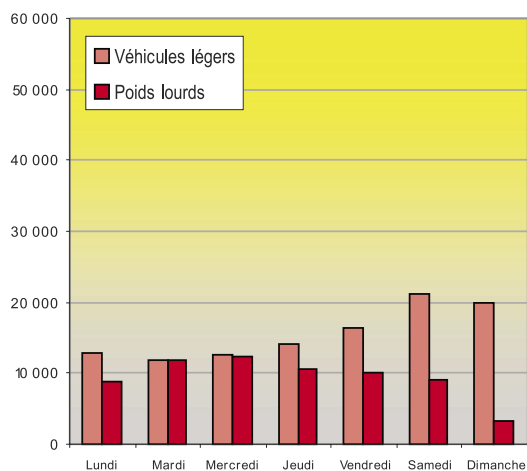
Source : ASF-Péages



## Graphiques 12 : Trafic moyen par type de jour sur les 2 autoroutes en 2004

### sur A9 péage du Perthus

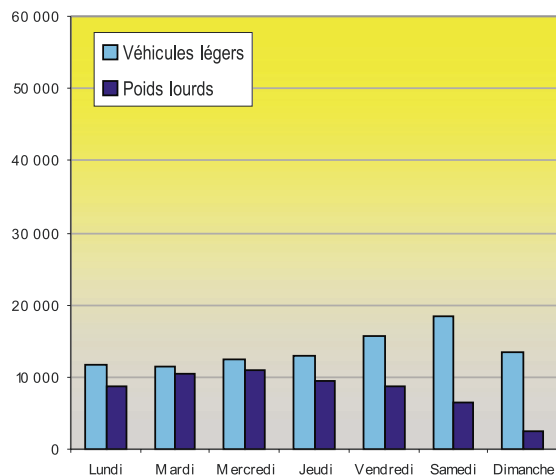
#### hors été



Source : ASF-Péages

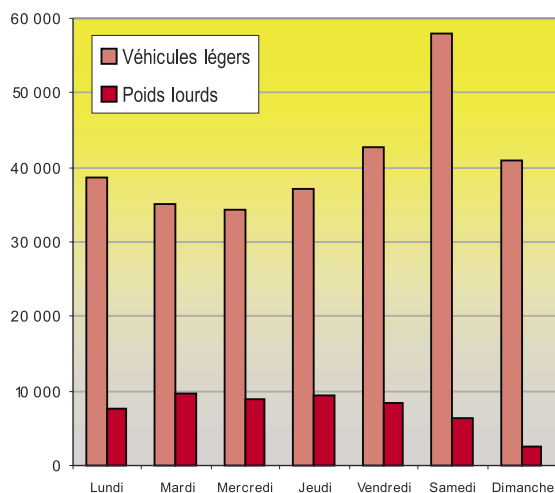
### sur A 63 péage de Bariatou

#### hors été



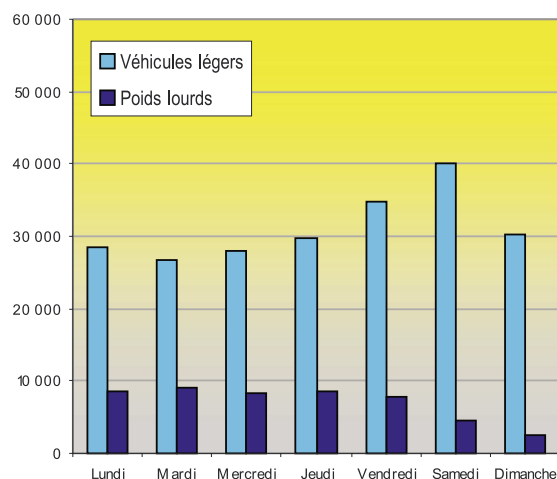
Source : ASF-Péages

#### en été



Source : ASF-Péages

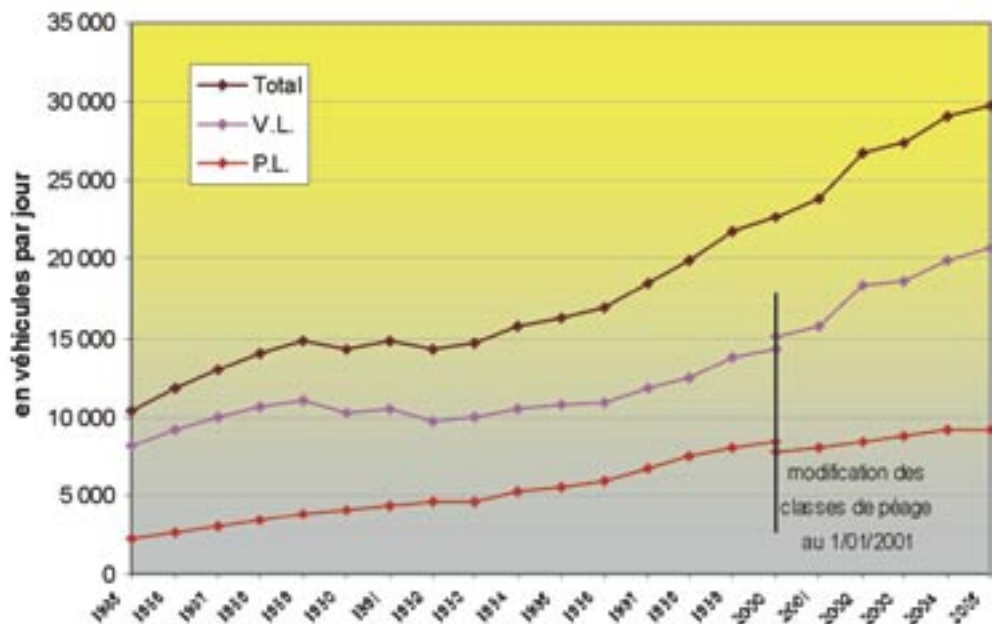
#### en été



Source : ASF-Péages

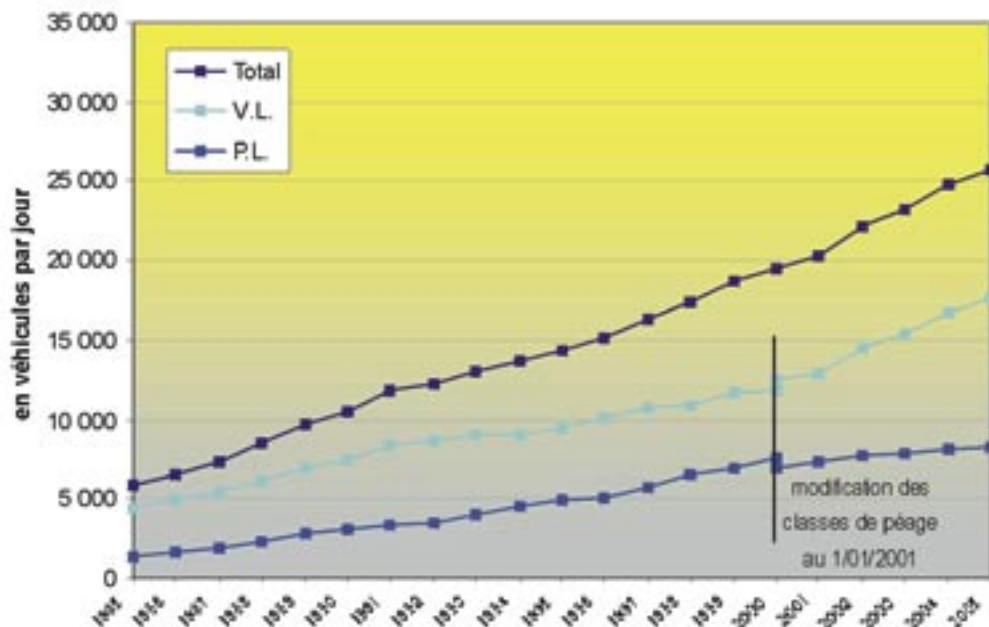


### Graphiques 13 : Evolution du trafic moyen journalier sur les 2 autoroutes sur A9 péage du Perthus



Source : ASF-Péages

### sur A 63 péage de Bariatou



Source : ASF-Péages

L'augmentation du trafic moyen journalier annuel tous véhicules de l'autoroute A63 au péage de Bariatou est remarquablement linéaire : depuis 20 ans, ce trafic tous véhicules augmente de 1000 véhicules chaque année.

L'évolution du trafic moyen journalier annuel tous véhicules de l'autoroute A9 au péage du Perthus est plus irrégulière. Ce trafic a stagné dans les années 1989-1993. Depuis 1995, son augmentation est sensiblement linéaire : depuis cette date, le trafic tous véhicules d'A9 au Perthus augmente en moyenne de 1350 véhicules chaque année.

Le pourcentage de poids lourds s'élève en 2004 à 31,6% au Perthus et à 32,6% à Bariatou (péage).



### 3.1.3 Etat existant du réseau routier structurant en 2005

La carte 8 montre le réseau routier structurant aux abords des Pyrénées avec l'avancement des projets d'aménagement en 2005.

**Carte 8 : Réseau routier structurant aux abords des Pyrénées en 2005 avec avancement des projets**



### 3.1.4 Programmation dans le domaine routier

La rencontre franco-espagnole à haut niveau de du 17 octobre 2005 a approuvé le Programme de Travail suivant pour les liaisons transpyrénéennes routières :

1. Liaison Saragosse – Somport – Pau .

Actions conjointes :

- Ouverture au trafic de marchandises dangereuses du tunnel du Somport à partir de janvier 2006.

Actions en Espagne :

- Mise en service en 2010 de l'aménagement de la section Jaca – Tunnel du Somport.
- Mise en service en 2010 de la totalité de l'autoroute Saragosse – Jaca.

Actions en France :

- Mise en service en 2010 de l'autoroute Langon – Pau.
- Sections Pau-Oloron et déviation d' Oloron : approbation des APS en 2006 avec l'objectif de déclarations d'utilité publique en 2007.
- Réalisation, à court terme (2006) des études et travaux ponctuels sur les sections qui le



nécessitent pour garantir la sécurité du trafic.

- Réalisation en 2006 des études (APS) nécessaires au lancement des enquêtes d'utilité publique pour l'ensemble des sections non couvertes entre Oloron et le tunnel du Somport.
- Ouverture de la déviation de Gan en 2005 et de Bedous en 2007

## 2. Liaison Lleida – Toulouse – par Vielha :

Actions en Espagne :

- Mise en service en 2006 du tunnel de Vielha.
- Finalisation de l'étude informative (APS) et début de l'élaboration des projets :
  - En 2006 : section : Lleida – Tunnel de Vielha.
  - En 2007 : section tunnel de Vielha – frontière française.

Actions en France :

- Prévision de mise en service de la déviation de Fos en 2009.
- Prévision de mise en service de la déviation de Saint Beat en 2011.

## 3. Liaison Pampelune- Orthez.

Actions conjointes :

- Les deux parties constatent l'intérêt des institutions régionales pour cette liaison.
- Les deux pays saluent les avancées obtenues par le gouvernement de la Navarre et le département des Pyrénées Atlantiques pour ce qui concerne la réalisation de l'Avant Projet Sommaire de cette liaison, ainsi que leurs efforts pour assurer une bonne insertion de ce projet dans son environnement.

