

# Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

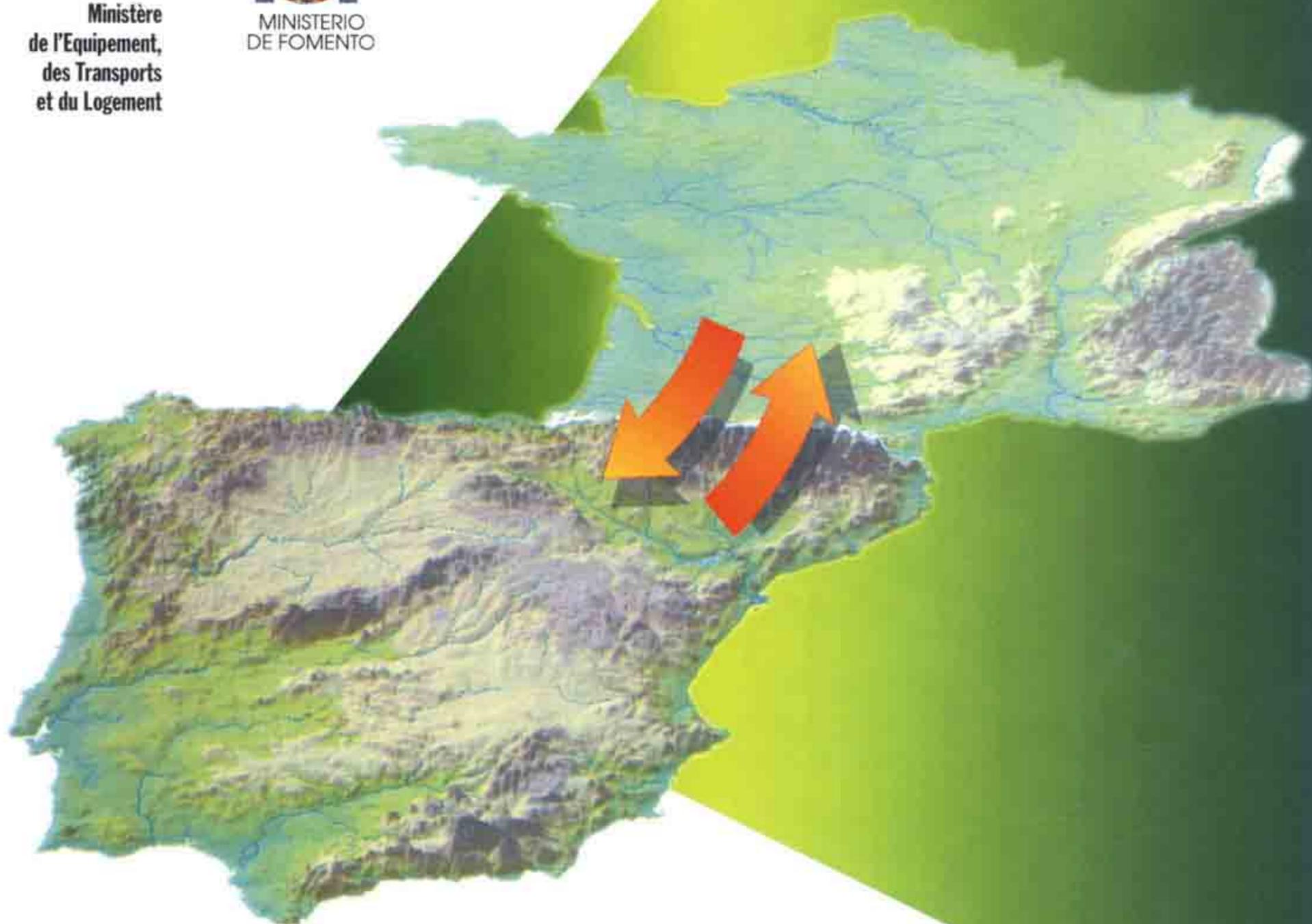
DOCUMENT N°1  
AVRIL 2000



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement



MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°1  
AVRIL 2000



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement



MINISTERIO  
DE FOMENTO

# SOMMAIRE

---

<u>1</u>	PRÉSENTATION.....	5
<u>2</u>	L'OBSERVATOIRE FRANCO - ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRÉNÉES .....	6
<u>3</u>	LES OBJECTIFS DE L'OTP.....	7
<u>4</u>	LE CONTEXTE EUROPÉEN.....	11
<u>5</u>	LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE .....	15
<u>6</u>	LES INFRASTRUCTURES.....	20
<u>7</u>	L'OFFRE DE SERVICES.....	27
<u>8</u>	TRAFIC DE VOYAGEURS.....	30
<u>9</u>	TRAFIC DE MARCHANDISES.....	35
<u>10</u>	PREMIÈRES OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES.....	42

# 1 PRÉSENTATION

Le présent rapport, constitue le document N°1 publié par l'Observatoire franco-espagnol du Trafic dans les Pyrénées (OTP). Il a été élaboré par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables du transport, dont l'objectif commun est de mettre en place un instrument permanent de mesure des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.

