



## 5 Trafic de marchandises

Dans les précédentes éditions de l'Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées, la quantification des flux de marchandises, générés par les échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, était réalisée de deux manières différentes.

- La première qui cherchait à obtenir la plus grande homogénéité entre les données présentées, utilisait l'information fournie par les services des administrations douanières qui contrôlent les mouvements du commerce extérieur (données INTRASTAT pour le cas du commerce entre les États membres de l'UE). Ces données, de manière globale, étaient recueillies par EUROSTAT en combinant les statistiques nationales. Or, EUROSTAT ne diffuse plus les données du commerce intérieur INTRASTAT en distinguant les modes de transport. Il n'est donc plus possible d'utiliser cette source pour l'analyse des différents modes de transport des marchandises.
- La seconde source consiste en l'analyse des données fournies par les opérateurs du transport ainsi que par les responsables des infrastructures de chaque pays. Les informations du trafic en poids venant de cette source donnent les poids bruts, c'est à dire y compris le poids des emballages.

Les données venant des opérateurs des services ou des infrastructures sont les suivantes :

- ROUTES : elles proviennent d'une part des stations de comptage et d'autre part d'enquêtes spécifiques. Elles permettent d'obtenir l'ordre de grandeur des poids bruts de toute les marchandises transportées. Dans la présente publication ont été utilisées autant de données de source espagnole que française.
- CHEMIN DE FER : les données viennent de la SNCF.
- PORTS MARITIMES : les sources des données sont les statistiques portuaires, espagnoles et portugaises, qui identifient les tonnages bruts et les marchandises à destination ou provenant des pays de l'Europe du nord.

Enfin, le présent document utilise en plus, les premières données obtenues par l'enquête Transit réalisée en 2004, dont l'exploitation approfondie aura lieu au cours de l'année 2006.

### 5.1 Routes

En ce qui concerne le transport international de marchandises par route, l'Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées a retenu les principales sources d'informations suivantes :

- Les comptages des poids-lourds qui traversent la frontière par les gestionnaires d'infrastructures routières
- les données spécifiques recueillies par ASF, concessionnaire de l'autoroute A9 en France (station de comptage HESTIA qui identifie les silhouettes et le poids des véhicules).

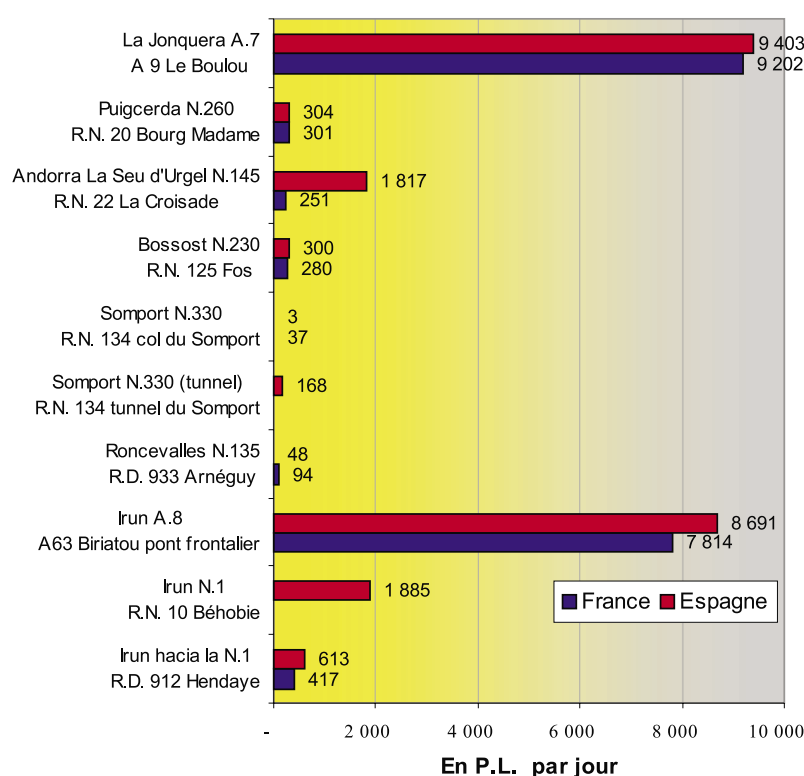
- L'enquête transit 2004 dont l'objectif est l'observation des flux de marchandises en transit en France par les barrières montagneuses (Alpes et Pyrénées). Les enquêtes spécifiques au franchissement des Pyrénées ont été réalisées en étroite collaboration entre la France et l'Espagne.

### 5.1.1 Trafics des P.L. sur les passages frontaliers en 2004

Les différences constatées dans les comptages de poids-lourds réalisés d'un côté et de l'autre de la frontière ont plusieurs justifications :

- La définition d'un poids-lourd. La classification des véhicules est différente pour les péages d'autoroute Espagnol ou Français. Elle varie aussi suivant le degré de spécialisation qu'ont les stations de comptage qui existent dans chaque pays, d'un côté ou de l'autre de la frontière, avec une distinction allant jusqu'à quatorze types de véhicules.
- Les instruments de comptage. On obtient différents degrés de fiabilité car on peut utiliser pour le comptage diverses techniques allant du tube pneumatique jusqu'à plusieurs boucles magnétiques adjacentes ainsi que des mécanismes piézo-électriques, au pesage dynamique et laser.
- L'emplacement des stations de comptage. Les stations de comptage, dans beaucoup de cas, ne se trouvent pas physiquement sur le point frontière, le trafic local existant entre son emplacement et la frontière est donc inclus dans la donnée du comptage.

**Graphique 20 : Trafic moyen journalier annuel des P.L. - année 2004**



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



Le graphique 20 ci-avant représente le trafic moyen journalier annuel des P.L. (tous P.L. confondus donc y compris les autocars) sur les 10 infrastructures routières susceptibles de recevoir du trafic de transport de marchandises international. Les autres routes traversant les Pyrénées ont un trafic lourd négligeable.

Le total des P.L. ayant franchi la frontière franco-espagnole en 2004 s'élève à 20 600 par jour y compris 580 autocars. Le trafic total des P.L. de transports de marchandises s'élève à **20 000 P.L./jour pour l'année 2004.**

Il faut noter le système complexe de franchissement de la frontière entre Hendaye et Irun : 3 ponts sur la rivière Bidassoa : celui de l'autoroute A63-A8 à Biriadou, celui de la RN10-N1 à Béhobie et celui de la RD912 – pont Saint Jacques – à Hendaye. Les observations visuelles des P.L. dans ce secteur détectent des mouvements inhabituels : un certain nombre de P.L. tournent en rond sur les 3 ponts de franchissement de la frontière en cherchant un stationnement pour accéder aux ventes espagnoles ou en effectuant une desserte locale très proche. Une enquête a été réalisée sur un jour en septembre 2004 pour estimer le taux de franchissement réel de la frontière par les P.L. comptés sur les 3 ponts. Les résultats sont les suivants :

A63 Biriadou : 93%

RN 10 Béhobie : 57%

RD 912 (pont Saint Jacques) : 64%

Ces pourcentages sont ceux qu'il faudrait appliquer au trafic P.L. des 3 ponts pour obtenir le nombre de P.L. franchissant réellement la frontière en supprimant les doubles comptes (P.L. franchissant plusieurs ponts ou plusieurs fois le même pont). La prise en compte de ce phénomène diminuerait de 1580 le nombre de P.L. franchissant la frontière par jour du total calculé traditionnellement par l'Observatoire. Cet éclairage sur la complexité des trafics frontaliers dans la zone urbaine d'Hendaye-Irun est donné à titre indicatif mais n'est pas pris en compte dans le calcul des tonnages transportés par la route par souci de continuité par rapport aux documents précédents de l'Observatoire.

### **5.1.2 : Estimation du tonnage des marchandises par les stations de pesage HESTIA**

L'estimation du tonnage de marchandises peut être réalisée à partir des données des stations HESTIA situées sur les autoroutes françaises A63 (Biarritz à 18,8 km de la frontière) et A9 (Le Perthus à 8,5 km de la frontière) qui effectuent un pesage dynamique des P.L. avec une précision de 10%. L'exploitation de ces données permet d'estimer le poids des marchandises transportées.



Les tonnages moyens transportés par les P.L. en 2004 sont les suivants :

**Tableau 9 : Tonnages moyens transportés en 2004 ( en tonnes par P.L)**

Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Source
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	14,8	Exploitation station HESTIA
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	13,9	Exploitation station HESTIA
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	15,7	Exploitation station HESTIA
Autoroute A7 - A10 Sud-Nord	16,5	Exploitation station HESTIA
R.D. 912 et R.N. 10	10,0	estimation OTP
Autres R.N.	13,6	Enquête transit sur passages intérieurs

Le tonnage total de marchandises transportées par la route à travers les Pyrénées est obtenu en multipliant ces tonnages moyens par les trafics du graphique 20 (TMJA des P.L.) diminués du trafic des autocars (graphique 15).

**Tableau 10 : Estimation du tonnage des échanges de marchandises par la route en 2004**

Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Trafics P.L. / jour	Trafics autocars/jours	Trafics PL marchandises par jour	Tonnages par jour en kt / j	Tonnages annuels en Mt
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	14,8	3 985	57	3 929	58,1	21,3
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	13,9	3 829	57	3 773	52,4	19,2
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	15,7	4 577	159	4 418	69,4	25,4
Autoroute A7 - A10 Sud-Nord	16,5	4 625	159	4 466	73,7	27,0
R.D. 912 et R.N. 10	10,0	2 498	52	2 446	24,5	9,0
Autres R.N.	13,6	1 091	97	994	13,5	4,9
<b>Total</b>		<b>20 605</b>	<b>580</b>	<b>20 025</b>	<b>291,6</b>	<b>106,7</b>

Sources : Ministère de l'Équipement, ASF

### 5.1.3 Enquête transit 2004

En 2004, s'est déroulée une enquête sur les flux routiers internationaux de marchandises, dite enquête transit 2004. Cette enquête a pour but d'actualiser la connaissance des flux de marchandises à travers les grands massifs montagneux que sont les Alpes et les Pyrénées à la suite des enquêtes similaires réalisées en 1992-93 et en 1999. Dans les Pyrénées, l'enquête principale a porté sur les 2 passages autoroutiers A9 au Perthus et A63 à Bariatou où passent 83% des P.L. qui traversent les Pyrénées. Toutefois, pour compléter la connaissance, une enquête complémentaire a été réalisée en 2005 sur les 4 principaux passages à l'intérieur des Pyrénées, Puigcerda-Bourg Madame, Vielha-Fos, Somport, Roncevaux.

Cette enquête, réalisée par interview des chauffeur de P.L., fera l'objet d'une publication spécifique ultérieure.



Les premiers résultats, présentés ici sont :

- L'estimation du tonnage des marchandises transportées
- La répartition par pays d'origine et de destination
- La nature des marchandises par région d'origine ou de destination

Les tonnages des marchandises estimées à partir de l'enquête transit 2004 sont les suivants :

**Tableau 11 : Estimation du tonnage des échanges de marchandises par la route en 2004 à partir de l'enquête transit 2004**

Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Traffics PL marchandises par an	Tonnages annuels en Mt	Sources
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	15,8	1 441 866	22,7	<i>Enquête transit 2004 sur les 2 autoroutes</i>
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	14,4	1 382 550	19,9	
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	14,4	1 617 324	23,2	
Autoroute A7 - A10 Sud-Nord	15,0	1 631 323	24,4	
Passages intérieurs	13,6	363 804	4,9	<i>Enquête transit sur passages intérieurs</i>
R.D. 912 et R.N. 10	10,0	895 236	9,0	<i>Estimation OTP</i>
<b>Total</b>			<b>104,2</b>	

Sur les 2 autoroutes, l'enquête transit 2004 donne un tonnage de marchandises transportées égal à 90,3 Mt, le tonnage estimé à partir des stations HESTIA s'élève à 92,8 Mt pour ces 2 autoroutes : l'écart est de 2,8% ce qui est relativement faible.