## 4. Liaison Barcelone – Puigcerda – Toulouse

Actions conjointes :

- A la suite du sommet de Saragosse, les études ont été relancées et seront finalisées en 2006, incluant la détermination du point de raccordement à la frontière.

## 5. Liaison Saint Sebastien – Irun/Hendaye – Bayonne .

Actions en Espagne :

- Mise en service en 2007 de l'autoroute à 3 voies depuis le péage d'Oiartzun jusqu'au péage d'Irun.

Actions en France :

- Obtention en 2007 de la DUP pour l'élargissement à trois voies de l'autoroute entre Belin-Beliet et Saint Geours de Maremne.
- Début des travaux d'élargissement à trois voies en 2007 sur la section Bayonne-frontière espagnole.

## 6. Liaison Barcelone – Perpignan :

Actions en Espagne :

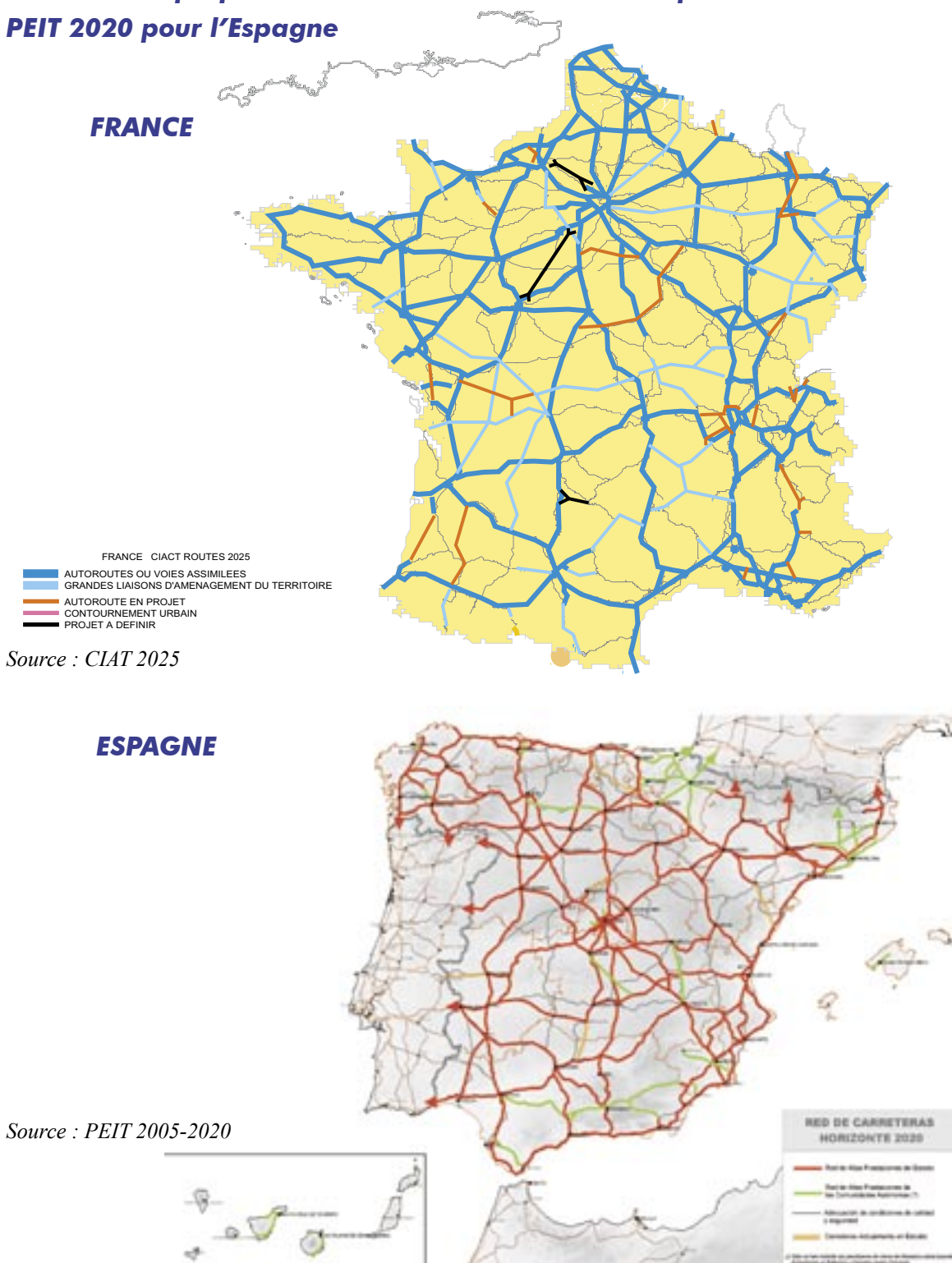
- Mise en service en 2007 de la section entre Caldes de Malavella et Gérone.
- Début en 2006 des travaux de la section Maçanet de la Selva – Caldes de Malavella.
- Fin en 2006 de l'étude informative (APS) Gérone- frontière française.

### 3.1.5 Planification routière à long terme

#### en France et en Espagne

La carte 9 présente les documents de planification du réseau routier pour les deux pays : le CIADT<sup>1</sup> du 18 décembre 2003 complété par les CIACT<sup>2</sup> des 14 octobre 2005 et 6 mars 2006 pour la France et le PEIT<sup>3</sup> 2005-2020 pour l'Espagne.

**Carte 9 : Les projets routiers: Le CIACT Routes 2025 pour la France et le PEIT 2020 pour l'Espagne**



Source : CIAT 2025

Source : PEIT 2005-2020

1 CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire  
 2 CIACT : Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires  
 3 PEIT : Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

## 3.2 Chemin de fer

### 3.2.1 Situation actuelle

La carte 10 présente le réseau transeuropéen ferroviaire de transport de l'UE25.

#### Carte 10 : Réseau ferroviaire structurant de l'UE 25



Source : Rectification à la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29/04/2004 modifiant la décision n°1692/96/Ce sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport

## Carte 11 : Réseau ferré de part et d'autre des Pyrénées



### 3.2.2 Programmation dans le domaine ferroviaire

La rencontre franco-espagnole à haut niveau de du 17 octobre 2005 a approuvé le Programme de Travail suivant pour les liaisons transpyrénéennes ferroviaires :

1. Liaison Figueras – Perpignan – Montpellier.

Actions conjointes.

- Impulser de manière coordonnée les actions nécessaires permettant de formuler une demande conjointe d'augmentation du pourcentage, jusqu'à 20 %, des aides communautaires pour la section Perpignan- Figueras. Les deux Ministères coopéreront avec le coordinateur Etienne Davignon, désigné par la Commission Européenne pour le projet prioritaire n°3 des Réseaux Transeuropéens de Transport « Axe ferroviaire à grande vitesse du Sud Ouest de l'Europe », en souhaitant, comme l'ont exprimé les deux ministres dans un courrier conjoint à la Commission, que celui ci centre son intervention sur la question du financement.



- S'engager, des deux cotés, à réaliser les investissements et à prendre les décisions nécessaires pour que la section internationale Perpignan- Figueras puisse être mise en service dans les délais prévus (2009).

Actions en Espagne :

- Mettre en service en 2009 la section Barcelone- Figueras, ce qui permettra de garantir la continuité de la concession au moment de son entrée en service. A cette date l'ensemble de la ligne Madrid- Barcelone – Figueras sera en exploitation.

Actions en France :

- Terminer en 2009 les travaux de connexion de la section internationale avec la ligne conventionnelle à Perpignan et le programme d'amélioration et d'augmentation de capacité de la ligne Montpellier-Perpignan.
- Pour la déviation de Nîmes-Montpellier, dont la déclaration d'utilité publique a été publiée en mai 2005, l'objectif est de finaliser le plan de financement en 2006 pour permettre l'engagement des travaux.
- Les études préfonctionnelles de la section Montpellier-Perpignan sont lancées en vue d'un débat public.

## 2. Liaison Dax – Vitoria.

Actions conjointes :

- Coordonner les efforts pour obtenir le cofinancement des études réalisées par le GEIE « SEA, Dax-Vitoria » au titre des réseaux transeuropéens de transport, dans le cadre de la politique conjointe qui doit être développée par les deux Ministères en qui concerne le projet prioritaire n° 3 des Réseaux Transeuropéens « Axe ferroviaire à grande vitesse du Sud Ouest de l'Europe ».
- Définir, dans le cadre du Groupe Ferroviaire franco-espagnol, les études nécessaires pour les complexes ferroviaires Irun- Hendaye, qui font partie du corridor ferroviaire Dax – Vitoria, et la répartition des responsabilités pour leur élaboration entre les Ministères et le GEIE.

Actions en Espagne :

- Mettre en service en 2007 la nouvelle ligne Madrid – Valladolid.
- Terminer entre 2007 et 2008 l'ensemble des études de projets de la ligne Valladolid – Burgos – Vitoria et engager le lancement des appels d'offre de travaux.
- Pour la connexion Vitoria –Frontière française, qui fait partie de l'Y basque :
  - Terminer en 2006 les projets de la section Vitoria – Mondragon et commencer à lancer les appels d'offres de travaux.
  - Terminer en 2007 les projets de la section Mondragon – Irun et commencer à lancer les appels d'offres de travaux.



Actions en France :

- Obtenir en 2006 la déclaration d'utilité publique sur la section Angoulême – Bordeaux, ce qui permettra de lancer l'opération en 2007. Sur la section Tours - Angoulême, l'APS sera achevée en 2006 afin de permettre le lancement de l'enquête préalable à la DUP.
- Réaliser en 2006-2007 les études des projets nécessaires à l'amélioration et à l'augmentation de capacité de la ligne Bordeaux- frontière espagnole.
- Lancer en 2005 les procédures de débat public sur une nouvelle ligne entre Bordeaux et la frontière espagnole.

3. Ligne ferroviaire Saragosse – Canfranc – Pau.

Actions conjointes :

- Il est proposé aux collectivités territoriales concernées de participer à l'évaluation du projet de réouverture de la ligne en tenant compte du projet de nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées, dans une perspective de coopération interrégionale, au sein d'un groupe de travail auquel seront associés les deux ministères, compte tenu de leurs politiques ferroviaires respectives.

4. Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne de grande capacité.

Actions conjointes :

- Lancer, avant la fin 2005<sup>1</sup>, l'étude relative à la modélisation de la répartition modale des trafics de marchandises et à l'analyse de l'inscription fonctionnelle de la nouvelle liaison ferroviaire dans les réseaux ferroviaires des deux pays, afin que les premiers résultats puissent être obtenus au cours de l'année 2006 en vue de la définition des corridors de tracés possibles
- Dans une phase ultérieure sera engagée l'étude qui porte sur l'analyse territoriale et environnementale des tracés, à l'intérieur des corridors préalablement définis. La finalisation de cette étude est envisageable en 2008.
- Les deux pays rappellent qu'ils ont inscrit ce projet dans leurs planifications stratégiques respectives, conformément au projet prioritaire n° 16 des réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T).