Ce premier document marque ainsi le début d'une publication annuelle que l'OTP s'est fixé comme objectif. Il n'est pas exhaustif et sera enrichi dans les prochaines publications. Son contenu est principalement destiné aux organismes, institutions, administrations, entreprises et associations ayant des responsabilités ou un intérêt particulier quant à l'état actuel des systèmes de transports et aux conditions de la planification future. Ils disposeront d'une base de données et d'une analyse des flux de transports transfrontaliers, tant de voyageurs que de marchandises, communes aux deux pays.

*El presente informe constituye el DOCUMENTO N° 1 elaborado por el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP). Su elaboración ha sido realizada con el objetivo común, de los Ministerios Español y Francés responsables en materia de transportes, de proporcionar un instrumento permanente para la medida del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera conjunta de los Pirineos.*

*Este primer documento, que no es exhaustivo y será completado en sucesivas publicaciones, marca el inicio de la edición de un informe que, con carácter anual, publicará el OTP. Su contenido está dirigido, fundamentalmente, hacia aquellos Organismos, Instituciones, Administraciones, Empresas y Asociaciones, que con responsabilidades o inquietudes, sobre el estado actual del sistema de transportes, o su planificación futura, gozarán de una base de datos sobre los flujos de transporte transfronterizos, tanto de viajeros como de mercancías, común a ambos países.*



## 2. 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 évolution dans un futur proche. Face à cette réalité, ils ont décidé de créer un instrument binational chargé de suivre l'évolution desdits flux.

Au cours des derniers sommets bilatéraux franco-espagnols, un accord s'est fait sur la nécessité de mettre en oeuvre cet instrument ; c'est finalement en 1998, à La Rochelle, qu'a été décidée 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 ne se limitera pas à la seule analyse des modes de transports terrestres, elle prendra également en compte les modes maritime et aérien.

*Los Gobiernos de España y Francia son conscientes de la importante magnitud que han alcanzando, durante los últimos años, los volúmenes de sus tráficos transfronterizos en Los Pirineos. Los fuertes incrementos que estos han experimentado en el pasado es probable que, sin duda, se sigan produciendo en un futuro próximo. Ante esta realidad, han tomado la decisión de crear un instrumento binacional encargado de cuantificar y de seguir la evolución de dichos flujos.*

*Durante las últimas Cumbres Bilaterales Hispano-Francesas, se vinieron consensuando posturas sobre la necesidad de poner en servicio dicho instrumento y, finalmente, fue, en 1998, en la Cumbre celebrada en La Rochelle donde se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP).*

*En su constitución inicial, el OTP ha sido concebido como un grupo de trabajo conjunto, formado por personal de los Ministerios responsables del transporte en ambos países. Sus objetivos se centran en la elaboración de una base de datos común, sobre los flujos de transporte transfronterizos, tanto de viajeros como de mercancías, no limitándose al análisis de los modos de transporte terrestre, sino que además serán tenidos en cuenta el resto de los modos (marítimo y aéreo).*

## 3. LES OBJECTIFS DE L'OTP

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

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

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

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

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

*Para alcanzar, de una manera progresiva, los objetivos que el Observatorio tiene marcados, dada la amplitud de las posibilidades que el análisis del tráfico entre España y Francia ofrece, se ha confeccionado un índice de materias para encauzar los trabajos a realizar. La estructura adoptada consta de cinco capítulos fundamentales que recogen, en su conjunto, las variables y datos perseguidos:*

- *El ámbito socioeconómico*
- *Las infraestructuras*
- *Oferta de servicios*
- *Flujos de viajeros*
- *Flujos de mercancías*

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

*El trabajo consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y dar un formato intermodal a estas fuentes que existen en la actualidad y que, en su gran mayoría, son inconexas desde un punto de vista tan particular como es el tráfico en los Pirineos. Para ello, el OTP se constituye como un órgano abierto al exterior que busca el contacto con todas aquellas entidades que, desde un punto de vista técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos. Así, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, que agrupa a todas las regiones, de ambos países, limitrofes con los Pirineos junto con Andorra, ha participado como invitada*

*.en varias de las reuniones celebradas por el Observatorio.*

*A medida que vayan apareciendo los sucesivos Documentos editados por el Observatorio, los capítulos se irán completando y dotando, cada vez, de un mayor contenido y se elaborarán los estudios complementarios necesarios para precisar aquellos elementos que necesiten dar una mejor respuesta a los usuarios.*



# CADRE GÉNÉRAL

## 1 LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

---

- Le contexte institutionnel européen.
- Le commerce extérieur.
- Analyse des variables socio-économiques :
  - Population,
  - PIB,
  - Indice de motorisation.

## 2 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

---

- Situation actuelle :
  - Caractéristiques techniques par modes de transport
  - Plates-formes logistiques.
- Planification en vigueur :
  - Planification intermodale
  - Projets en construction
  - Projets arrêtés à court terme.

## 3 OFFRE DE SERVICES EN TRANSPORT PUBLIC

---

- Voyageurs (par mode, principales O/D)
  - Prix
  - Temps de parcours
  - Fréquence
- Marchandises (par mode, principales O/D)
  - Temps
  - Services et lignes régulières

## 4 FLUX DE VOYAGEURS

---

- Analyse de l'évolution récente.
- Flux par mode, O/D, motif, point d'entrée.
- Itinéraires principaux.
- Saisonnalité.