Le tableau 12 montre la répartition de l'échange et du transit à travers la France en tonnage, sur les passages ayant fait l'objet d'enquête :

**Tableau 12 : Répartition échange /transit à travers la France**

Passages	Tonnages annuels en Mt
<b>Sur les 2 autoroutes</b>	
Echange Péninsule Ibérique - France	43,8
Péninsule Ibérique -reste de UE15(sans la France)	41,0
Péninsule Ibérique - 10 nouveaux pays de l'UE25	3,4
Péninsule Ibérique - Pays candidats	0,4
Péninsule Ibérique - Reste de l'Europe	1,6
<b>Sur les passages intérieurs</b>	
Echange Péninsule Ibérique - France	4,6
Transit	0,3
<b>Total (sur les passages ayant fait l'objet d'enquête - hors R.N. 10 et R.D. 912)</b>	<b>95,2</b>
Total des échanges Péninsule Ibérique - France	48,4
Total du transit à travers la France	46,8

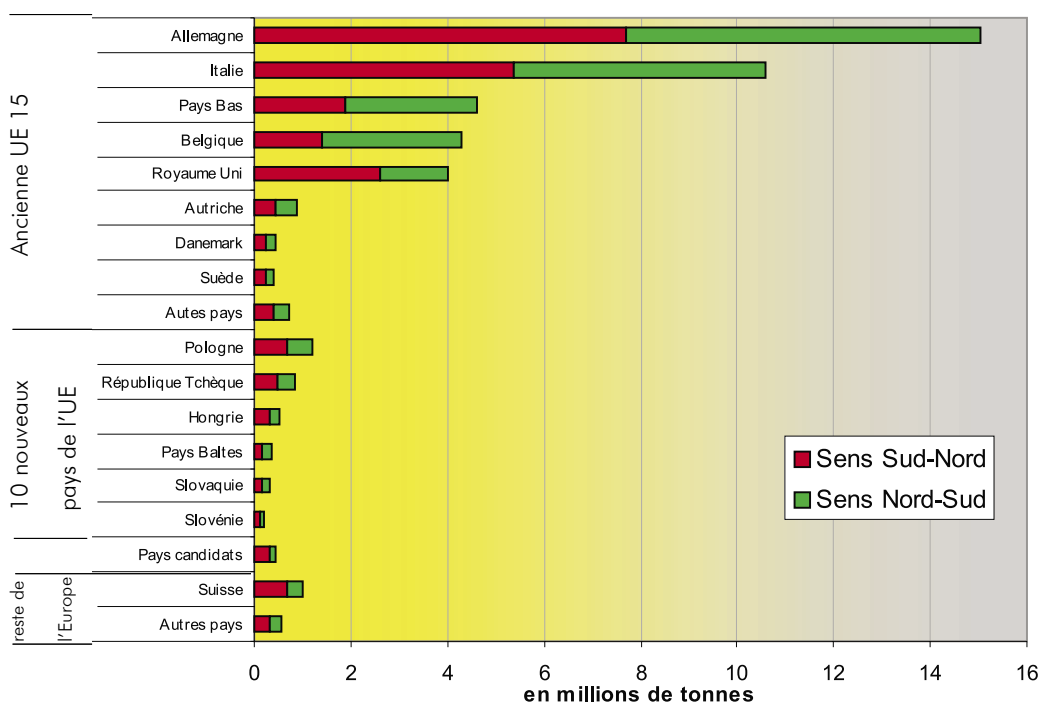
Source : enquête transit 2004

Les échanges routiers entre la Péninsule Ibérique et la France s'élèvent à 48,4 Mt, ils représentent en tonnage 50,8% des marchandises qui franchissent les Pyrénées par la route.

Le transit routier à travers la France en provenance ou à destination de la Péninsule Ibérique s'élève à 46,8 Mt. 87,6% du transit s'effectue avec les pays de l'ancienne UE15, 7,3% avec les nouveaux pays de l'UE25, 1,0% avec les pays candidats et 3,4% avec les reste de l'Europe

Le graphique 21 montre la répartition de transit routier par pays d'origine ou de destination des marchandises.

**Graphique 21 : Répartition du transit par rapport à la France, par pays d'origine ou de destination des marchandises franchissant les Pyrénées par les 2 autoroutes en 2004**



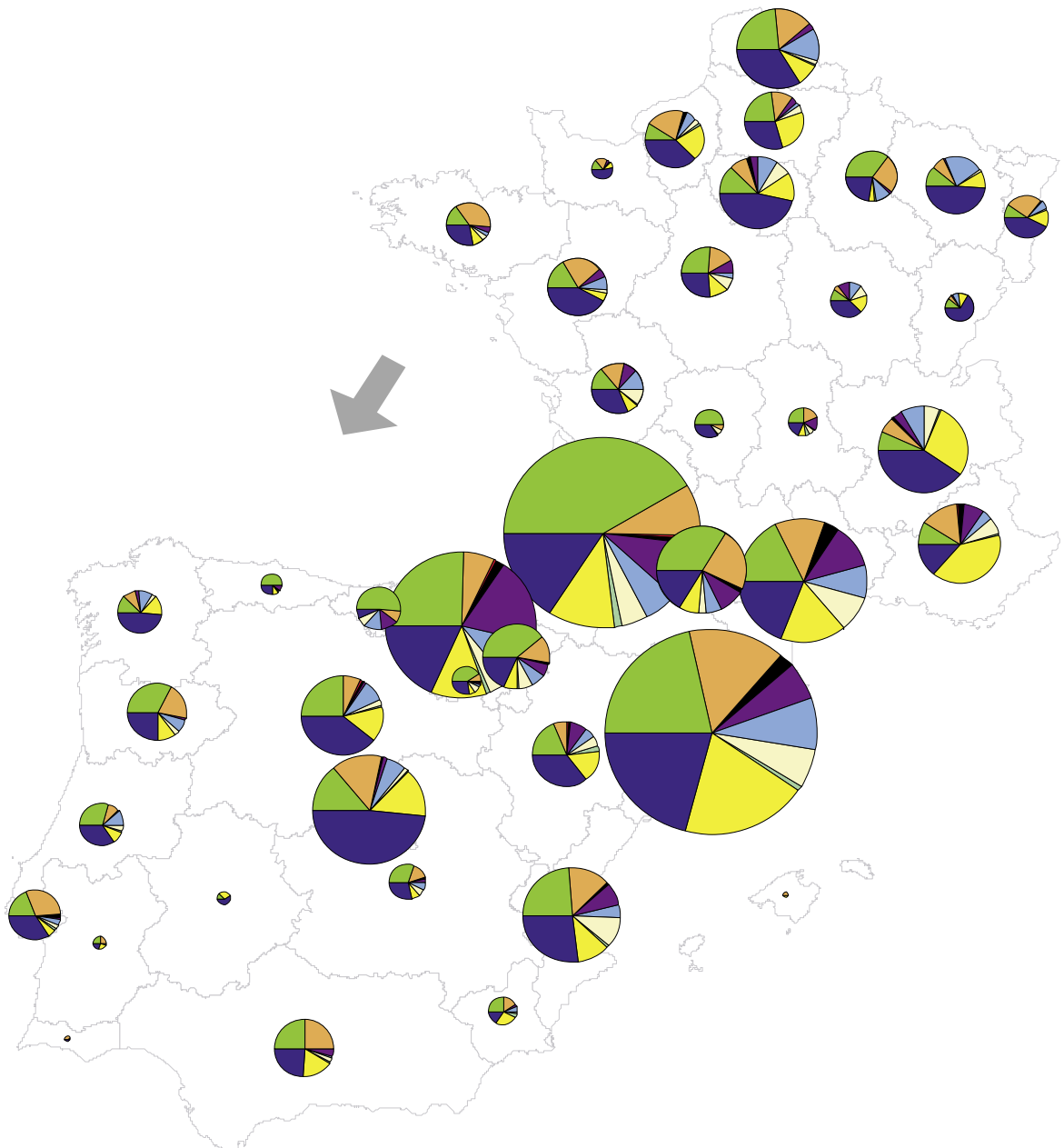
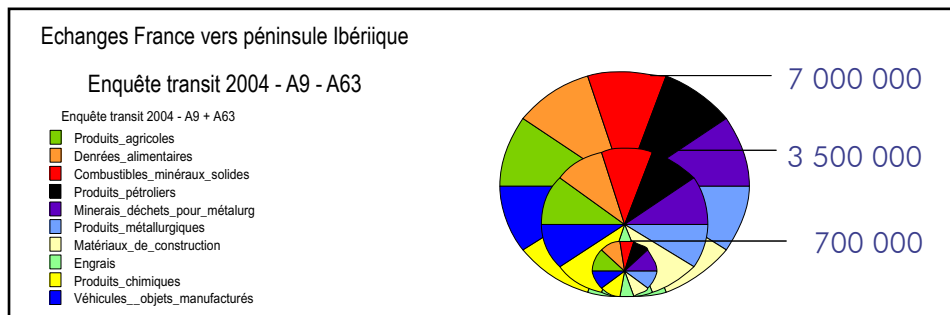
Source : enquête transit 2004

Les cartes 20 et 21 représentent la répartition des origine-destination des marchandises transportées par les 2 autoroutes entre la Péninsule ibérique et la France avec indication des natures de marchandises.

Les cartes 22 et 23 représentent la répartition des origine-destination des marchandises transportées par les 2 autoroutes entre la Péninsule ibérique et l'Europe avec indication des natures de marchandises.