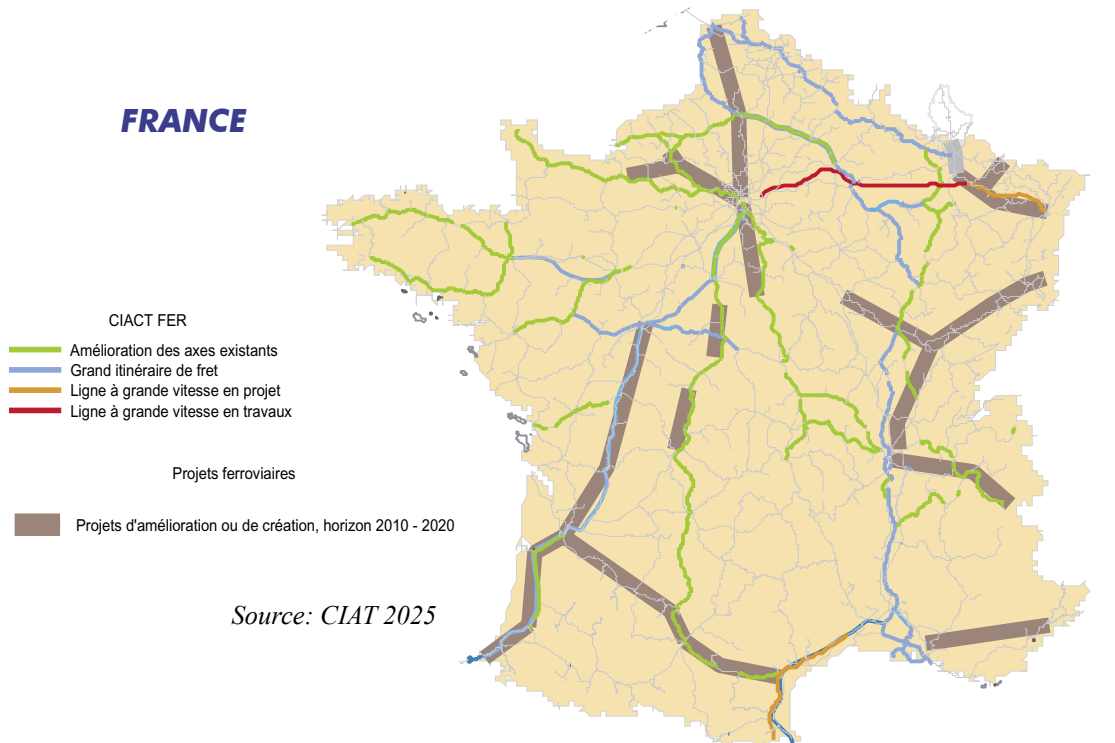
(1) L'appel d'offres pour la réalisation de l'étude relative à la modélisation de la répartition modale des trafics de marchandises transpyrénéens a été lancé le 9 mai 2006 par le Ministerio de Fomento - Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación.

### 3.2.3 Planification ferroviaire à long terme

#### en Espagne et en France

La carte 12 présente les documents de planification du réseau ferroviaire pour les deux pays : le CIADT<sup>1</sup> du 18 décembre 2003 complété par les CIACT<sup>2</sup> des 14 octobre 2005 et 6 mars 2006 pour la France et le PEIT<sup>3</sup> 2005-2020 pour l'Espagne.

**Carte 12 : Projets fer - CIADT fer pour la France, PEIT fer pour l'Espagne**



1CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

2 CIACT : Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires

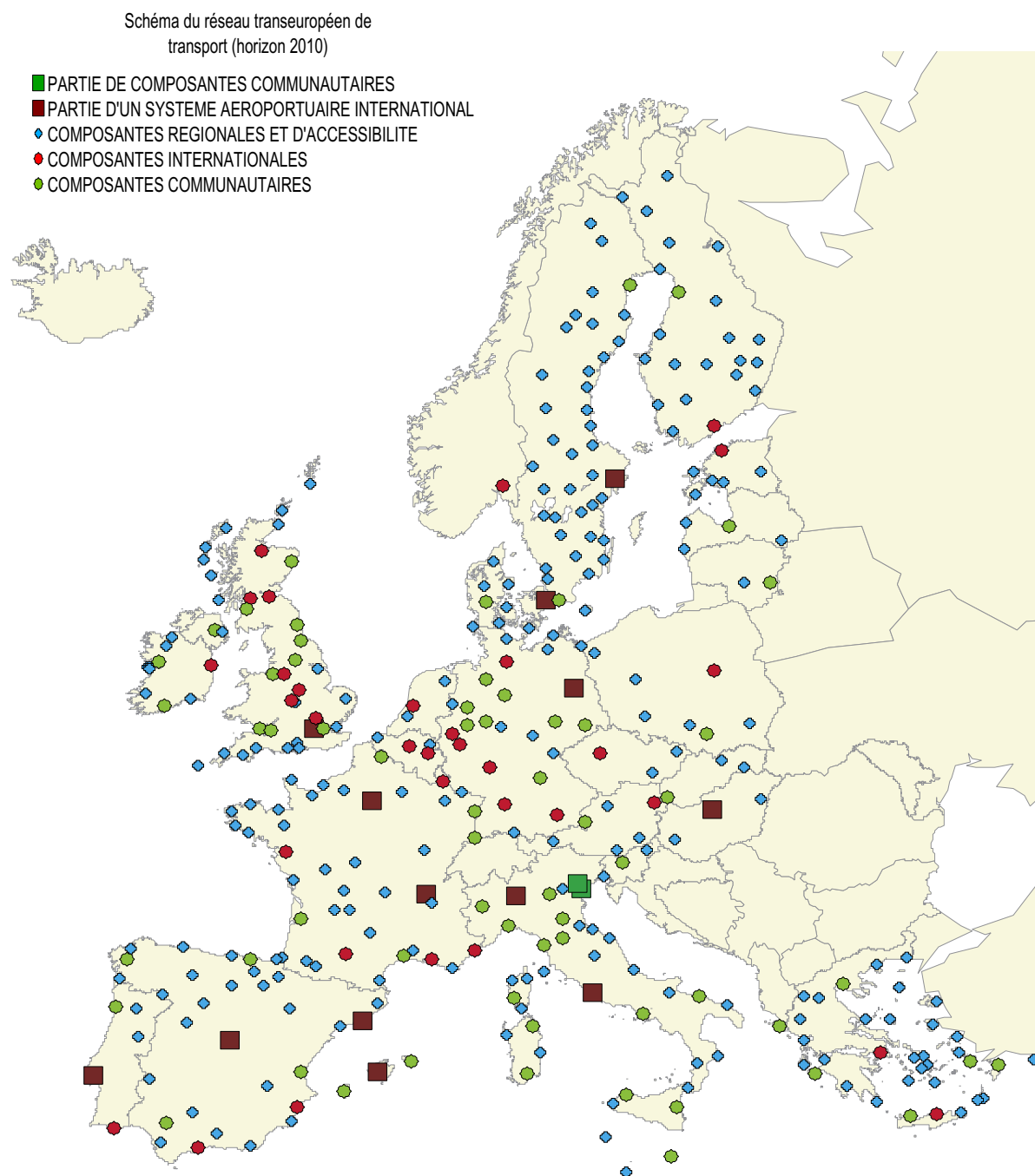
3 PEIT : Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

Source: PEIT 2005-2020



### 3.3 Aéroports

**Carte 13 : Les aéroports de l'UE 25**



Source : Rectification à la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 19/04/2004 modifiant la décision n°1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport

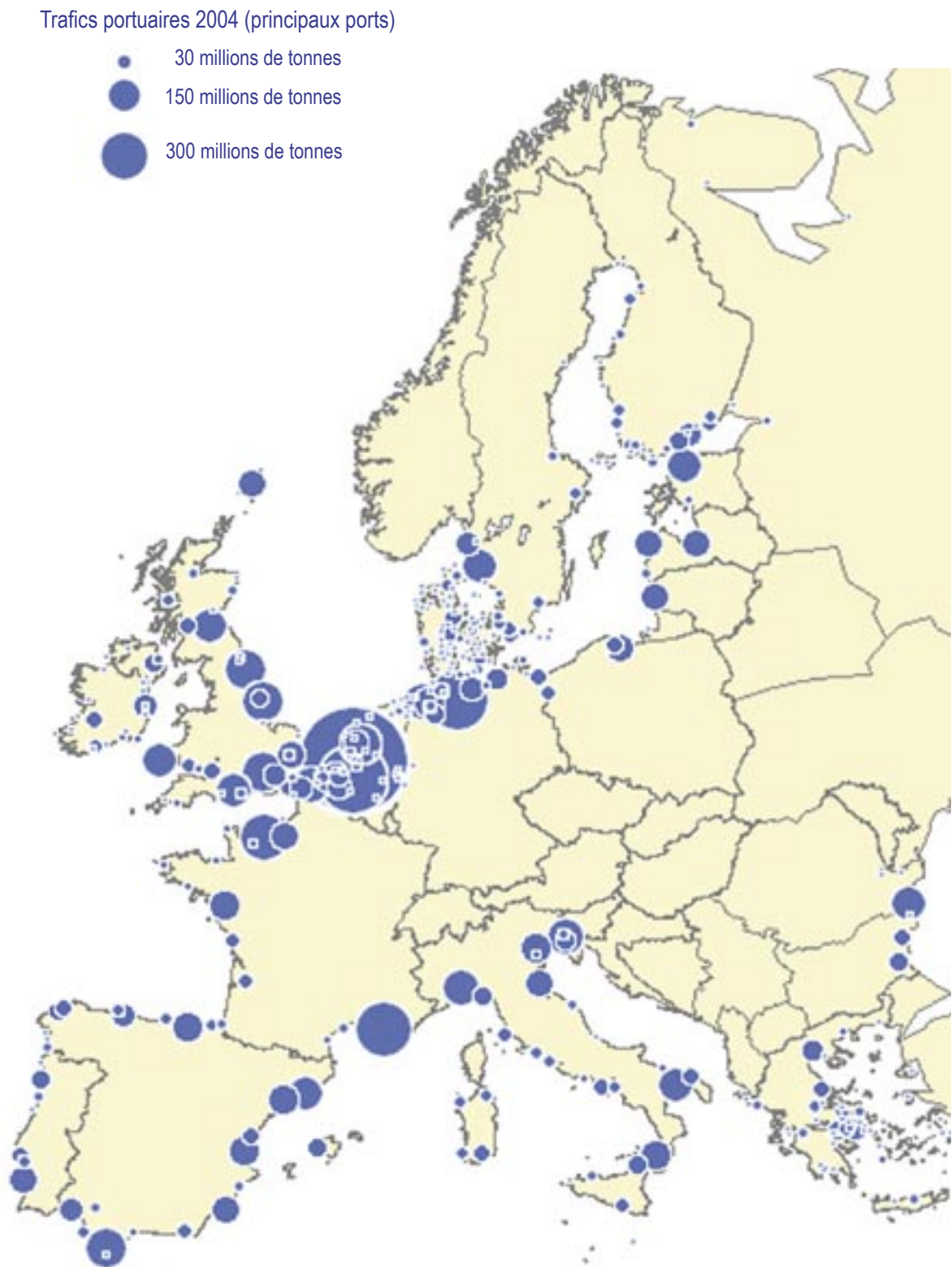
L'aéroport de Madrid - Barajas, avec un trafic total en 2004 de 38,7 millions de passagers, dont 20,1 en international occupe le cinquième place des aéroports européens, derrière Paris - Charles de Gaulle, Londres-Heathrow, Francfort Rhein/Main et Amsterdam Schiphol.

A proximité des Pyrénées, l'aéroport de Barcelone a un trafic total de 24,6 millions de voyageurs en 2004 dont 12,6 millions en international.