## 5 FLUX DE MARCHANDISES

---

- Analyse de l'évolution récente des échanges par mode.
- Flux et trafics par mode.
- Itinéraires principaux.
- Transport combiné.
- Échanges et transits.

### **3.1. LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE**

Les flux de transport à travers les Pyrénées, tant de voyageurs que de marchandises, entrent dans un contexte socio-économique qui prend en compte le cadre régional des communautés transfrontalières des deux pays, mais s'inscrit principalement dans une dimension internationale et européenne.

C'est pour cela que le contenu de ce chapitre devra traiter 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 ressortir au regard de l'évolution ou de la création de nouvelles infrastructures.

Dans le paragraphe consacré au "commerce extérieur", seront également prises en compte, les données globales sur le commerce extérieur du Portugal avec les pays de l'Union Européenne, en raison de l'importance des flux de marchandises générés par le Portugal à travers l'Espagne et les Pyrénées.

### **3.2. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS**

Ce chapitre analysera, sous le triple aspect européen, national et régional, avec un degré de détail approprié à l'échelle considérée, les caractéristiques techniques des infrastructures de transports qui relie 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. Enfin l'application de ces plans se limitera à la zone pyrénéenne pour les infrastructures en cours de réalisation ou pour lesquelles il existe des programmations pour leur construction à court terme.

### **3.3. OFFRE DE SERVICES EN TRANSPORT PUBLIC**

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



### 3.4. FLUX DE VOYAGEURS

L'objectif principal de ce chapitre est de mesurer les flux de voyageurs d'après le mode, le point d'entrée, l'origine-destination et le motif du voyage en prenant en compte la saisonnalité marquée de ces mouvements.

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

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

### 3.5. FLUX DE MARCHANDISES

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

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

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



## 4. LE CONTEXTE EUROPÉEN

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

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

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

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

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

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

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

# SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT

## SECTION : ROUTES

 LEITSHEMA DES TRANSEUROPAÏSCHEN VERKEHRSNETZES  
(HORIZONT 2010)  
ABSCHNITT: STRASSEN

TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN  
(2010 HORIZON)  
SECTION: ROADS

SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT  
(HORIZON 2010)  
SECTION: ROUTES

---

 BESTEHEND/EXISTING/EXISTANT

 GEPLANT/PLANNED/PLANIFIE

 VERBINDUNGEN MIT DRITTLÄNDERN/NUR HINWEISEND  
THIRD COUNTRY CONNECTIONS/PURELY INDICATIVE  
CONNEXIONS AVEC LES PAYS TIERS/PUREMENT INDICATIVES

---

EUROPA/EUROPE/EUROPE 07/96



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

# SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT

## SECTION : CHEMIN DE FER


 LEITSCHHEMA DES TRANSEURÓPÁISCHEN VERKEHRSNETZES  
 (HORIZONT 2010)  
 ABSCHNITT EISENBAHNEN  
 TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN  
 (2010 HORIZON)  
 SECTION RAILWAYS  
 SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT  
 (HORIZON 2010)  
 SECTION CHEMINS DE FER