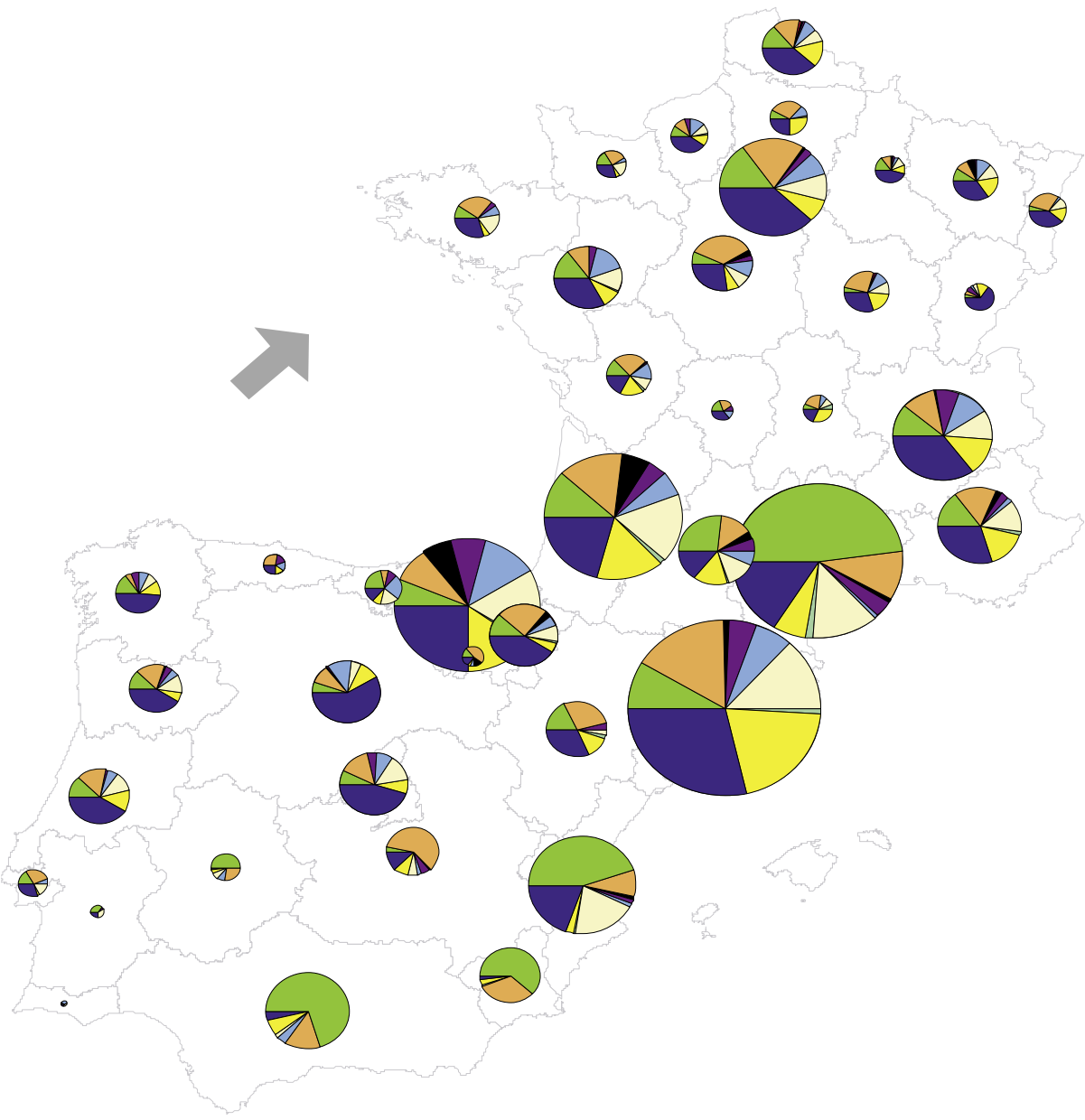
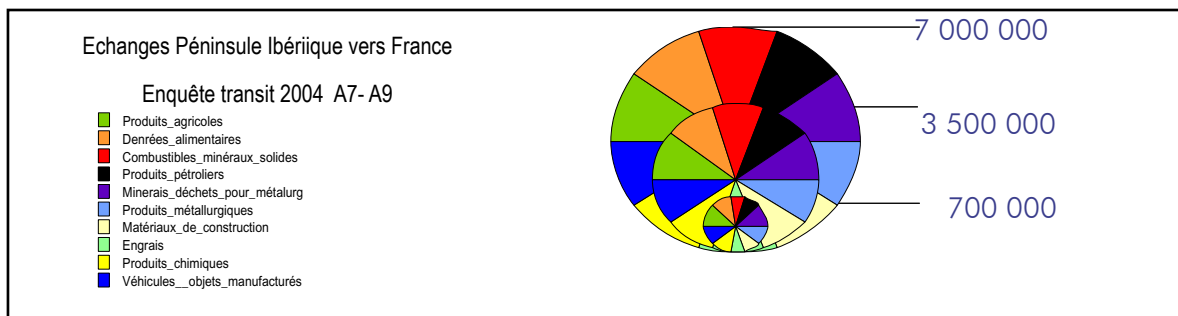


## Carte 20 : Transports de marchandises par les 2 autoroutes entre la France et la Péninsule ibérique – sens Nord-Sud



Source : enquête transit 2004

## Carte 21 : Transports de marchandises par les 2 autoroutes entre la Péninsule Ibérique et la France – sens Sud-Nord

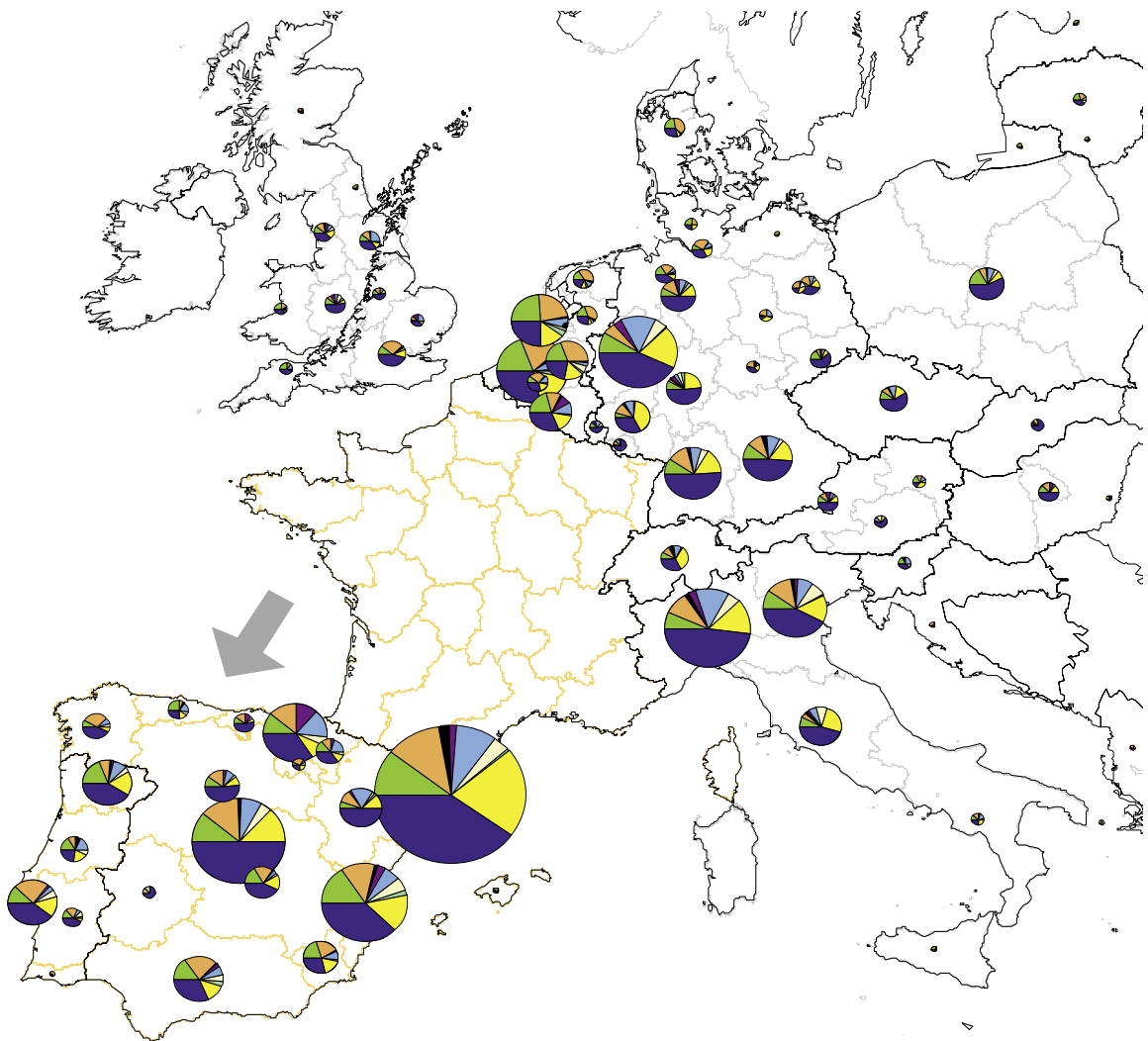
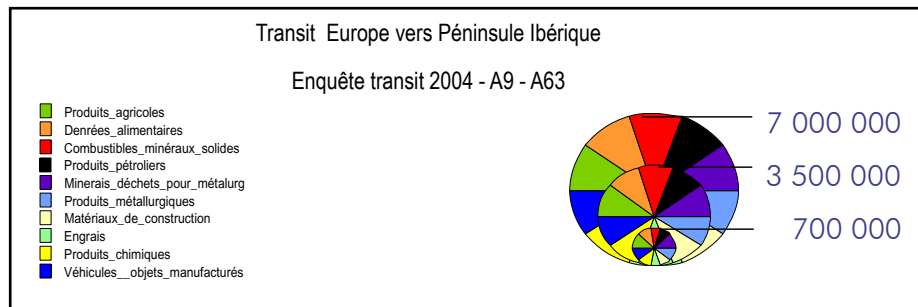


Source : enquête transit 2004



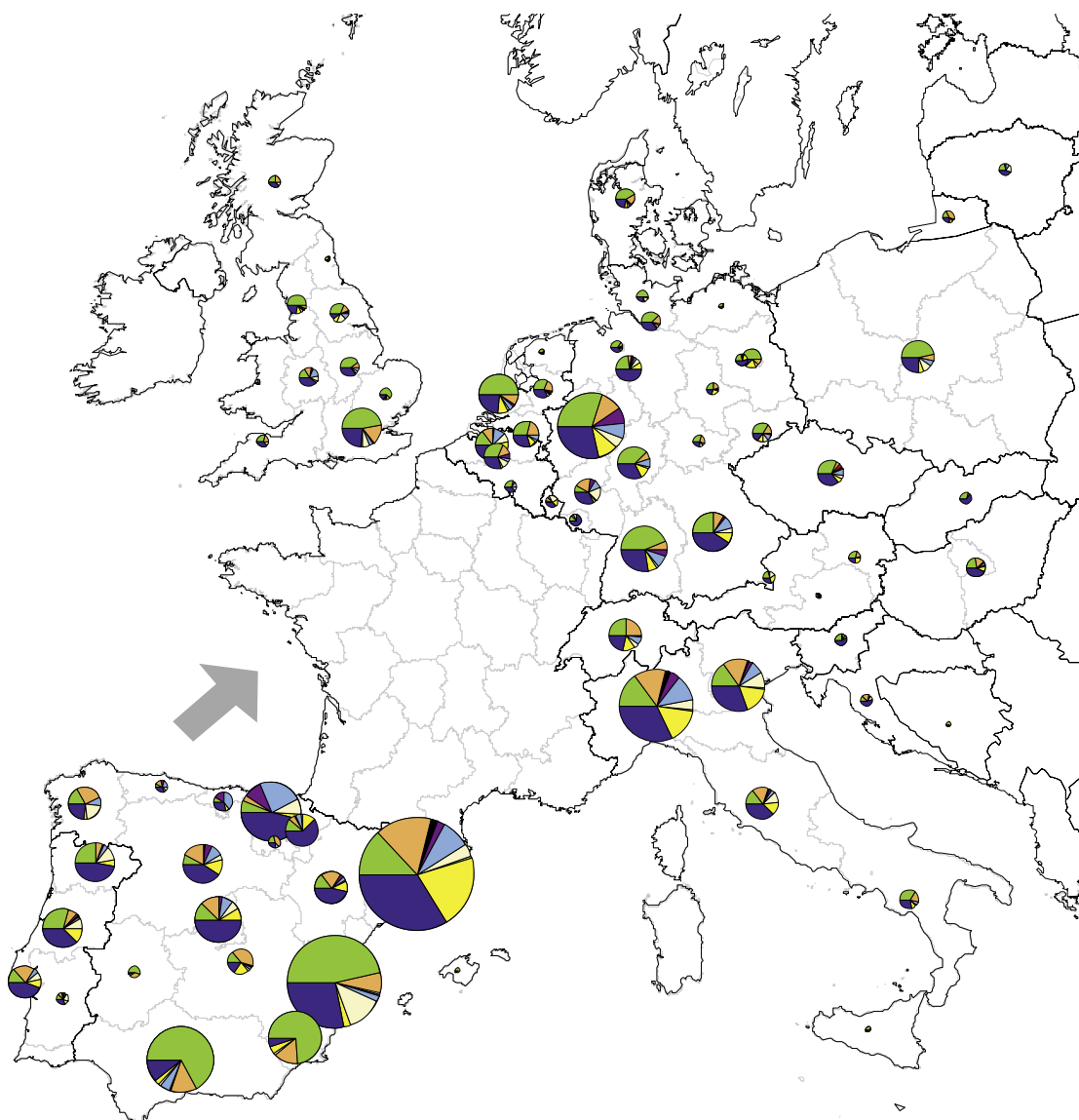
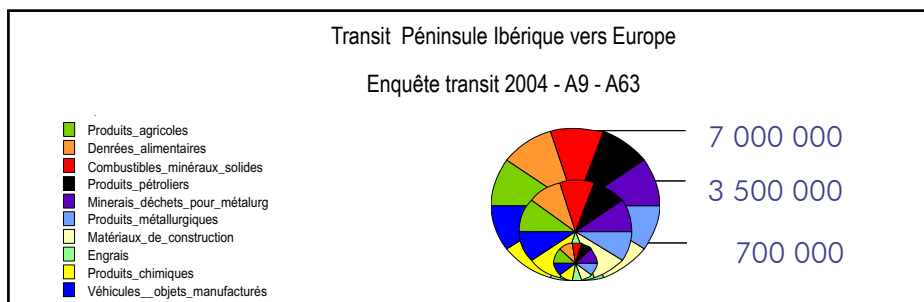