### 3.4 Ports

**Carte 14 : Ports sur l'Europe géographique**



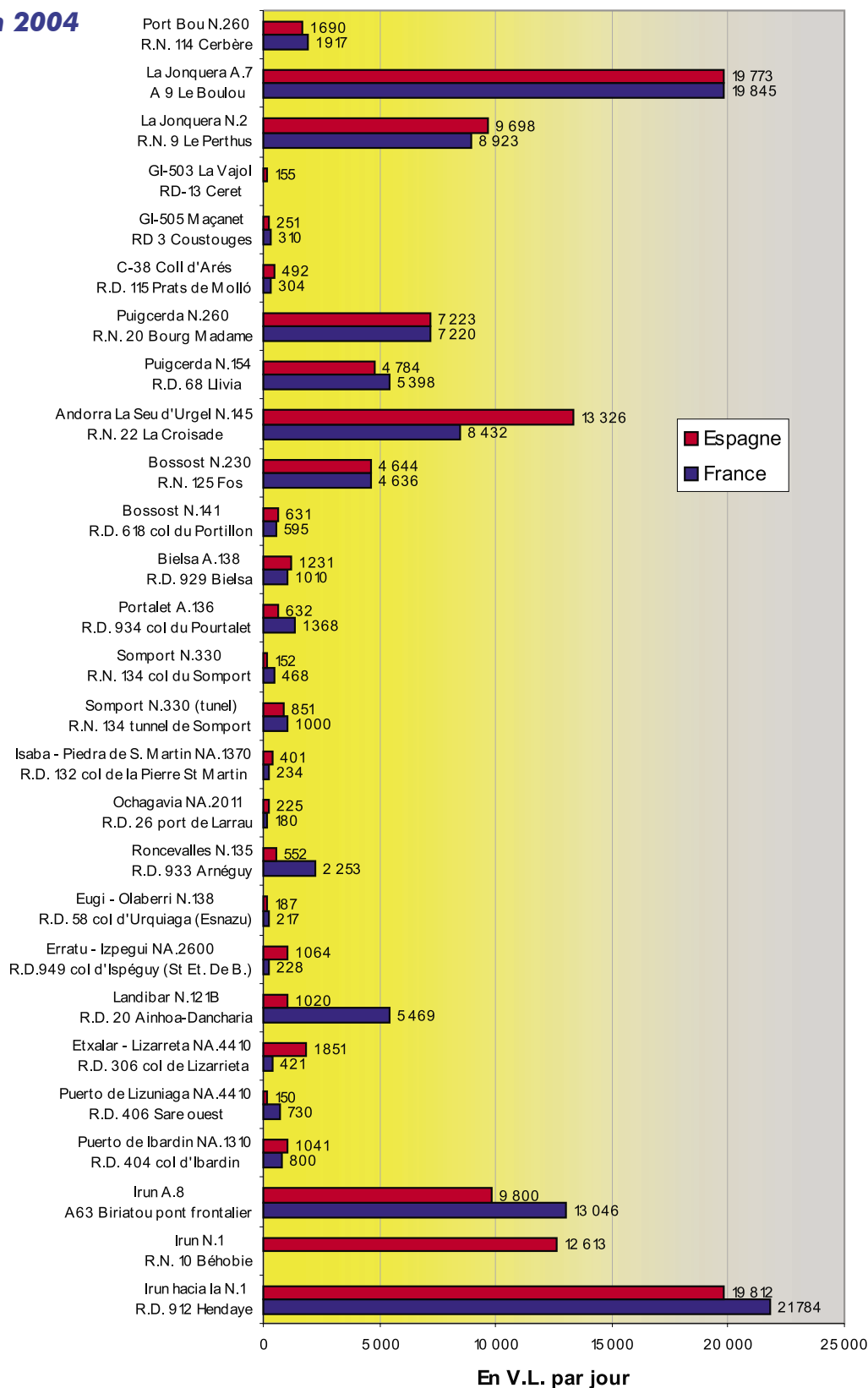
Source : Euro Global Map, GISCO

# 4 Trafic de voyageurs

## 4.1 Les routes

### 4.1.1 Le trafic des véhicules légers sur les passages frontaliers routiers.

**Graphique 14 : Trafics moyens journaliers annuels de véhicules légers en 2004**



Sources : Ministerio de Fomento, DG Carreteras, Ministère de l'Équipement, ASF



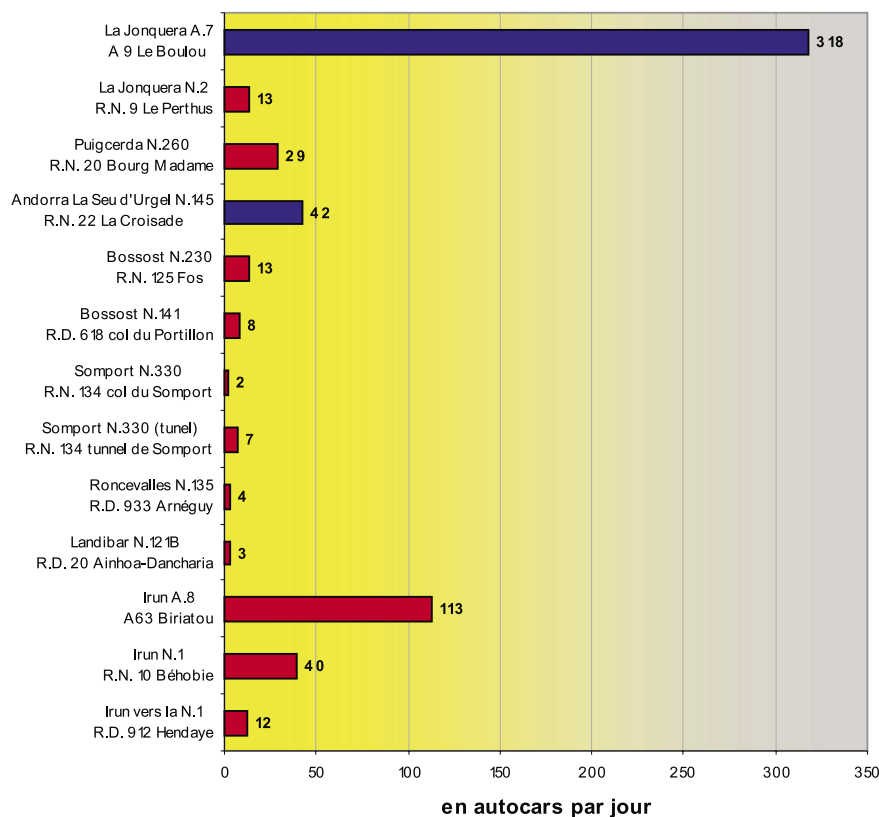
Sur les 27 passages frontaliers, seulement 9 ont un trafic supérieur à 5000 véhicules par jour.

Les trafics moyens journaliers observés 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 2004, environ **119 400 véhicules légers** par jour ont ainsi en moyenne franchi la frontière, dont 34% par les routes à l'intérieur du massif, 28% par les autoroutes littorales et 38% par les autres routes côtières.

## 4.1.2 Le trafic des autocars

**Graphique 15 : Trafics moyens journaliers des autocars en 2004**



Sources : Ministerio de Fomento, DG Carreteras et IET (barres rouges), Ministère de l'Équipement pour R.N. 22 et A9 (barres bleues)

La circulation des P.L. et des autocars est interdite sur la R.N. 9 au Perthus et sur la R.N. 114 à Cerbère, c'est pourquoi le trafic des autocars y est nul. Les 13 autocars comptés sur la N2 à La Jonquera franchissent la frontière par l'autoroute. En 2004, environ **590 autocars par jour** ont ainsi en moyenne franchi la frontière, dont 73% par les autoroutes littorales.

### 4.1.3 Exploitation des enquêtes tourisme pour VL et autocars

L'Institut d'Études Touristiques espagnol procède à des enquêtes par interviews sur les 13 principaux points de franchissement de la frontière (qui représentent 98% du trafic V.L. de l'ensemble de la frontière). Les enquêtes de l'IET permettent de connaître les flux touristiques soit :

- Le nombre d'étrangers entrant en Espagne par la route en V.L. ou en autocars (base de données FRONTUR)
- Le nombre d'Espagnols sortant d'Espagne par la route en V.L. ou en autocars (base de données FAMILITUR)

Pour obtenir une estimation du nombre total de voyageurs traversant la frontière, on complète par :

- Les données touristiques du Portugal (DG Turismo)
- Les migrations alternantes françaises (INSEE) et espagnoles (INE)
- Les migrations vers le Maghreb (enquête paso estrecho)

Le tableau 5 donne le nombre total de voyageurs franchissant les 13 principaux points de passage de la frontière franco-espagnole en 2004 par les sources citées ci-dessus.

**Tableau 5 : Nombre total de voyageurs estimés par les sources touristiques en 2004 pour un seul sens**

Source données	Nombre de voyageurs pour 1 sens		
	V.L.	Autocar	Total
FRONTUR	28 832 816	2 069 521	30 902 337
FAMILITUR	12 050 540	895 103	12 945 643
<b>Total tourisme Espagne</b>	<b>40 883 356</b>	<b>2 964 624</b>	<b>43 847 980</b>
<i>Tourisme Portugal</i>	<i>1 698 312</i>	<i>16 531</i>	<i>1 714 843</i>
<i>Migrations Alternantes France</i>	<i>378 150</i>		<i>378 150</i>
<i>Migrations Alternantes Espagne</i>	<i>592 500</i>		<i>592 500</i>
<i>Migrations Maghreb</i>	<i>888 582</i>		<i>888 582</i>
<i>Total autres voyageurs</i>	<i>3 557 544</i>	<i>16 531</i>	<i>3 574 075</i>
<b>TOTAL</b>	<b>44 440 900</b>	<b>2 981 155</b>	<b>47 422 055</b>

Sur un total de 47,4 millions de voyageurs par sens, les voyageurs non recensés par la base touristique espagnole représentent 7% du total.

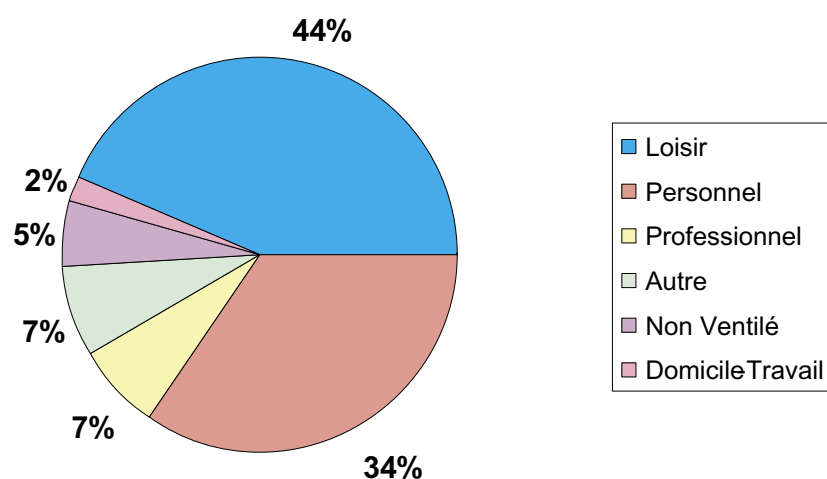
Les données FRONTUR et FAMILITUR divisées par le trafic moyen journalier annuel des V.L. et des autocars permet de calculer le taux de remplissage des véhicules. Les résultats obtenus sont de **2 personnes par véhicule pour les V.L. et 27 personnes par véhicule pour les autocars.**



Les enquêtes tourisme permettent de connaître les motifs des déplacements ainsi que les zones d'origine et de destination des déplacements.