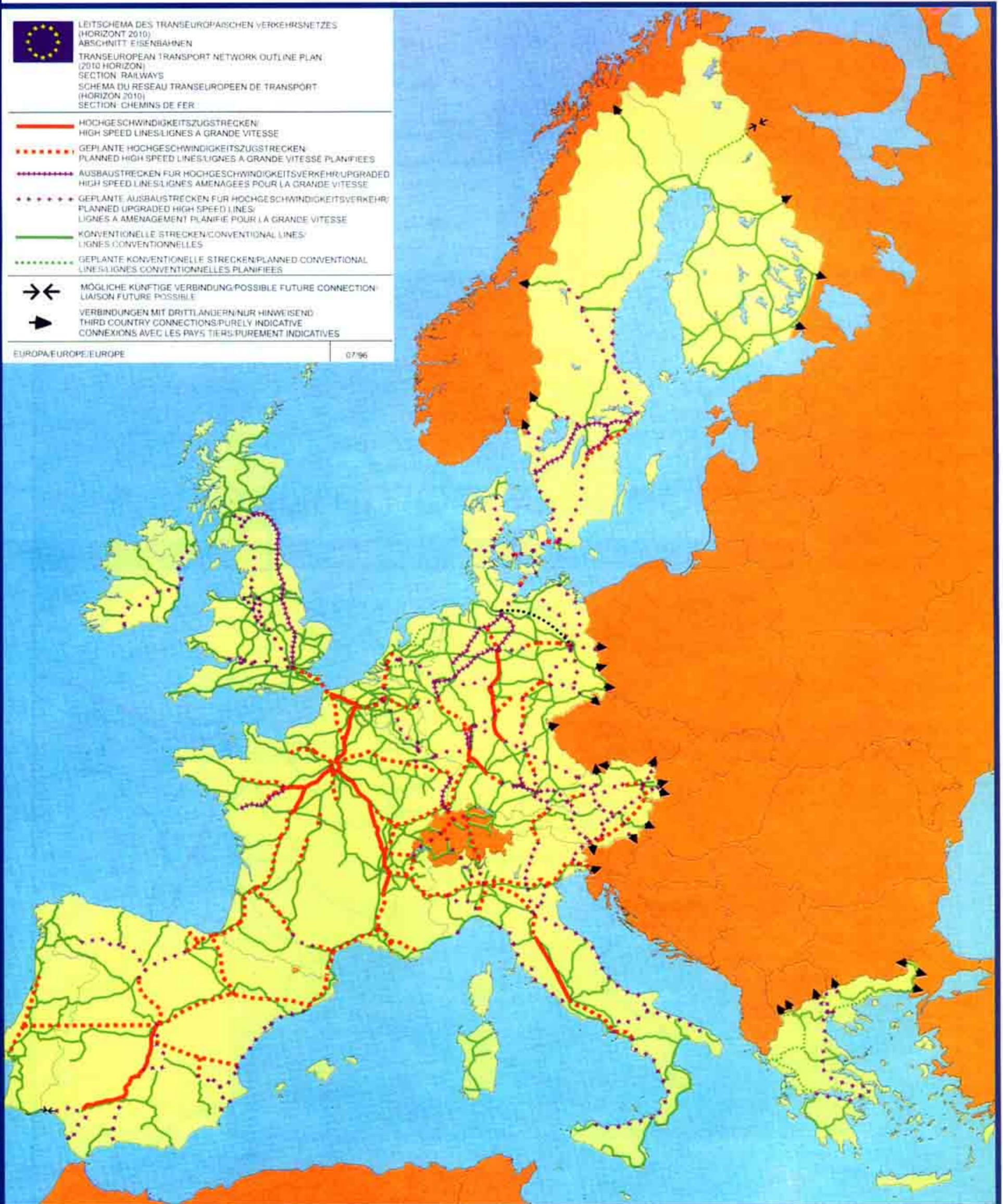
---

 HOCHGESCHWINDIGKEITSZUGSTRECKEN/  
 HIGH SPEED LINES/LIGNES A GRANDE VITESSE  
 GEPLANTE HOCHGESCHWINDIGKEITSZUGSTRECKEN  
 PLANNED HIGH SPEED LINES/LIGNES A GRANDE VITESSE PLANIFIEES  
 AUSBAUSTRECKEN FÜR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR/UPGRADED  
 HIGH SPEED LINES/LIGNES AMENAGEES POUR LA GRANDE VITESSE  
 GEPLANTE AUSBAUSTRECKEN FÜR HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR/  
 PLANNED UPGRADED HIGH SPEED LINES/  
 LIGNES A AMENAGEMENT PLANIFIE POUR LA GRANDE VITESSE  
 KONVENTIONELLE STRECKEN/CONVENTIONAL LINES/  
 LIGNES CONVENTIONNELLES  
 GEPLANTE KONVENTIONELLE STRECKEN/PLANNED CONVENTIONAL  
 LINES/LIGNES CONVENTIONNELLES PLANIFIEES

---

 MÖGLICHE KÜNFTIGE VERBINDUNG/POSSIBLE FUTURE CONNECTION  
 LIAISON FUTURE POSSIBLE  
 VERBINDUNGEN MIT DRITTLÄNDERN/NUR HINWEISEND/  
 THIRD COUNTRY CONNECTIONS/PURELY INDICATIVE  
 CONNEXIONS AVEC LES PAYS TIERS/PUREMENT INDICATIVES