## Carte 22 : Transports de marchandises par les 2 autoroutes entre le reste de l'Europe ( sans la France ) et la Péninsule Ibérique – sens Nord-Sud



Source : enquête transit 2004

**Carte 23 : Transports de marchandises par les 2 autoroutes entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe ( sans la France ) sens Sud-Nord**

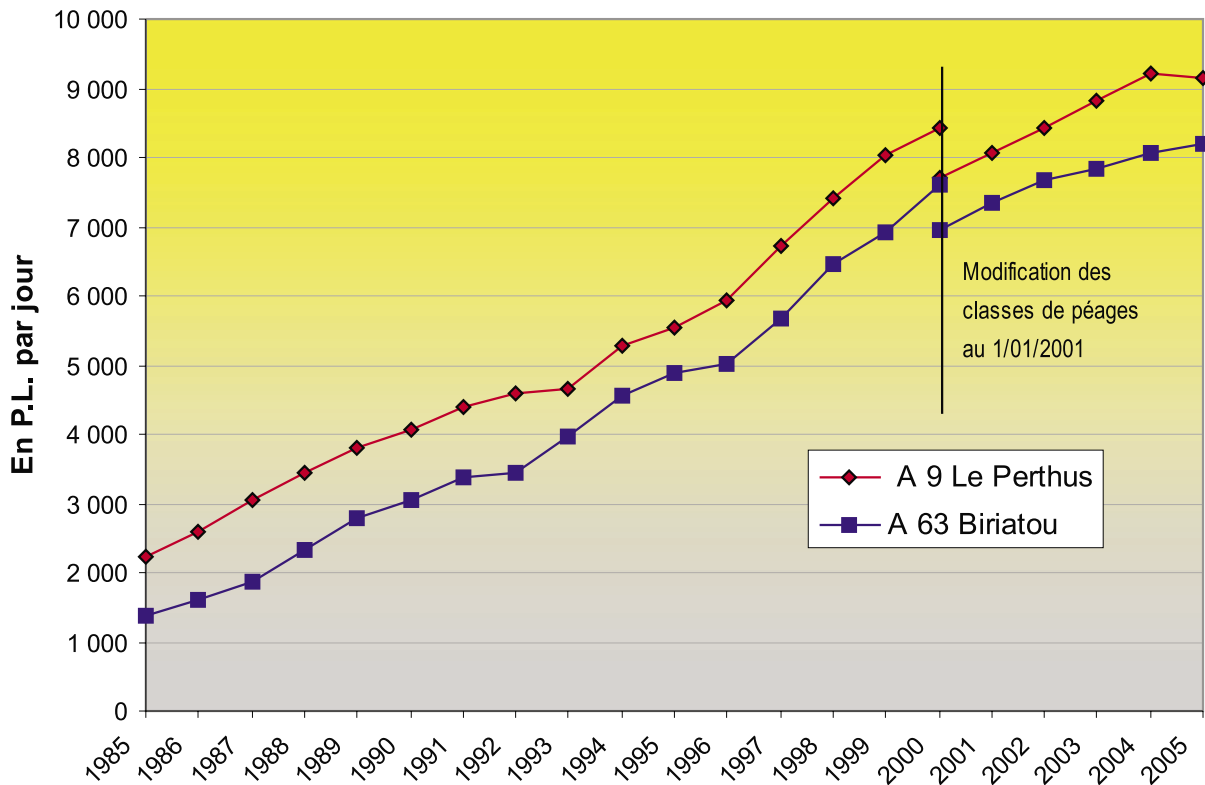


Source : enquête transit 2004



## 5.1.4 Zoom sur les 2 autoroutes

**Graphique 22 : Evolution du trafic moyen journalier annuel sur les 2 autoroutes**



Source : ASF - péage

Le Graphique 22 montre l'évolution du trafic moyen journalier annuel des P.L. sur les 2 autoroutes pyrénéennes entre 1985 et 2005. Il s'agit des trafics des classes de péage 3 et 4 (comprenant les autocars) des barrière de péage du Perthus sur A9 et de Bariatou sur A63.

Sur A63, l'écart entre le Graphique 22 et le Graphique 20 (TMJA 2004 des P.L.) provient du fait que le Graphique 20 donne le Trafic moyen journalier annuel du pont frontalier et non de la barrière de péage : la différence entre les deux représente le trafic de l'échangeur de Bariatou vers la RN 111 le long de la Bidassoa en destination ou en provenance de la zone industrielle d'Hendaye ou de l'Espagne par les ponts de la RN 10 ou de la RD 912.

## 5.2 Chemin de fer

Les données du transport ferré de marchandises sont fournies par la SNCF et sont cohérentes avec celles de la RENFE.

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). Les Schémas 24 et 25 expliquent les différents modes d'échanges ferroviaires à la frontières aux deux extrémités des Pyrénées.

La totalité du trafic de marchandises par fer passe par les lignes situées aux 2 extrémités de la chaîne des Pyrénées : gares de Cerbère-Port Bou à l'Est et Hendaye - Irun à l'Ouest.

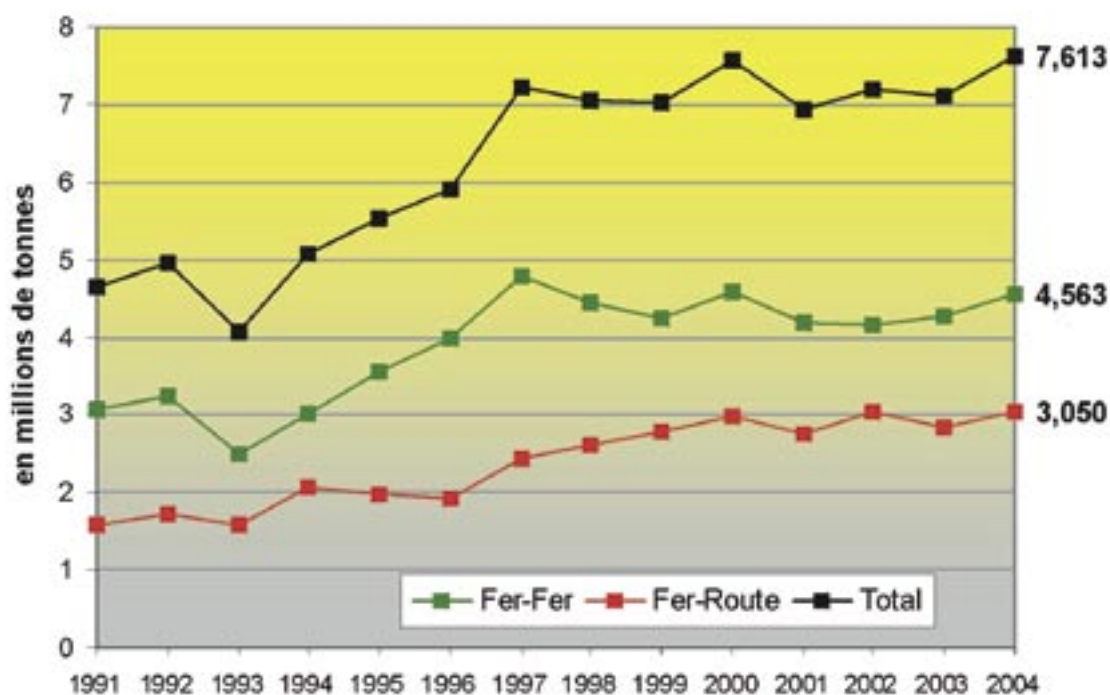
Le trafic de marchandises transitant par Latour de Carol est totalement négligeable.

**Tableau 13 : évolution du trafic ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées (en millions de tonnes)**

En millions de tonnes		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Fer-Fer		3,055	3,228	2,491	3,012	3,553	3,995	4,795	4,442	4,241	4,583	4,188	4,161	4,284	4,563
Fer-Route		1,586	1,730	1,574	2,065	1,972	1,911	2,440	2,615	2,793	2,995	2,739	3,033	2,841	3,050
Total		4,641	4,958	4,065	5,078	5,524	5,907	7,234	7,056	7,034	7,578	6,927	7,194	7,124	7,613

Source : SNCF

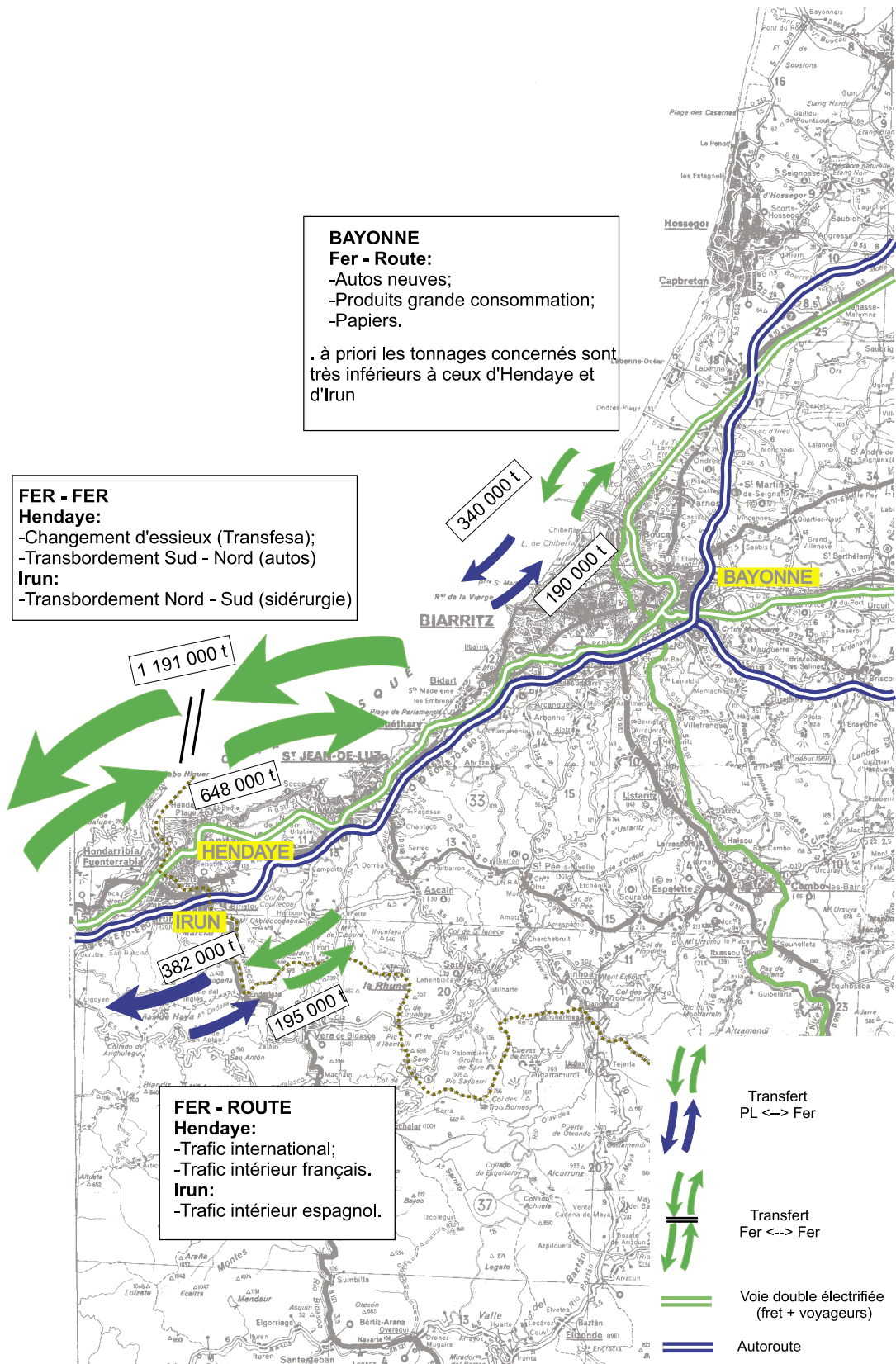
**Graphique 23 : évolution du trafic ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées (en millions de tonnes)**