**Tableau 6 : Répartition des voyageurs VL et autocars 2004 par motif de déplacement**

Motif	Nord-Sud	Sud-Nord	Total	%
	Etrangers entrant en Espagne	Espagnols sortant d'Espagne		
Loisir	13 922 194	6 777 732	20 699 926	44%
Personnel	12 550 770	3 777 533	16 328 303	34%
Professionnel	1 628 698	1 644 427	3 273 125	7%
Autre	2 800 698	752 033	3 552 731	7%
Non Ventilé	2 366 869	230 451	2 597 320	5%
Domicile-Travail	378 150	592 500	970 650	2%
Total	33 647 379	13 774 676	47 422 055	100%



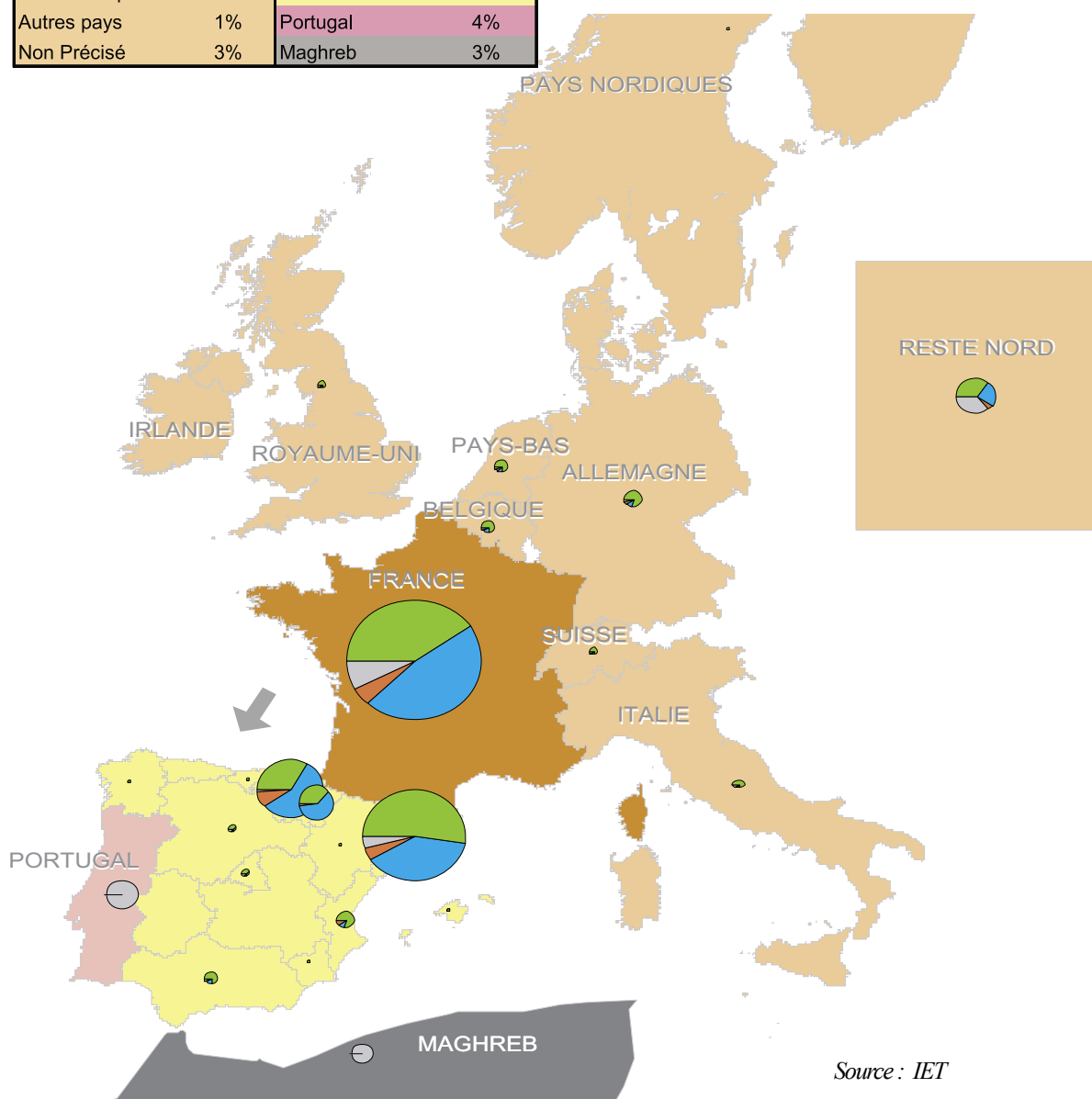
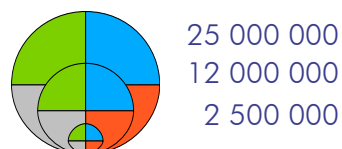
Près de la moitié (44%) des déplacements effectués par la route concernent le motif loisir. Les déplacements personnels (achat, famille, santé) représentent un tiers des flux enregistrés. Les autres motifs sont nettement moins représentés.

### Carte 15 : Principales zones d'origine et de destination des étrangers entrant en Espagne en 2004

33 650 000 étrangers entrant en Espagne			
Origine	%	Destination	%
France	75%	Catalogne	46%
Allemagne	4%	Pays Basque	23%
Pays-Bas	2%	Navarre	9%
Royaume-Uni	2%	Cté de Valence	3%
Belgique	2%	Andalousie	2%
Italie	2%	Castilla León	1%
Suisse	1%	Madrid	1%
Portugal	1%	Autres CA	2%
Pays Nordiques	1%	Espagne (NP)	1%
Reste Europe	7%	Transit	5%
Autres pays	1%	Portugal	4%
Non Précisé	3%	Maghreb	3%

Voyageurs par mode route en 2004 par motifs

- Loisirs
- Personnel
- Professionnel
- Autres motifs



Source : IET

75% des étrangers entrant en Espagne par la route viennent de France. Les destinations les plus fréquentes en Espagne sont la Catalogne (46%) et le Pays Basque (23%).

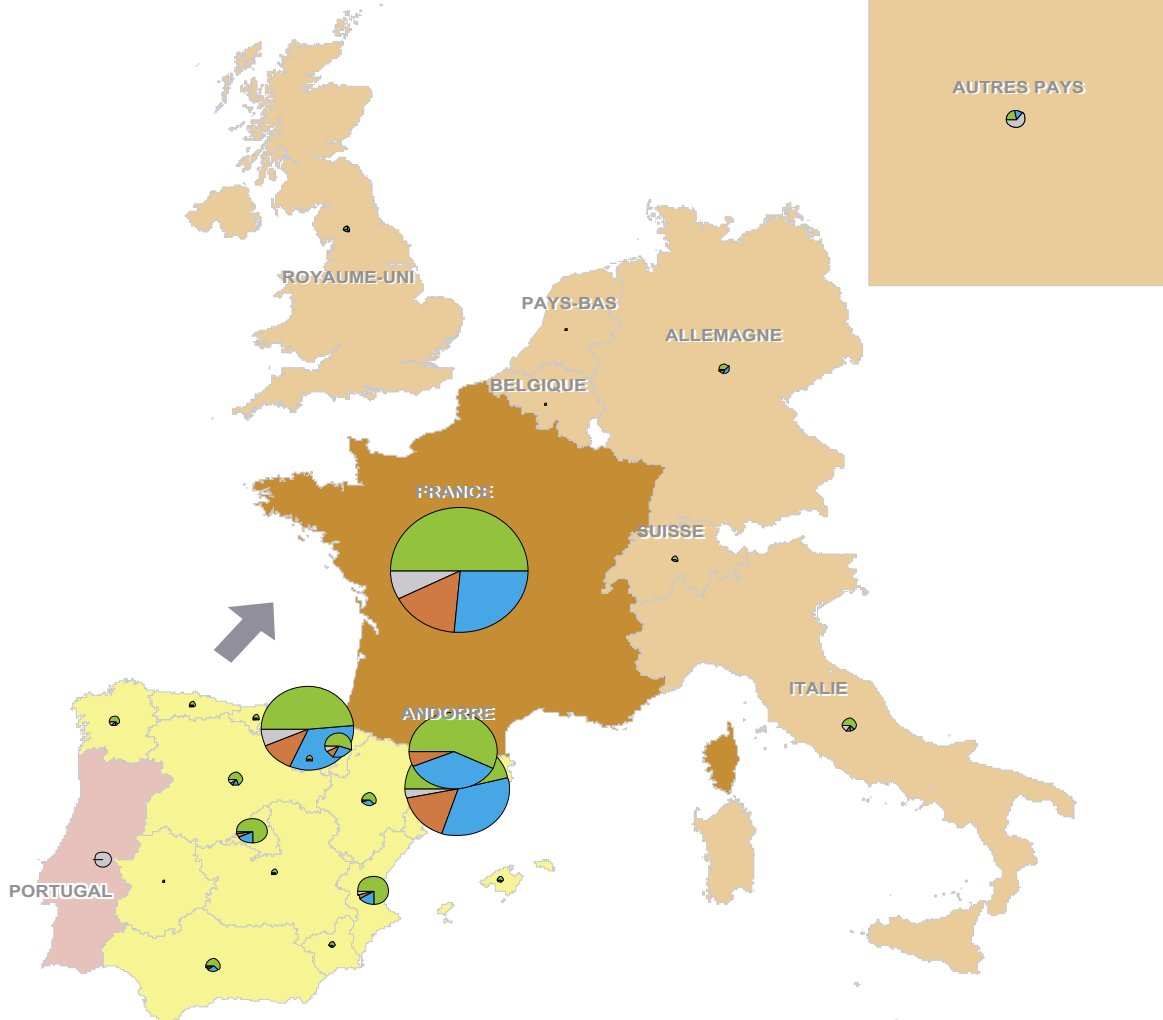
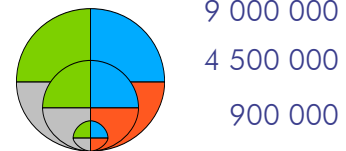


### Carte 16 : Principales zones d'origine et de destination des Espagnols sortant d'Espagne en 2004

13 770 000 Espagnols sortant d'Espagne			
Origine	%	Destination	%
Catalogne	39%	France	64%
Pays Basque	31%	Andorre	30%
Cté de Valence	5%	Italie	2%
Madrid	5%	Allemagne	1%
Navarre	4%	Benelux	1%
Aragon	2%	Royaume-Uni	0%
Autres CA	7%	Suisse	0%
Espagne (NP)	5%	Zone Nord	0%
Portugal	2%	Autres pays	2%

Voyageurs par mode route en 2004 par motifs

- Loisirs
- Personnel
- Professionnel
- Autres motifs



Source : IET

70% des Espagnols sortant d'Espagne par la route viennent de Catalogne et du Pays Basque. Les destinations les plus fréquentes sont l'Andorre et la France (94%). Les destinations au delà de la France sont très faiblement représentées (6%).