EUROPA/EUROPE/EUROPE 07/96



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

# Informations et données communes

---

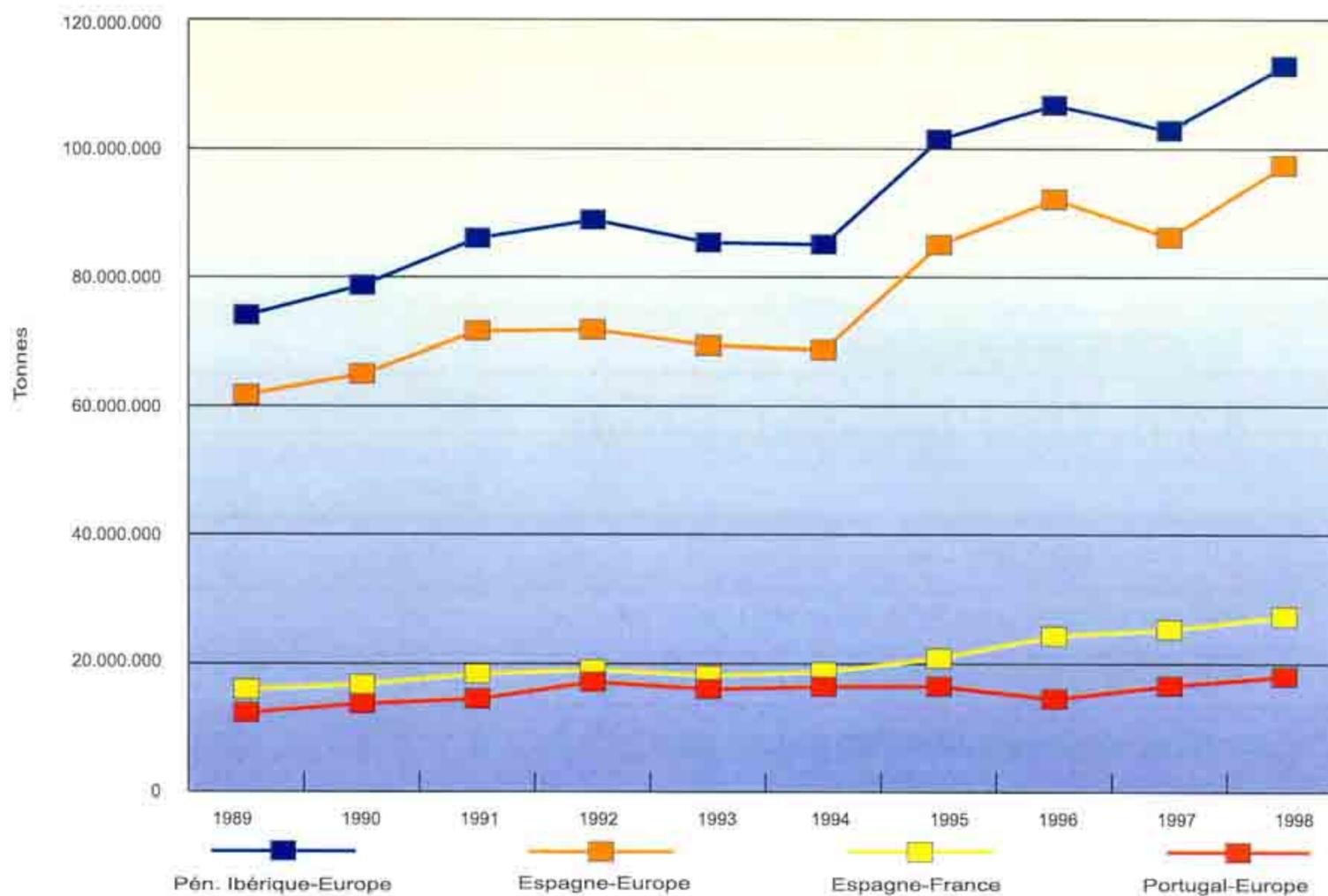
# 5. LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

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

## 5.1 - LE COMMERCE EXTÉRIEUR

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

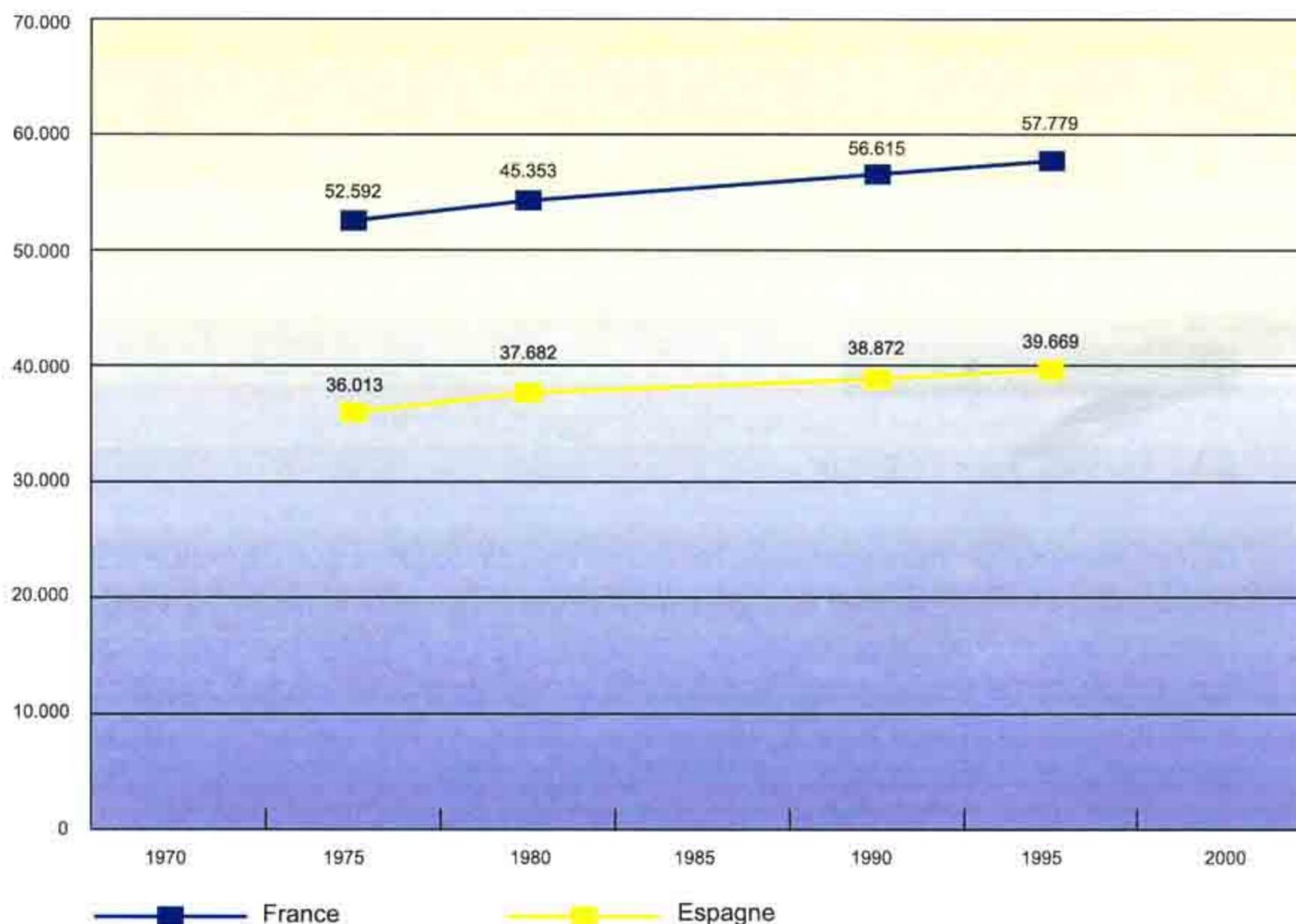
**EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC L'EUROPE**