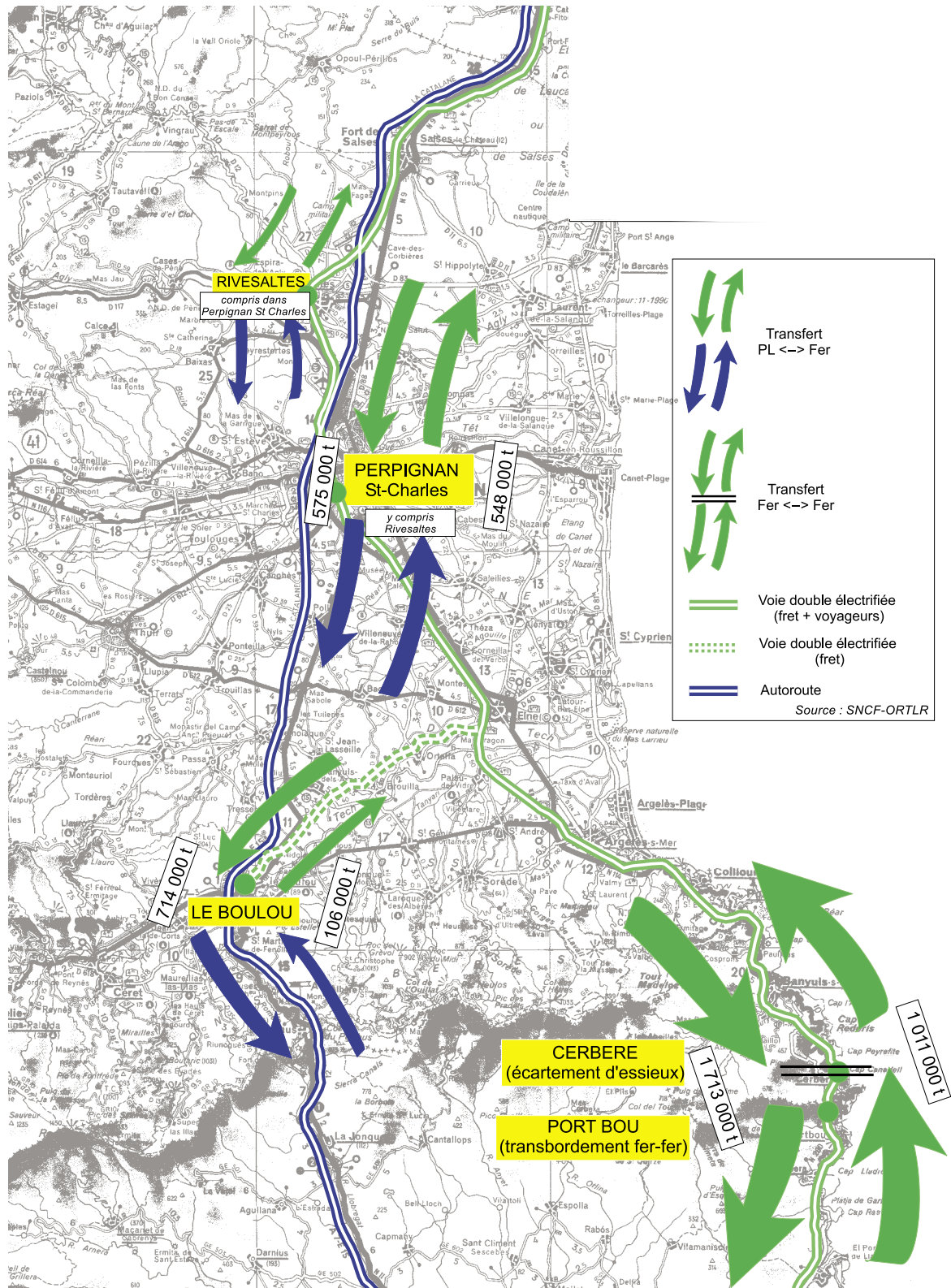
Source : SNCF



## Carte 24 : Zoom sur les infrastructures rail et rail-route aux franchissements de la chaîne des Pyrénées - Côté Atlantique en 2004



**Carte 25 : Zoom sur les infrastructures rail et rail-route aux franchissements de la chaîne des Pyrénées - Côté Méditerranée en 2004**



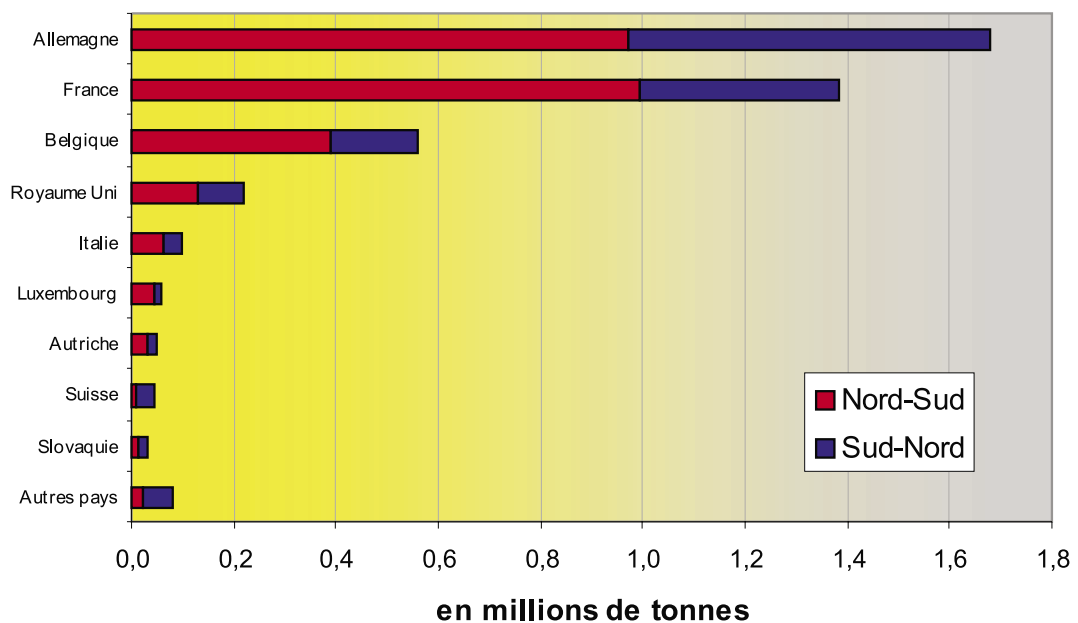
Source : SNCF



Dans le cadre l'enquête transit 2004, la SNCF a fourni les origines-destinations et les natures de marchandises transportées par le fer en franchissement de la barrière pyrénéenne (Fer-fer uniquement).

Le graphique 24 montre la répartition par pays d'origine ou de destination des marchandises franchissant les Pyrénées par le fer.

**Graphique 24 : Répartition par pays d'origine ou de destination des marchandises franchissant les Pyrénées par fer en 2004**



Source : SNCF

Les principaux pays origines ou destinations des marchandises franchissant les Pyrénées par fer (fer-fer uniquement) sont :

- L'Allemagne : 40%
- La France : 33%
- La Belgique 13%
- Le Royaume Uni : 5%

Les principales natures de marchandises transportées par fer sont :

- Véhicules – produits manufacturés : 71%
- Produits métallurgiques : 20%
- Produits agricoles : 4,5%

La carte 26 représente la répartition des origine-destination des marchandises transportées par le fer entre la Péninsule ibérique et la France avec indication des natures de marchandises.

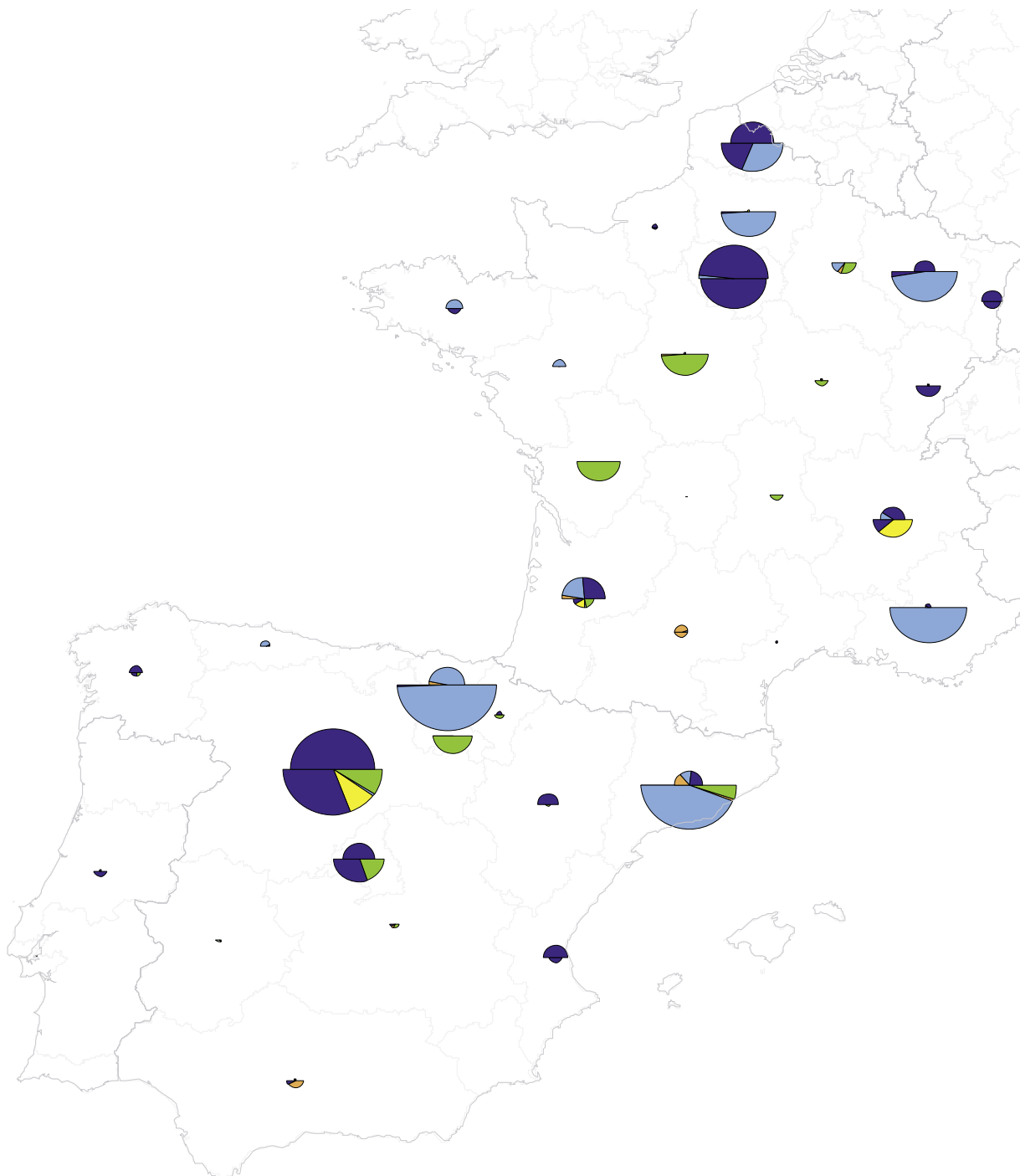
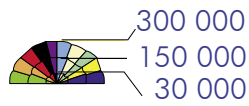
La carte 27 représente la répartition des origine-destination des marchandises transportées par le fer entre la Péninsule ibérique et l'Europe avec indication des natures de marchandises.