## 4.1.4 Estimation du flux de voyageurs

Le flux des voyageurs franchissant les Pyrénées par la route est estimé à partir d'une part des trafic mesurés par les comptages et d'autre part par les taux d'occupation de ces véhicules.

Jusqu'à présent, l'Observatoire des trafics pyrénéens avait retenu : 2 personnes pour les V.L. (taux mesurés lors des enquêtes immatriculation) et 40 personnes pour les autocars.

L'exploitation des enquêtes tourisme confirme le taux de 2 personnes par véhicule pour les V.L. mais donne un taux de 27 personnes pour les autocars.

Le flux de voyageurs franchissant les Pyrénées par la route est calculé pour 2004 avec ces nouveaux taux de remplissage :

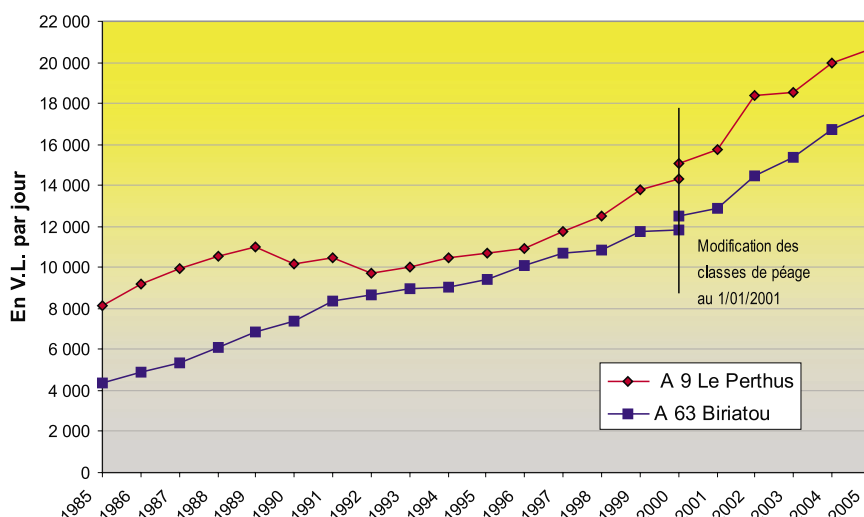
Type de véhicule	Trafic moyen journalier	Taux d'occupation	Année 2004
V.L.	119 400	2	87,4 millions
autocars	590	27	5,8 millions
Total			93,2 millions

En tenant compte de la répartition par zones géographiques (estimée à partir des enquêtes touristiques), ce flux de trafic peut se répartir de la manière suivante :

Origine/Destination	Véhicules légers		Autocars		Total Millions
	%	Millions	%	Millions	
France	85%	74,3	50%	2,9	77,7
Reste de l'Europe	15%	13,1	50%	2,9	16,5
Total		87,4		5,8	93,2

## 4.1.5 Zoom sur les 2 autoroutes

**Graphique 16 : Evolution du trafic journalier des VL sur les 2 autoroutes**



Source : ASF - Péage



## 4.2 Ferroviaire

Le fichier SNCF de « billets vendus en France » en 2004 pour l'Espagne, donne environ 362 000 voyageurs dans le sens nord - sud et 103 000 voyageurs dans le sens sud – nord.

Pour estimer le nombre total de voyageurs Français et Espagnols, les hypothèses sont les suivantes :

- A l'image des voyageurs routiers, hypothèse qu'il y a 2 fois moins d'Espagnols à venir en France qu'il n'y a de Français à aller en Espagne
- De plus, hypothèse que le comportement des Espagnols est semblable à celui des français pour l'achat des billets .

Les résultats sont alors suivants :

BILLETS VENDUS en FRANCE :

- Français : 103 000 allers-retours
- Français : 172 000 allers simples
- Espagnols : 86 000 retours

BILLETS VENDUS en ESPAGNE :

- Français : 172 000 retours
- Espagnols : 86 000 allers simples
- Espagnols : 52 000 allers-retours

Soit :  $103\,000 + 172\,000 + 86\,000 + 52\,000$  allers retours = 413 000 voyageurs français ou espagnols pour chaque sens.

Pour les autres voyageurs européens, la RENFE recense pour l'année 2004 :

- 58 000 voyages 2 sens confondus entre l'Espagne et l'Italie
- 48 000 voyages 2 sens confondus entre l'Espagne et la Suisse
- 77 000 voyages 2 sens confondus entre le Portugal et la France ou au delà.

Le total des voyageurs payants par mode ferré traversant la frontière entre la France et l'Espagne serait alors d'environ **1 010 000 pour les 2 sens confondus**

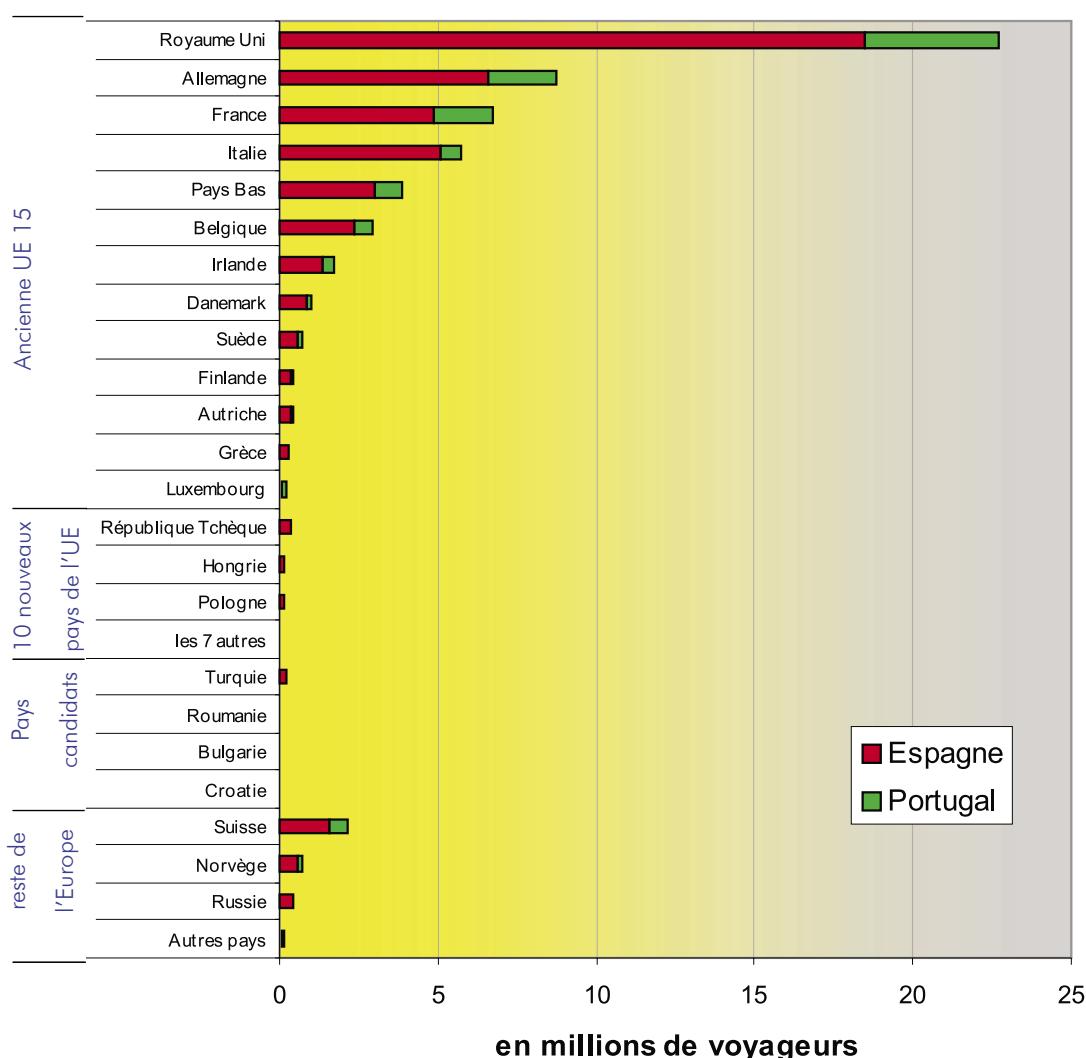
Les principales origines-destinations en Espagne sont Barcelone (63%), Madrid (20%) et Gérone (7%).

## 4.3 Aérien

Le transport aérien de voyageurs a une grande importance en Espagne aussi bien dans l'espace intérieur que dans le cadre international. Il faut rappeler, toutefois, l'importance des flux en provenance ou à destination des îles espagnoles (Baléares et Canaries), qui représentent plus de 50% du trafic, distribué entre les deux archipels, et qui ne peuvent pas être utilisés pour des comparaisons alternatives aux trafics terrestres ou maritimes.

Le graphique 17 montre la répartition par pays d'origine ou de destination des voyageurs aériens entre la Péninsule Ibérique et l'Europe.

**Graphique 17 : Répartition du trafic aérien de passagers entre la péninsule ibérique et l'Europe en 2004**



Source : Ministerio de Fomento – DG de Aviacion Civil pour l'Espagne, ENA pour le Portugal

Le nombre total de voyageurs aériens entre la péninsule ibérique et l'Europe s'élève à

**60 millions** pour l'année 2004.



**Tableau 7 : Nombre de voyageurs aériens en 2004 entre la Péninsule ibérique et l'Europe ( en millions de voyageurs )**

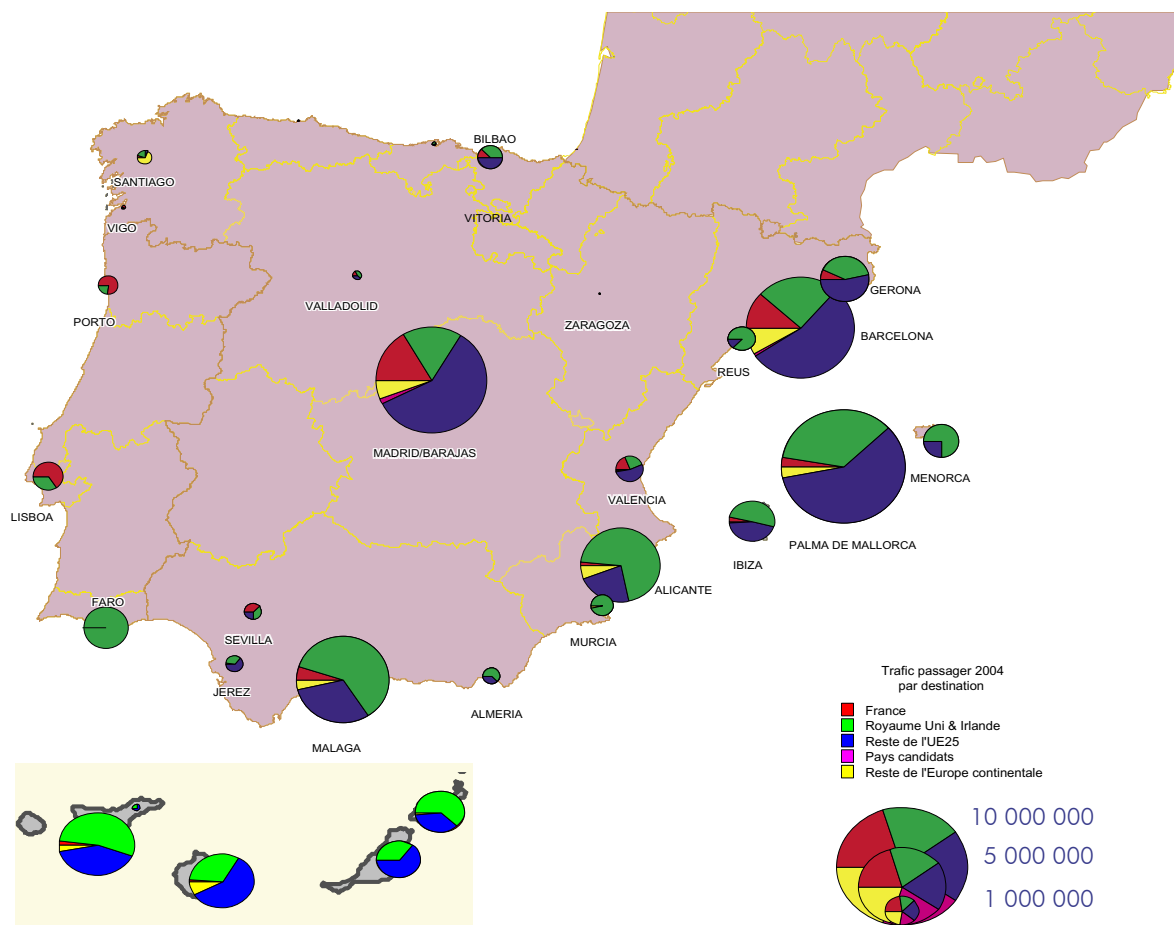
	Espagne	Portugal	Total
Ancienne UE15	44,4	11,1	55,5
10 nouveaux pays de l'UE25	0,7	0,0	0,7
Pays candidats	0,4	0,0	0,4
Reste de l'Europe	2,6	0,8	3,4
<b>Total</b>	<b>48,1</b>	<b>11,9</b>	<b>60,0</b>
<i>Ancienne UE15 + Suisse + Norvège</i>	<i>46,5</i>	<i>11,8</i>	<i>58,4</i>