Source : EUROSTAT

## 5.2. EVOLUTION DE LA POPULATION

### EVOLUTION DE LA POPULATION



Source : INE et INSEE

La somme de la population des deux pays constitue 26 % du total des habitants de l'Union Européenne.

La densité de la population, pour l'année 1997 exprimée en habitant par km<sup>2</sup>, est inférieure dans les deux pays (Espagne : 78 hab/km<sup>2</sup>, France : 108 hab/km<sup>2</sup>) à la moyenne européenne (116 hab/km<sup>2</sup>).

## 5.3. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

	Espagne	France	EU 15
PIB (nominal) 1996, BECU	458	1211	6773
PIB par personne en PPA (EU=100), 1981-90	71	111	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1991	79	113	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1995	77	106	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1996	78	104	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1997	78	104	100
PIB par personne en PPA (EU=100), 1998	79	104	100

PPA : parité de pouvoir d'achat  
Source : EUROSTAT

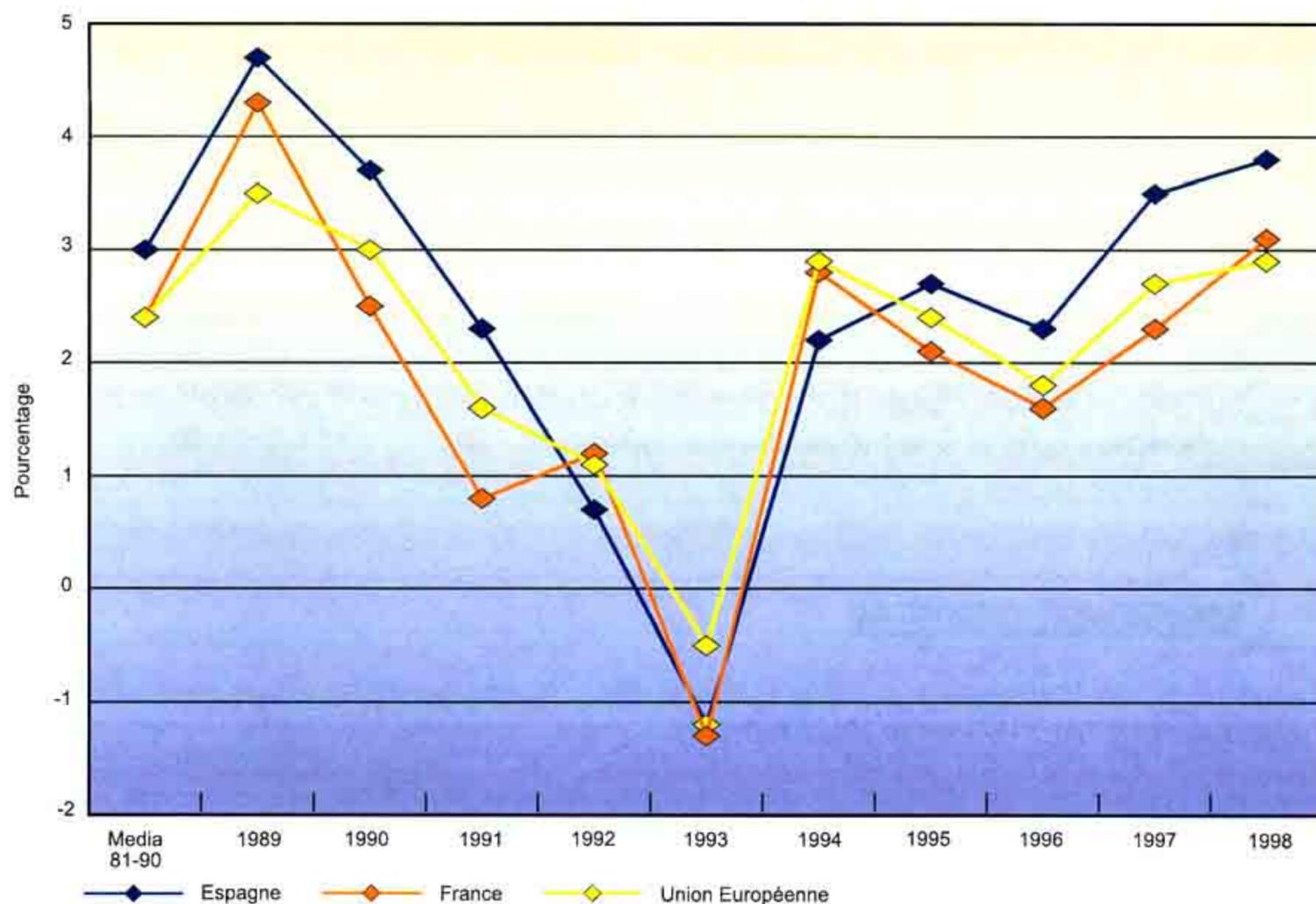


Le PIB par habitant de la France se situe clairement au dessus de la moyenne communautaire, à un pourcentage qui, durant les dernières années, est passé de 11 % à 4 %.

Au contraire, en Espagne, cette valeur est toujours inférieure à la moyenne générale d'un pourcentage significatif de 20 %.

Par conséquent, on constate qu'il existe une différence entre les deux pays, quant à la variable économique PIB/hab, d'à peu près 25 % en faveur de la France.

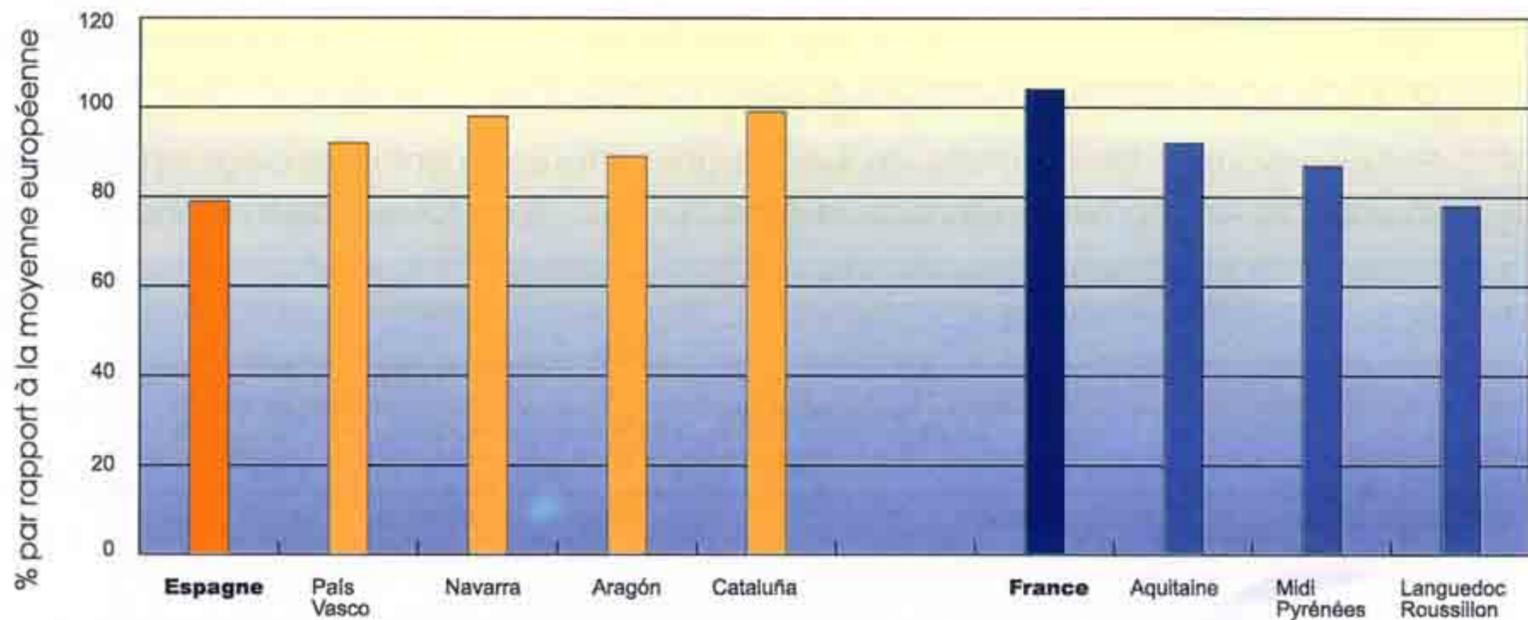
### TAUX ANNUEL DE VARIATION DU PIB



Source : EUROSTAT

La croissance du PIB dans les deux pays s'accorde avec la tendance constatée pour la moyenne européenne, on constate cependant que la crise de 1993 a été plus profonde pour les deux pays, et que lors des périodes de croissance, l'Espagne a cru plus rapidement que la moyenne.