## Carte 26 : Transport ferré de marchandises entre le Péninsule Ibérique et la France

ECHANGES Péninsule Ibérique vers France : Hémicycles supérieurs

ECHANGES France vers Péninsule Ibérique : Hémicycles inférieurs

- Produits agricoles
- Denrées alimentaires
- Combustibles minéraux solides
- Produits pétroliers
- Minerais, déchets pour métallurgie
- Produits métallurgiques
- Matériaux de construction
- Engrais
- Produits chimiques
- Véhicules, objets manufacturés



Source : SNCF



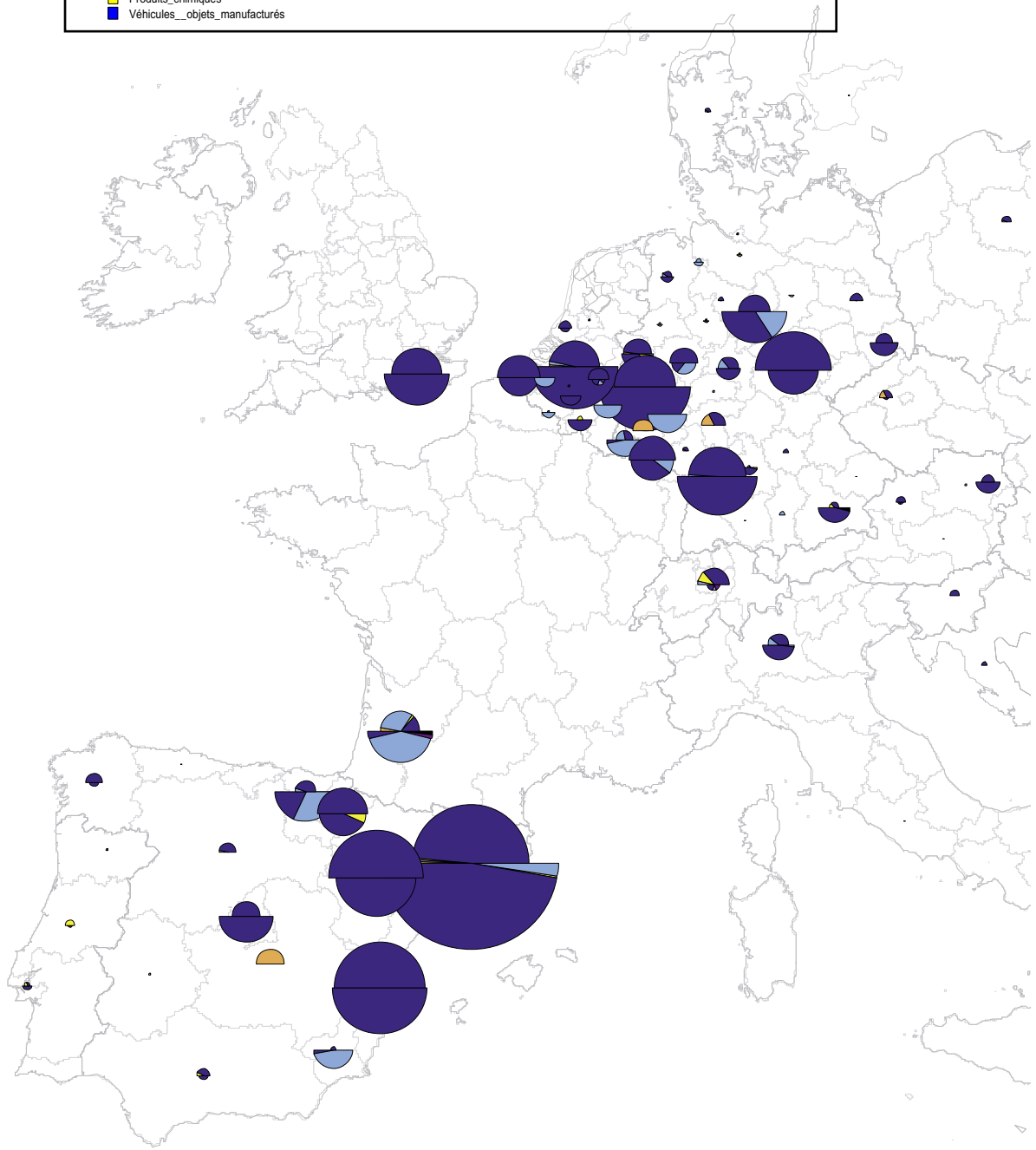


## Carte 27 : Transport ferré de marchandises entre le Péninsule Ibérique et l'Europe

ECHANGES Péninsule Ibérique vers France : Hémicycles supérieurs

ECHANGES France vers Péninsule Ibérique : Hémicycles inférieurs

- Produits agricoles
- Denrées alimentaires
- Combustibles minéraux solides
- Produits pétroliers
- Minerais déchets pour métallurgie
- Produits métallurgiques
- Matériaux de construction
- Engrais
- Produits chimiques
- Véhicules objets manufacturés



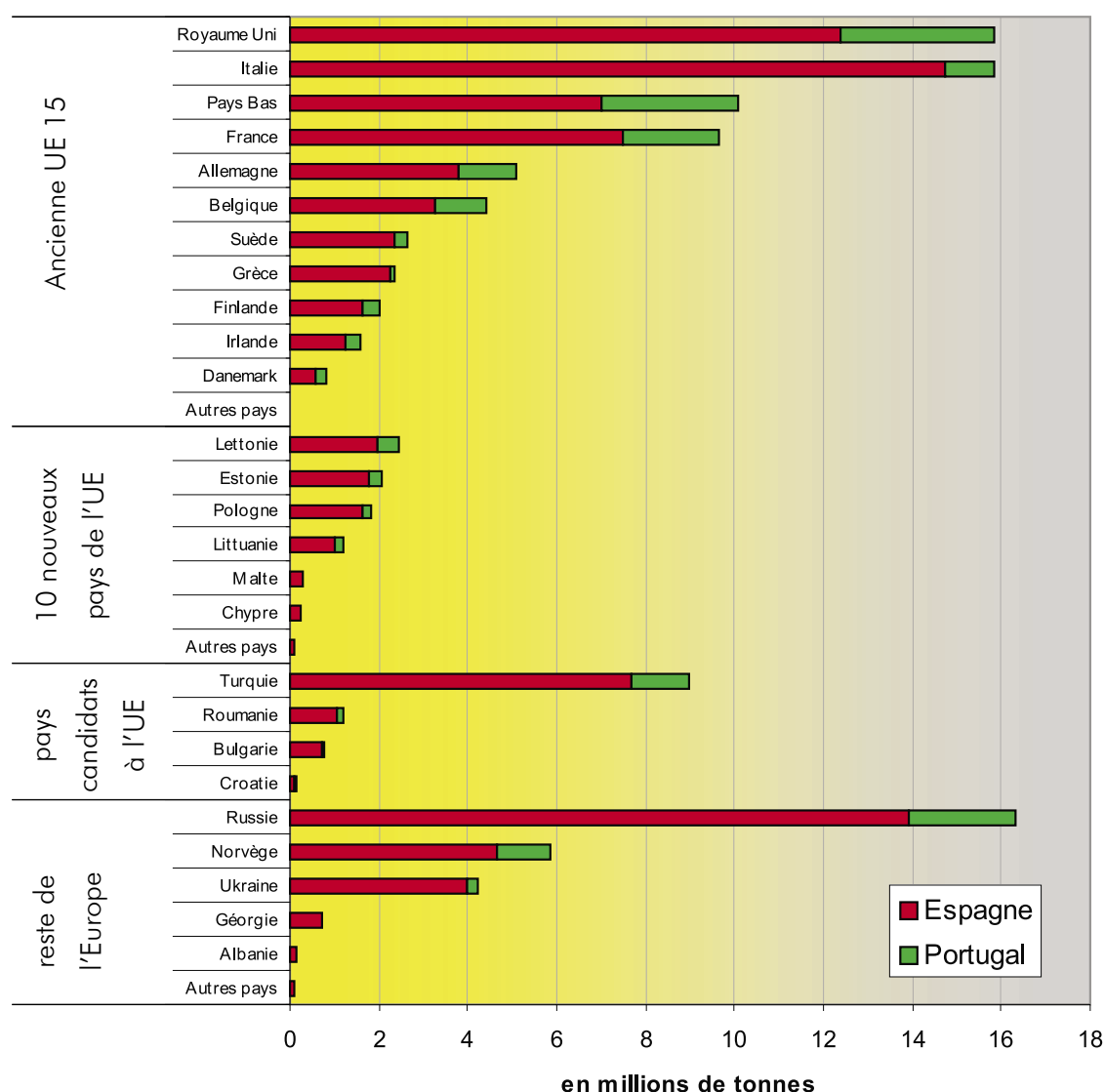
Source : SNCF

## 5.3 Ports

L'Espagne compte parmi ses ports, trois ports péninsulaires qui sont dans les onze premiers de l'UE pour ce concerne le trafic de containers : Algeciras, Valence et Barcelone. Algeciras a eu, en 2004, un trafic de presque 3 millions de TEU soit l'équivalent de 150 000 camions, Valence 2,1 millions et Barcelone 1,9 millions.

Le port d'Algeciras atteignant au total des marchandises chargées et déchargées, plus de 61 millions de tonnes en 2004, occupe la 7<sup>ème</sup> place des ports maritimes de l'UE, et ceux de Valence, Barcelone, Tarragone et Bilbao la 22<sup>ème</sup>, la 23<sup>ème</sup>, la 30<sup>ème</sup> et la 31<sup>ème</sup> place respectivement (Source : Eurostat Europe in figures 2005).

**Graphique 25 : Répartition du transport de marchandises des ports de la Péninsule Ibérique par pays d'origine ou de destination en 2004**



Source Espagne : Ministerio de Fomento, Puertos del Estado

Source Portugal : Gabinete de Estudos e Planeamento, Ministerio das Obras Publicas, Transportes e Habitação (chiffres 2003 pour les ports de Faro, Figueiras da Fos et Portimao)

En 2004, l'échange de marchandises avec l'Europe à partir des ports de la péninsule ibérique a approché les 117 millions de tonnes, parmi lesquelles presque 79 millions avec le reste de l'Europe communautaire (UE25) :