Au sud des Pyrénées, l'Espagne représente 80% et le Portugal 20% des origines-destinations des voyageurs aériens.

Au nord des Pyrénées, l'ancienne UE15 représente 93% des origines-destinations, 97% si on ajoute à ce périmètre la Suisse et la Norvège (UE15 + Suisse et Norvège était le périmètre utilisé pour l'aérien dans les précédentes publications de l'Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées).

Le Royaume Uni avec 22,7 millions de voyageurs en 2004, reste la plus importante zone d'origines-destinations loin devant l'Allemagne (8,7 millions). La France est en 3<sup>ème</sup> position avec 6,7 millions de voyageurs.

## Carte 17 : Trafic aérien des principaux aéroports de l'Espagne et du Portugal ( y/c les îles) avec l'Europe en 2004



Source : Ministerio de Fomento – DG de Aviacion Civil pour l'Espagne, ENA pour le Portugal

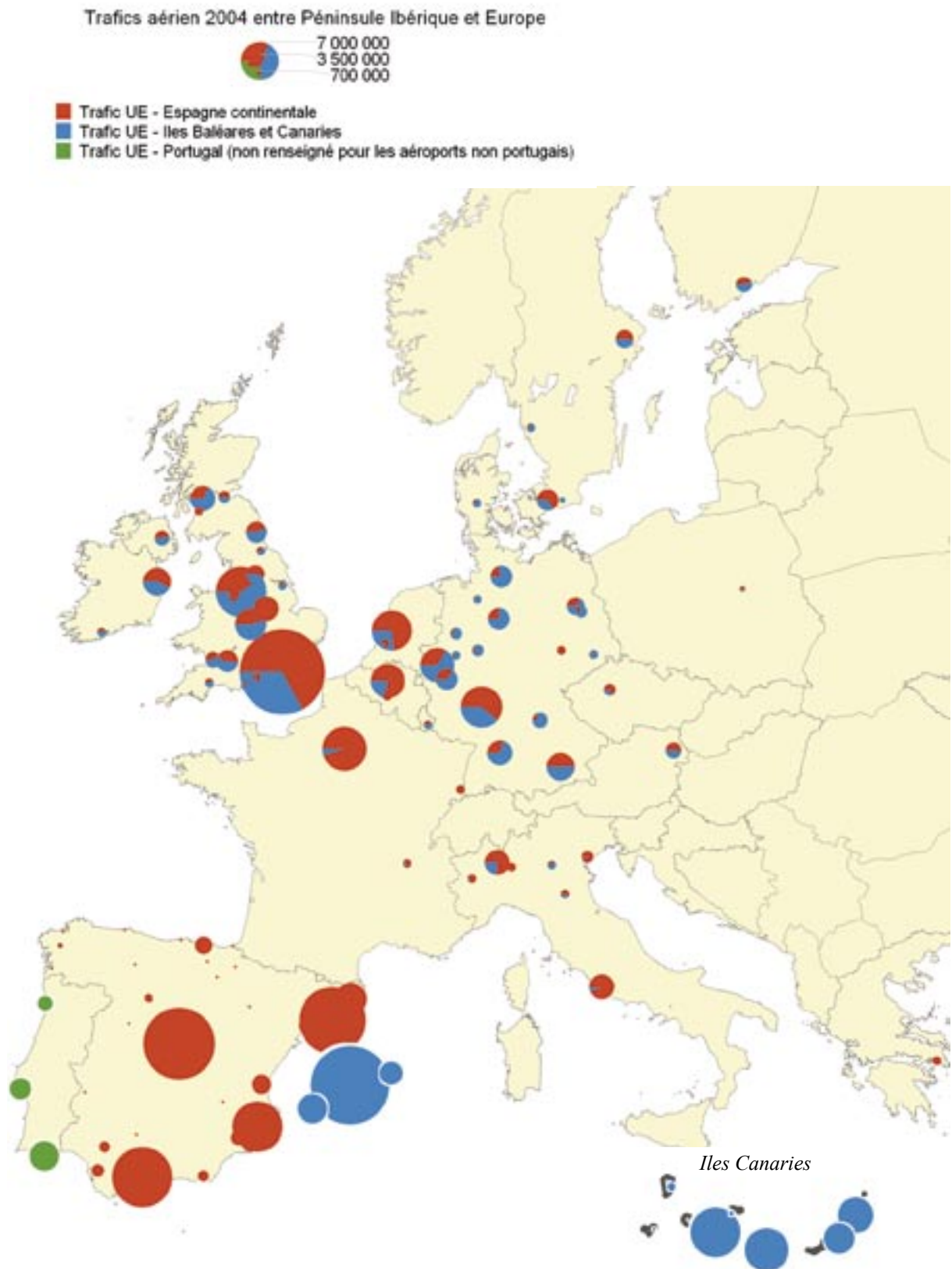
Le trafic aérien entre l'Europe du nord des Pyrénées et les archipels des Baléares et des Canaries représentent 37,5 millions de voyageurs en 2004.

Les aéroports qui enregistrent les plus forts trafics de voyageurs entre l'Espagne et l'Europe sont :

- Pour l'Espagne :
  - Madrid : 11,4 millions de voyageurs
  - Barcelone : 11,0 millions de voyageurs
  - Malaga : 9,0 millions de voyageurs
  - Alicante : 6,9 millions de voyageurs
- Pour le reste de l'Europe :
  - Londres : 9,4 millions de voyageurs
  - Paris : 4,0 millions de voyageurs
  - Amsterdam : 2,6 millions de voyageurs
  - Manchester : 2,1 millions de voyageurs
  - Bruxelles : 2,0 millions de voyageurs
  - Francfort : 1,9 millions de voyageurs



**Carte 18 : Trafic aérien entre la Péninsule Ibérique et l'Europe en 2004  
( aéroports dont le trafic Péninsule Ibérique- Europe est supérieur à  
1 million de passagers )**



Source : Ministerio de Fomento – DG de Aviacion Civil pour l'Espagne, ENA pour le Portugal

## 4.4 Synthèse du transport de voyageurs

La synthèse du transport de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et l'Europe pour l'année est présentée dans le tableau 8 sur lequel il faut apporter les précisions suivantes :

- mode route : la répartition des origines-destinations au nord des Pyrénées vient des exploitations des enquêtes tourisme, le trafic au delà de l'UE15 est trop faible pour être décelé.
- Le faible trafic de par voyageurs par voie maritime n'a pas été pris en compte

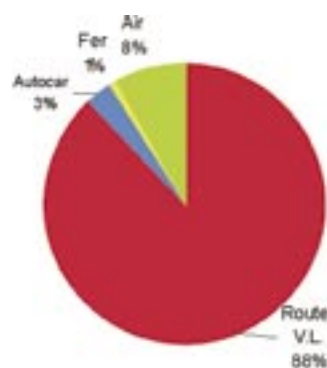
**Tableau 8 : Synthèse des flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe en 2004 ( en millions de voyageurs )**

Mode de transport	France	Reste de l'UE15 + Suisse + Norvège sauf France	10 nouveaux pays de l'UE25	Reste de l'Europe	Total
Graphiques	A	B			C
Routes V.L	74,3	13,1			87,4
Route -Autocars	2,9	2,9			5,8
Fer	0,9	0,1			1,0
Air	6,7	51,7	0,7	0,9	60,0
Total	84,8	67,8	0,7	0,9	154,2

Reste de l'Europe = Croatie, Bulgarie, Roumanie, Turquie, Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Biélorussie, Ukraine, Moldavie et Russie

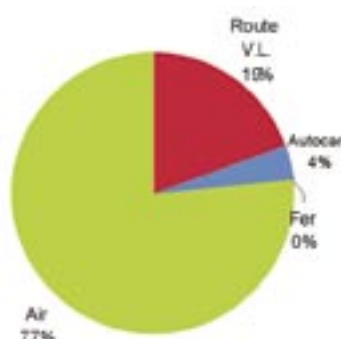
Sources : Routes : comptages français et IET pour les autocars, Fer : SNCF et RENFE, Air : Ministerio de Fomento – DG de Aviacion Civil pour l'Espagne, ENA pour le Portugal

A - Péninsule Ibérique - France



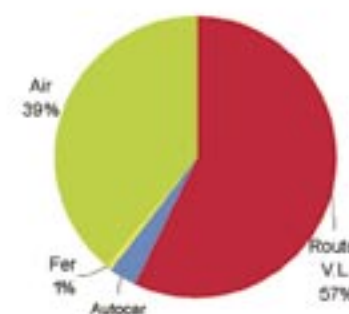
Total = 84,8 millions  
de voyageurs

B - Péninsule Ibérique - UE15 + Suisse + Norvège (sans la France)