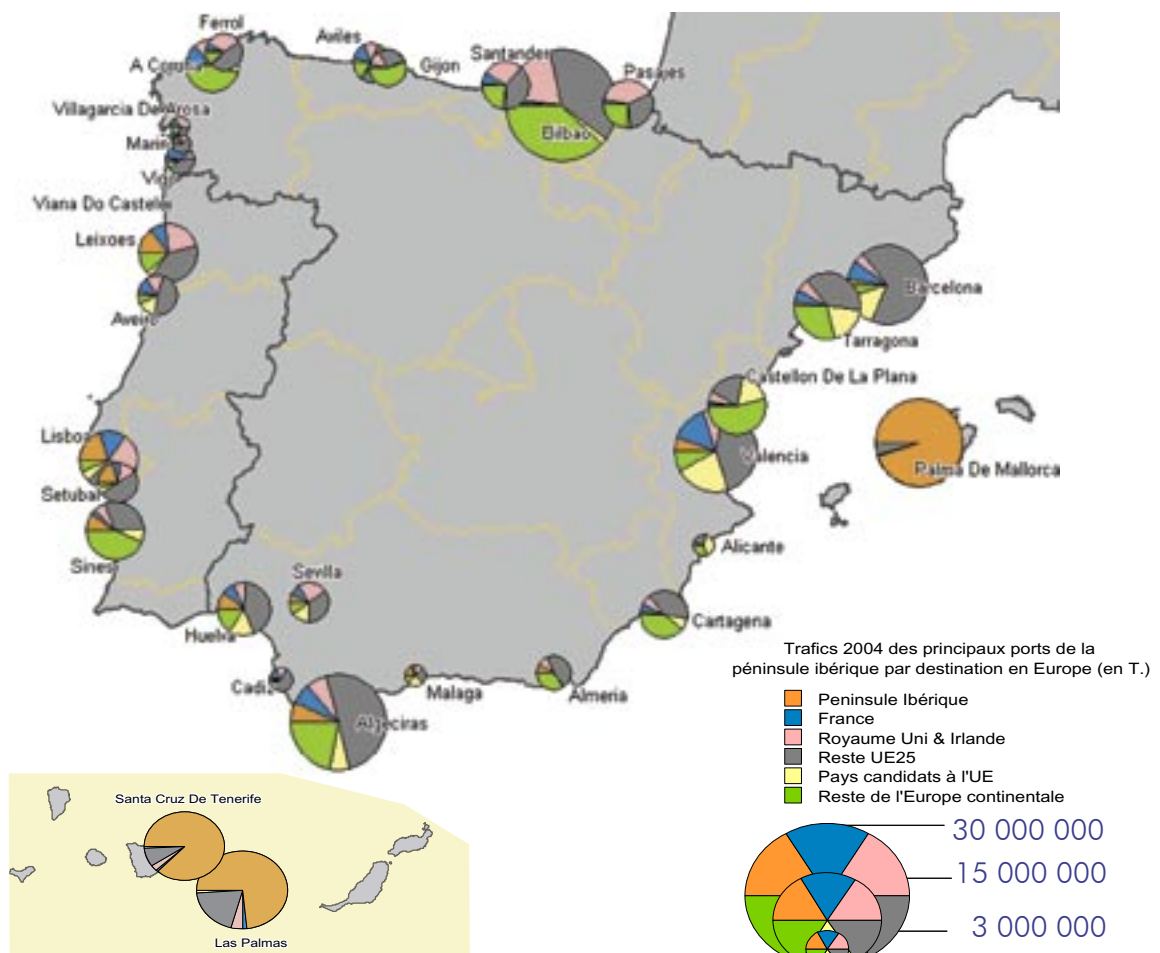
	Espagne	Portugal	Total
Ancienne UE15	56,78	13,52	70,29
10 nouveaux pays de l'UE25	6,98	1,21	8,19
Pays candidats	9,57	1,51	11,07
Reste de l'Europe	23,52	3,82	27,34
<b>Total</b>	<b>96,84</b>	<b>20,05</b>	<b>116,89</b>

Au sud des Pyrénées, l'Espagne représente 83% et le Portugal 17% des marchandises transportées par la mer vers le reste de l'Europe.

Au nord des Pyrénées, l'ancienne UE15 représente 60% des marchandises transportées par la mer, les 10 nouveaux pays de l'UE25 7% et les pays candidats à l'entrée dans l'UE 9%. Les autres pays d'Europe, dont la Russie en représentent 23%.

La carte 28 montre la répartition des trafics des ports de la Péninsule Ibérique avec l'UE25, les pays candidats et le reste de l'Europe géographique.

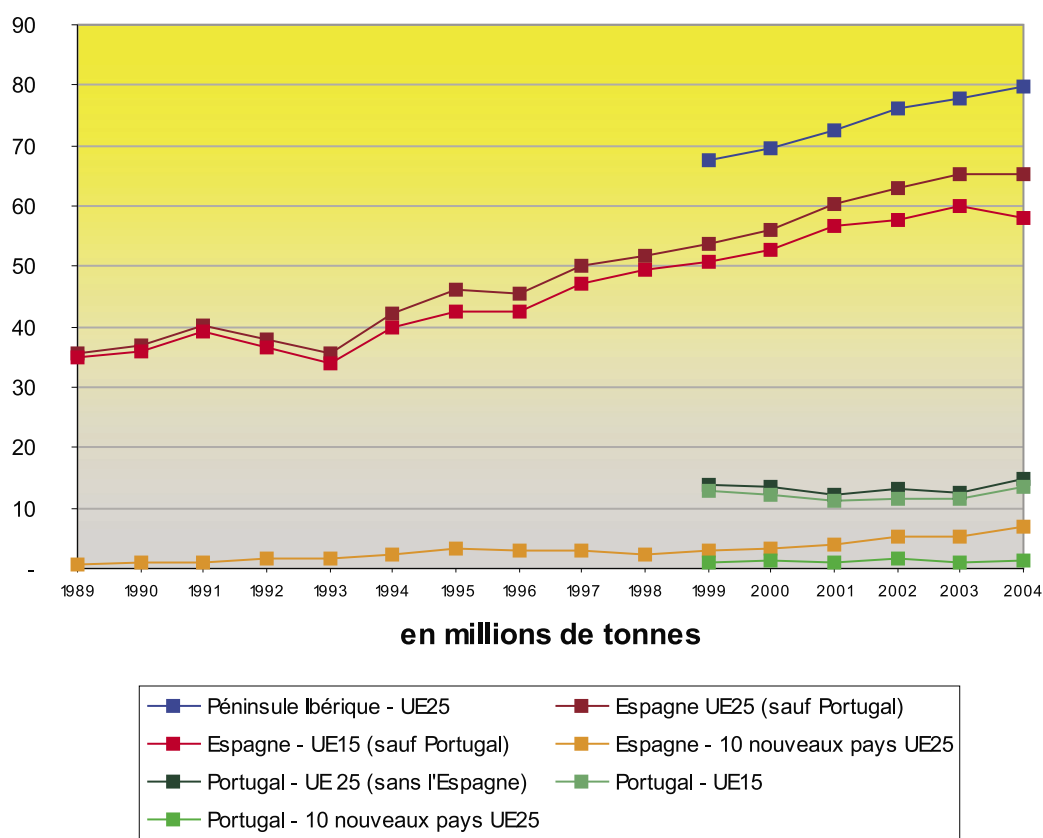
### Carte 28 : Trafic des ports de la Péninsule Ibérique avec l'Europe en 2004



Source Espagne : Ministerio de Fomento, Puertos del Estado

Source Portugal : Gabinete de Estudos e Planeamento, Ministerio das Obras Publicas, Transportes e Habitação

**Graphique 26 : Evolution des échanges de marchandises par mer entre la Péninsule Ibérique et l'UE 25 de 1989 à 2004**



Source Espagne : Ministerio de Fomento, Puertos del Estado

Source Portugal : Gabinete de Estudos e Planeamento, Ministerio das Obras Publicas, Transportes e Habitação

## 5.4 Synthèse du transport de marchandises

La synthèse du transport de marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'Europe pour l'année 2004 est présentée dans le tableau 14 sur lequel il faut apporter les précisions suivantes :

- Mode route : les tonnages pris en compte sont ceux estimés par les stations HESTIA (par souci de continuité avec les éditions précédentes). La répartition par origine-destination provient de l'exploitation de l'enquête transit 2004. Cette répartition est appliquée également aux tonnages franchissant la frontière par la R.N. 10 et le R.D. 912 à Hendays-Irun qui n'ont pas fait l'objet d'enquête en 2004.
- Mode maritime : pour les ports portugais de Faro, Figueiras da Fos et Portimao, le présent document prend en compte les trafics 2003, ceux de 2004 n'étant pas disponibles.

**Tableau 14 : Synthèse des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe en 2004 ( en millions de tonnes )**

Mode de transport	France	Reste de l'UE15 sauf France	10 nouveaux pays de l'UE25	Reste de l'Europe	Total
<b>Graphique</b>	<b>A</b>	<b>B</b>			<b>C</b>
Routes dont Fer-Route	54,2	46,4	3,8	2,2	106,7
Fer	1,5	2,9	0,1	0,1	4,6
Mer	9,6	60,7	8,2	38,4	116,9
Total	65,4	110,0	12,1	40,7	228,2

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

Sources : Routes : comptages français, Fer : SNCF, Mer : Ministerio de Fomento - Puertos del Estado, GEEP pour le Portugal

A - Péninsule Ibérique - France

B - Péninsule Ibérique - UE15  
(sans la France)

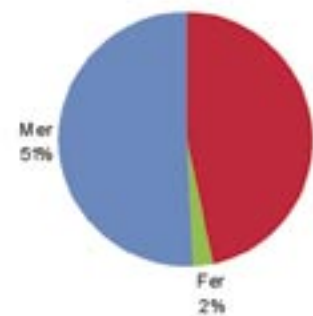
C - Péninsule Ibérique -  
Reste de l'Europe géographique  
(y/c France et UE15)



Total = 65,4 Mt

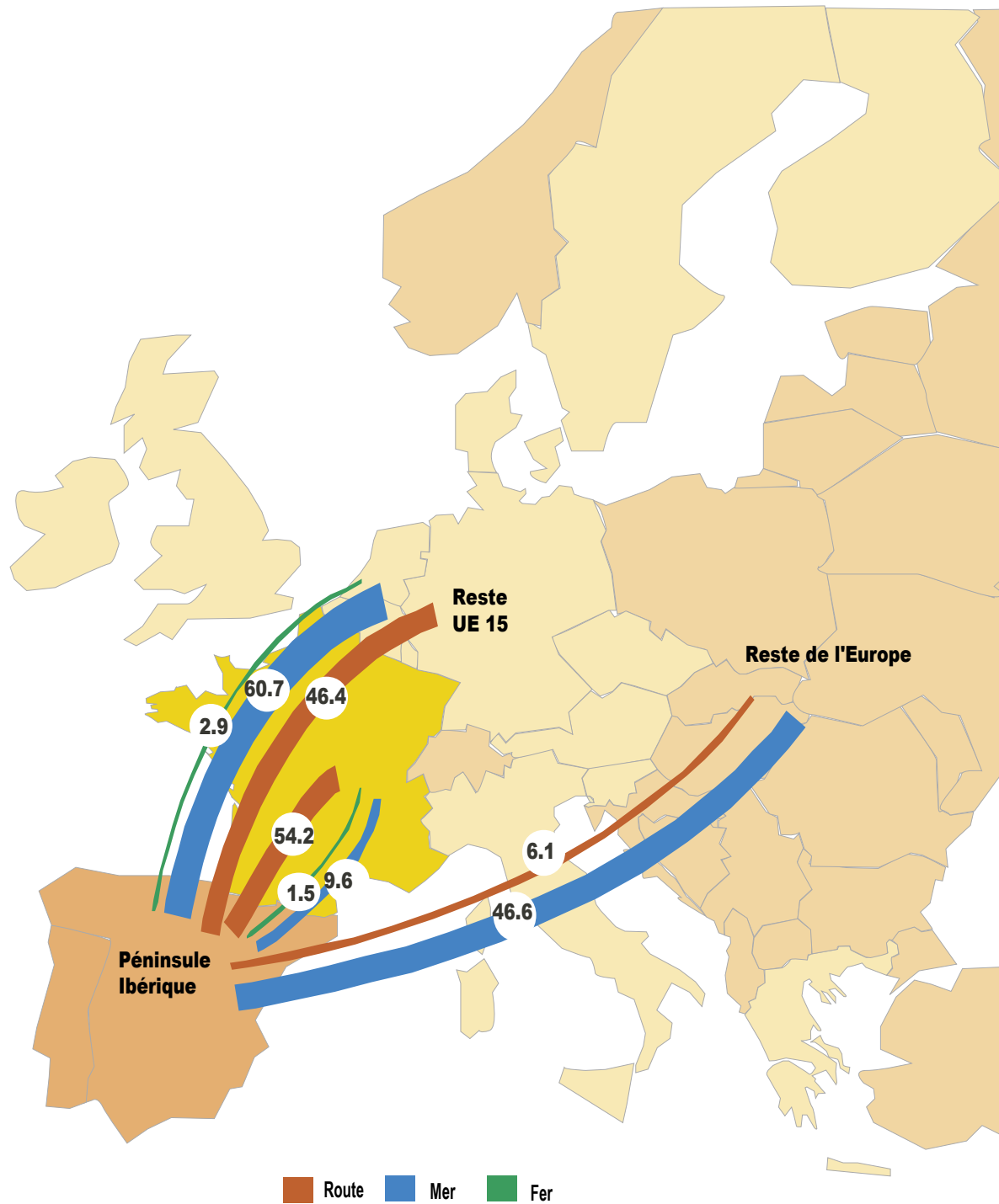


Total = 111,0 Mt



Total = 228,2 MT

**Carte 29 : Répartition des marchandises en 2004 (en millions de tonnes) entre la péninsule ibérique et l'Europe**



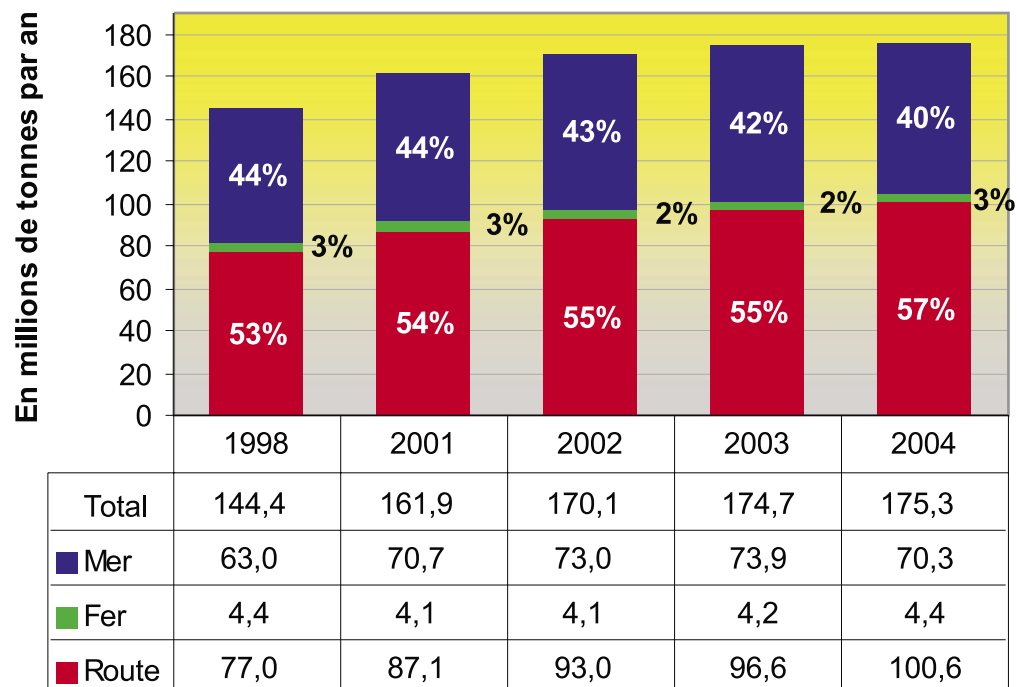


## 5.5 Evolution 1998 - 2004

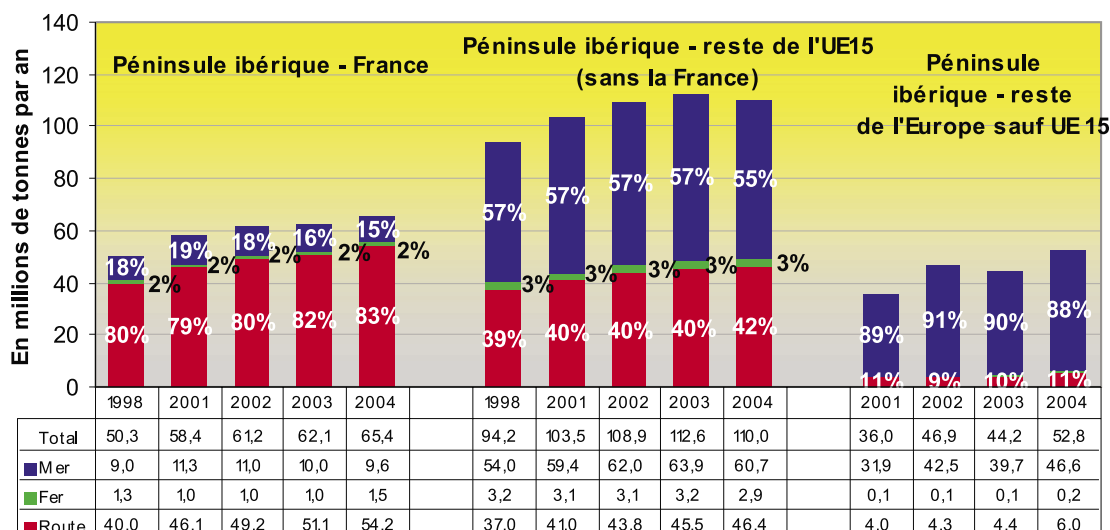
Le présent chapitre rassemble les données de flux de marchandises qui figurent dans les documents suivants :

- 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 27 : transport de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE15 (y/c la France)**



**Graphique 28 : Répartition échange – transit par rapport à la France**



Le flux total des marchandises **entre la péninsule ibérique et le reste de l'ancienne UE15** a évolué des taux suivants :

	Evolution 2004/1998		En 1 an (2004/2003)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	21%	3,3%	0,3%
Route	31%	4,6%	4,1%
Fer	0%	0,0%	4,8%
Mer	12%	1,8%	-4,9%

Le flux des marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'ancienne UE15, tous modes confondus, a augmenté de 21% entre 1998 et 2004 ce qui représente une augmentation moyenne de 3,3% par an. Toutefois, entre 2003 et 2004, l'augmentation est très faible : 0,3%.

Le flux routier de marchandises a continué d'augmenter entre 1998 et 2004 (+4,6% par an en moyenne, 4,1% entre 2003 et 2004) au détriment du mode maritime : la quantité de marchandises transportées par la mer diminue de 4,9% entre 2003 et 2004

En 2004, le flux ferroviaire a retrouvé son niveau de 1998.

En répartition modale, en 6 ans, la route a gagné 4%, la mer a perdu 4% et le fer s'est maintenu.





Le flux de marchandises **entre la péninsule ibérique et la France (échange)** a évolué des taux suivants :

	Evolution 2004/1998		En 1 an (2004/2003)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	30%	4,5%	5,2%
Route	36%	5,2%	6,1%
Fer	20%	3,1%	50,0%
Mer	7%	1,1%	-3,9%

Le flux des marchandises entre la péninsule ibérique et la France, tous modes confondus, a augmenté de 30% entre 1998 et 2004 ce qui représente une augmentation moyenne de 4,5% par an.

Le flux de marchandises **entre la péninsule ibérique et le reste de l'ancienne UE15 sans la France**, a évolué des taux suivants :

	Evolution 2004/1998		En 1 an (2004/2003)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	17%	2,6%	-2,3%
Route	25%	3,8%	2,0%
Fer	-8%	-1,4%	-9,4%
Mer	12%	2,0%	-5,0%

Le flux des marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'ancienne UE15 sans la France, tous modes confondus, a augmenté de 17% entre 1998 et 2004 ce qui représente une augmentation moyenne de 2,6% par an. Toutefois entre 2003 et 2004, il a diminué de 2,3%.

Le flux routier a continué d'augmenter entre 1998 et 2004 (+3,8% par an en moyenne, +2,0% entre 2003 et 2004) mais les pourcentages d'augmentation sont plus faibles qu'entre la Péninsule Ibérique et la France.

Le flux maritime entre la péninsule ibérique et le reste de l'ancienne UE15 sans la France diminue de 5,0% entre 2003 et 2004.

En répartition modale, en 6 ans, la route a gagné 3%, la mer a perdu 2% et le fer s'est maintenu.

Le flux de marchandises **entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe (sans l'UE15)** a évolué des taux suivants :

	Evolution 2004/2001		En 1 an (2004/2003)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	47%	13,6%	19,6%
Route	50%	14,5%	36,4%
Fer	100%	26,0%	100,0%
Mer	46%	13,5%	17,5%

Le flux de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe (sans l'UE15) présentent un grand dynamisme. Même les flux routiers augmentent de façon importante malgré les longues distances à parcourir.



## 6 Conclusions

Cette quatrième publication de l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTF) a été réalisée par la structure de coordination technique entre les ministères français et espagnol en charge des transports mise en place en vue 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.

Le présent document n°4 est caractérisé par l'élargissement du périmètre de l'observation à l'ensemble de l'Europe géographique, pour prendre en compte l'élargissement de l'Union européenne en 2004 ainsi que les perspectives d'élargissement à venir. En particulier les flux de voyageurs aériens ainsi que les flux de marchandises maritimes ont été recueillis entre la Péninsule Ibérique et la totalité de l'Europe géographique.

L'ensemble de ces données permet de disposer d'une vision rétrospective sur l'évolution des échanges et des flux par mode et la consistance des réseaux d'infrastructures pour l'année 2004.

En ce qui concerne les analyses plus détaillées effectuées pour le mode routier, l'enquête transit réalisée en 2004-2005 en coopération par la France et l'Espagne sur le trafic de camions à la frontière a été redressée trop tardivement pour faire l'objet d'une analyse complète dans le présent document. Son exploitation détaillée fera l'objet d'une publication spéciale de l'Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées au cours de l'année 2006.

Le présent document n°4 présente également les évolutions des flux de voyageurs et de marchandises depuis les premières productions de l'Observatoire, à savoir 1998-2004.

Tous modes confondus, les échanges de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15 ont stagné en 2004 alors qu'ils augmentaient d'environ 3,9% par an depuis 1998. Les échanges avec la France ont augmenté de 5,2% en 2004 et ceux avec les autres pays de l'UE15 ont diminué de 2,3%. Les échanges avec le reste de l'Europe géographique (au delà de l'UE15) ont augmenté de 13,6% par an en moyenne depuis 2001.

En 6 ans 1998-2004, le nombre de P.L. a augmenté de 37%, les tonnages transportés par la route ont augmenté de 38% soit en moyenne 5,6% par an. On observe toutefois que la croissance annuelle est moins forte qu'auparavant.



Pendant la même période, les tonnages transportés par la mer ont augmenté de 23% et ceux par le fer sont restés stables (avec une tendance à la baisse).

En 6 ans (1998-2006) entre la Péninsule Ibérique et les autres pays de l'ancienne UE15 (y compris la France), la part de marché de la route a augmenté de 4% au détriment de la mer. Toutefois, l'OTP a déjà observé que le trafic P.L. est resté stable en 2005 par rapport à 2004, ce qui n'était pas arrivé depuis 1992.

L'exploitation approfondie de l'enquête transit 2004, qui fera l'objet d'une publication au cours de l'année 2006, s'attachera à mettre en évidence l'évolution de la structure des échanges routiers en terme d'origine-destination et en terme de nature de marchandises transportées.

Ces constatations et les tendances qui s'en dégagent ont incité 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. Les actions concrètes sont l'engagement des deux pays vers la réalisation des projets prioritaires des réseaux transeuropéens de transport :

- entrée en phase opérationnelle de l'axe méditerranéen du projet n°3 (axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe) avec une mise en service prévue pour 2009 de la section Perpignan-Figuéras
- mise en place du Groupement Européen d'Intérêt Économique « Sud Europe Atlantique » section Vitoria-Dax en vue de la définition de la section internationale
- signature d'une déclaration d'intention sur les autoroutes de la mer par les ministres des deux pays

Enfin, dans le cadre du projet n°16, axe ferroviaire de fret Sinès/Algésiras – Madrid – Paris et plus particulièrement, la section Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité, le groupe ferroviaire franco-espagnol a lancé en mai 2006 une consultation pour une nouvelle étude de modélisation des trafics transpyrénéens. Cette étude multimodale, utilisera les données recueillies par l'Observatoire franco – espagnol des trafics dans les Pyrénées.





**Observatoire  
franco - espagnol  
des trafics  
dans les  
Pyrénées**



**DOCUMENT N°4  
Mai 2006**

France : DRE Midi-Pyrénées - Ghislaine Bélis    Espagne : Ministério de Fomento - Pedro Téna