Total = 67,8 millions  
de voyageurs

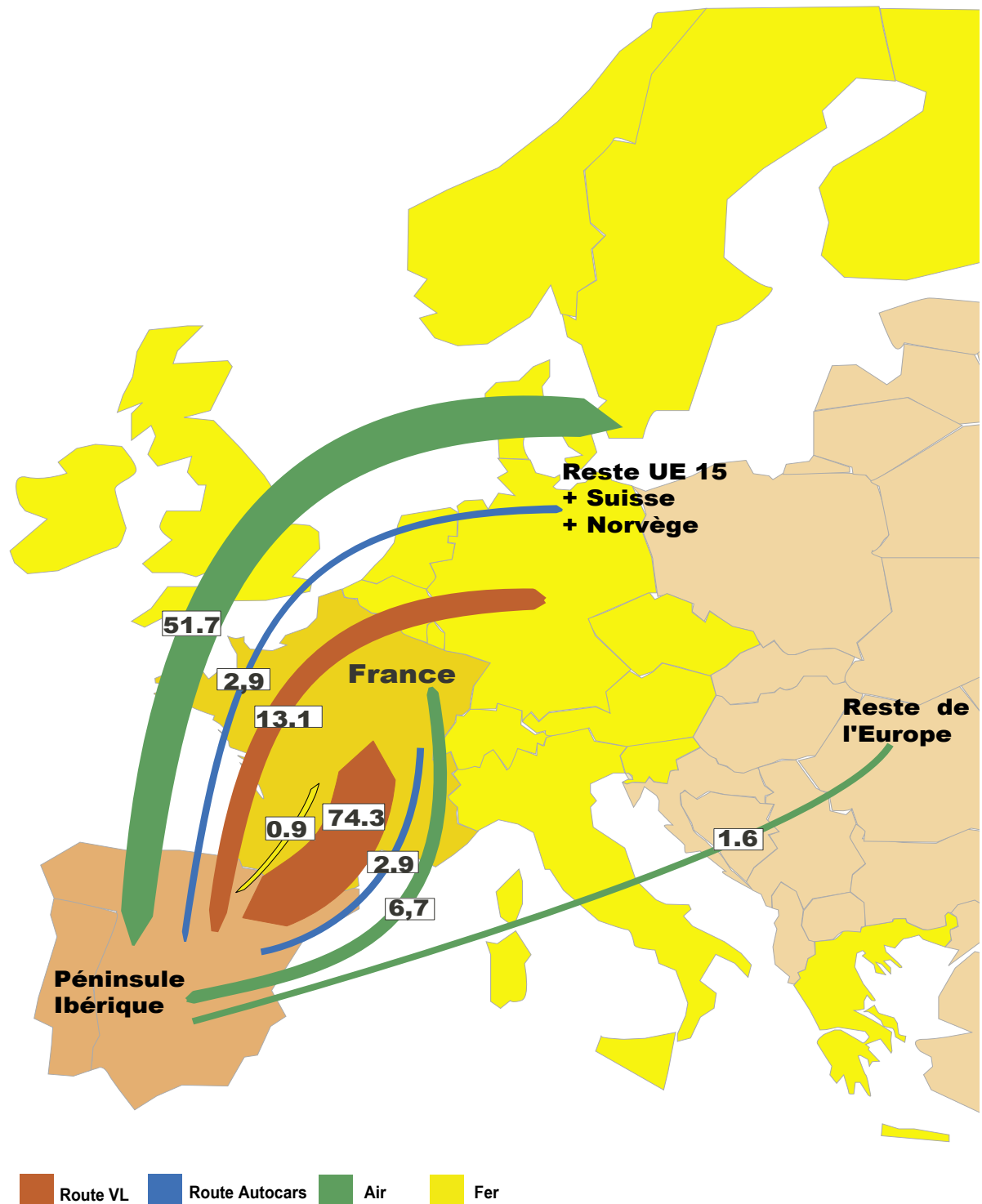
C - Péninsule Ibérique - Reste de l'Europe géographique (y/c France et UE15)



Total = 154,2 millions  
de voyageurs



**Carte 19 : Répartition des voyageurs en 2004 entre la Péninsule Ibérique et l'Europe ( en millions de voyageurs )**



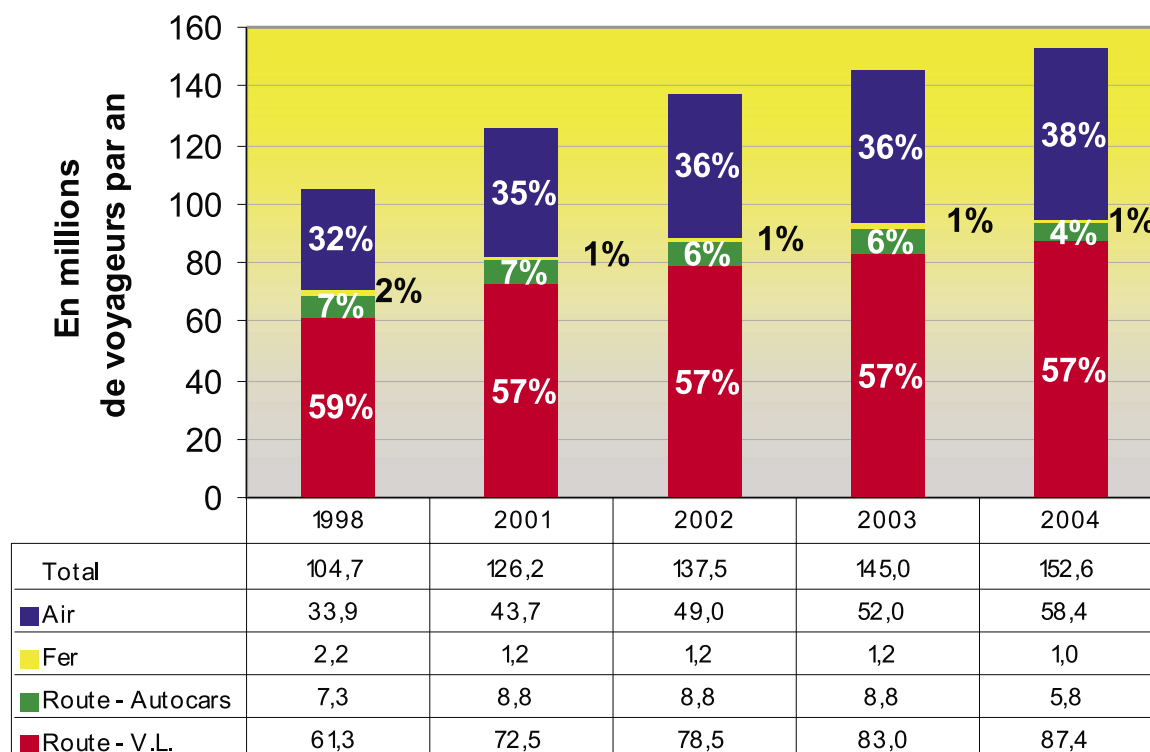


## 4.5 Evolution 1998 - 2004 du transport de voyageurs

Le présent chapitre rassemble les données de flux de voyageurs et de marchandises qui figurent dans les documents suivants :

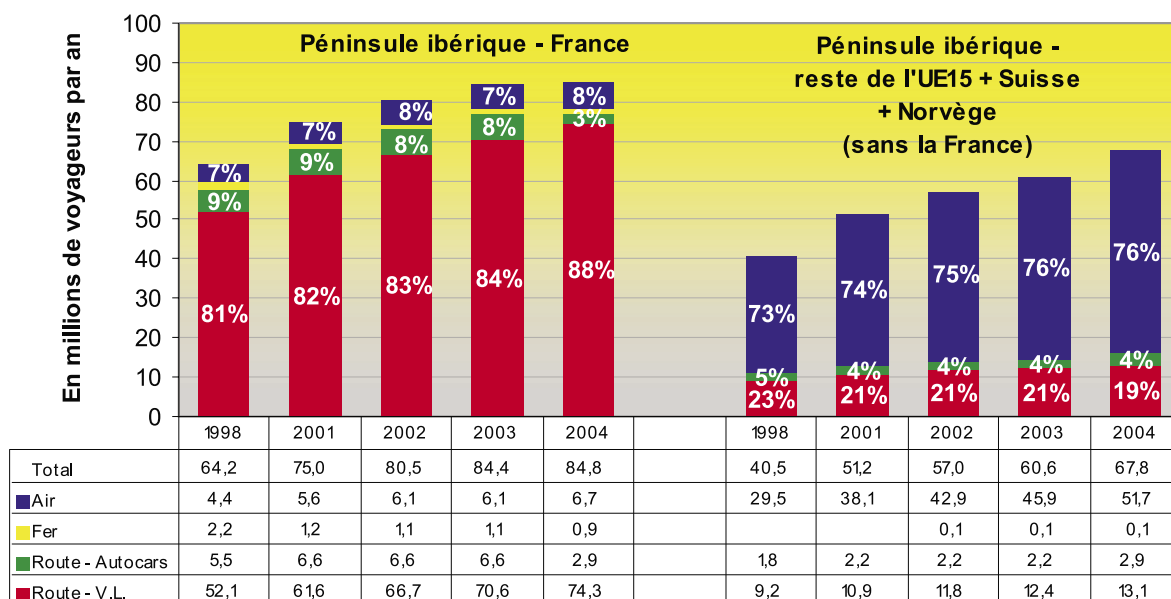
- données 1998 : document n°2 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (décembre 2000)
- données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003)
- données 2002 : document n°3 de l'Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003)
- données 2003 : Supplément au document n°3 – Principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004)
- données 2004 : le présent document de l'Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées

**Graphique 18 : Transport de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE 15 + Suisse + Norvège (y/c la France)**





**Graphique 19 : Répartition échange - Transit par rapport à la France**



Le flux total des voyageurs **entre la Péninsule ibérique et le reste de l'ancienne UE15, la Suisse et la Norvège** a augmenté des taux suivants :

	Evolution 2004/1998		En 1 an (2004/2003)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	46%	6,5%	5,3%
Route V.L.	43%	6,1%	5,3%
Air	72%	9,5%	12,3%

L'évolution du flux ferroviaire entre 1998 et 2001 n'est pas significative car la source de 1998 est très différente de celle utilisée en 2001 et les années suivantes (rapport Bécker en 2001 et fichier SNCF des billets vendus à partir de 2001). Depuis 2001, le nombre de voyageurs franchissant la frontière franco-espagnole par le train a tendance à diminuer.

L'évolution du flux des voyageurs en autocars entre 2003 et 2004 n'est pas significative. Jusqu'en 2003, le nombre de voyageurs en autocars provenait des résultats d'anciennes enquêtes immatriculation (1997-2001) pour le trafic des autocars et de l'estimation que les autocars circulaient avec un fort taux de remplissage. Pour l'année 2004, l'Observatoire a utilisé les résultats des enquêtes tourisme qui donnent un trafic d'autocars proche de celui des enquêtes immatriculation mais un taux de remplissage beaucoup moins important.

Le nombre de voyageurs franchissant la frontière franco-espagnole par la route en V.L. a augmenté en moyenne de 6,1% par an pendant les 6 dernières années. Entre 2003 et 2004, l'augmentation a été inférieure à cette moyenne (5,3%).



Le nombre de voyageurs aériens entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15, la Suisse et la Norvège a augmenté en moyenne de 9,5% par an pendant les 6 dernières années. Entre 2003 et 2004, l'augmentation a été nettement supérieure à cette moyenne (12,3%).

**Le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et la France (échange)** a augmenté des taux suivants :

	Evolution 2004/1998		En 1 an (2004/2003)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	32%	4,7%	0,5%
Route V.L.	43%	6,1%	5,3%
Air	52%	7,3%	9,5%

Le flux de voyageurs **entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15, la Suisse et la Norvège sans la France (transit)** a augmenté des taux suivants :

	Evolution 2004/1998		En 1 an (2004/2003)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	67%	9,0%	11,9%
Route V.L.	42%	6,1%	5,6%
Air	75%	9,8%	12,6%