## PIB PAR HABITANT EN 1996 RÉGIONS FRONTALIÈRES



Source : EUROSTAT

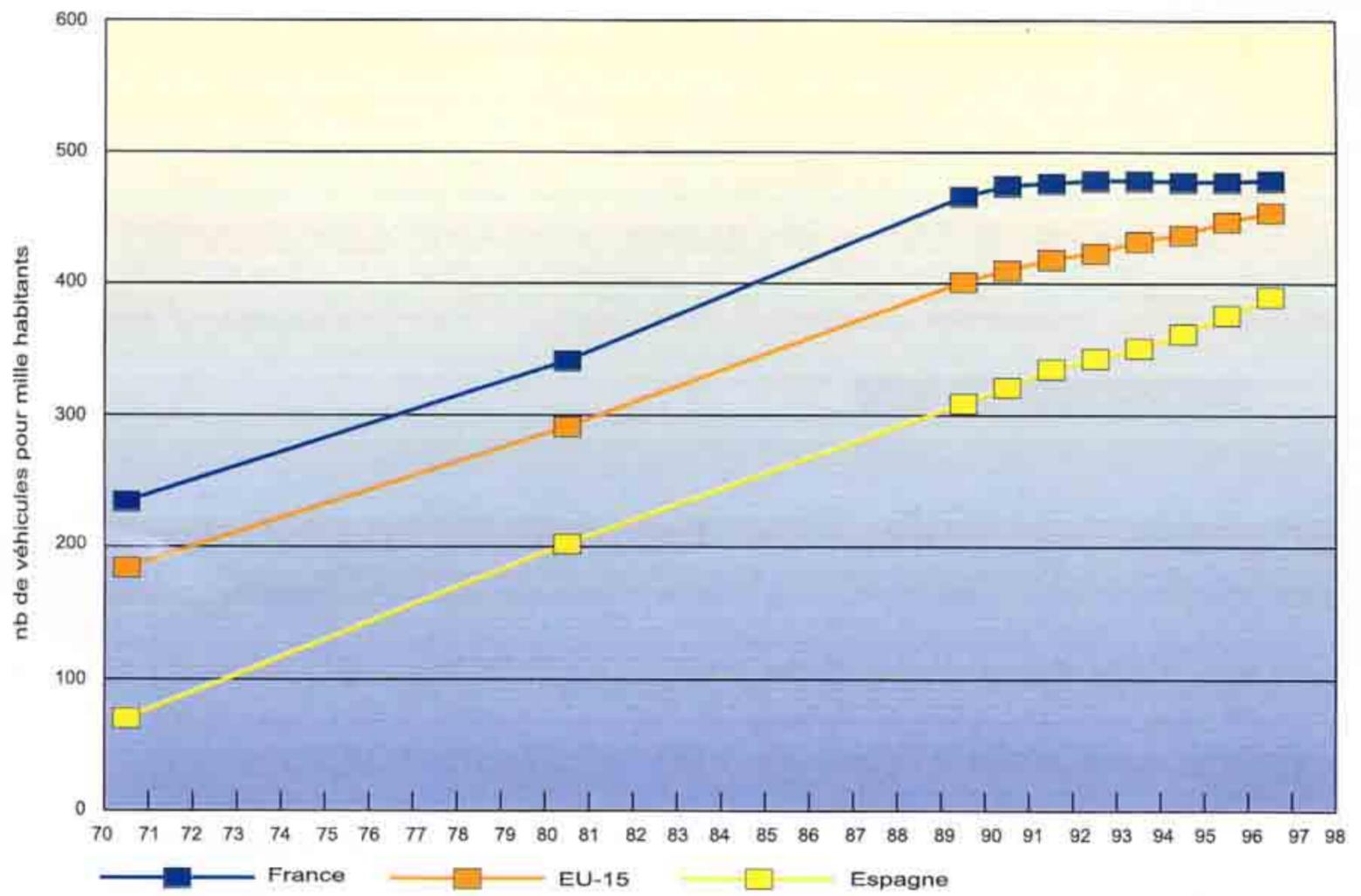
Enfin, on constate que les régions frontalières en Espagne présentent une croissance supérieure à la moyenne nationale et légèrement inférieure à la moyenne européenne. Les régions françaises, de leur côté, ont un PIB inférieur à leur moyenne nationale comme à la moyenne européenne.

### 5.4. LES TAUX DE MOTORISATION

La définition du taux de motorisation n'est pas harmonisée au niveau communautaire et son suivi résulte d'une compilation réalisée par les services de la Commission européenne à partir des données nationales.

En ce qui concerne la France, ces données ne concernent que les automobiles stricto sensu et n'intègrent pas les utilitaires légers possédés par les ménages, qui représentent une part non négligeable du parc à la disposition des ménages. Bien que restant pratiquement stable depuis le début des années 90, le taux de motorisation en France est supérieur à la moyenne observée dans l'Europe des 15 et supérieur à celui de l'Espagne d'environ 20 % en 1997.

## TAUX DE MOTORISATION



Source : EUROSTAT

## 6. LES INFRASTRUCTURES

Ce document donne une première description des réseaux. Les éléments concernant la planification seront présentés dans le prochain document.

### 6.1. LES ROUTES

Les relations entre l'Espagne et la France par la route sont assurées grâce à un ensemble d'infrastructures de différentes caractéristiques techniques, avec cette particularité remarquable qu'aux extrémités de la chaîne frontalière (atlantique et méditerranéenne) se positionnent les deux voies de haute capacité existantes (autoroutes). Alors que dans la zone centrale se trouvent des routes de type conventionnel.

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

#### VOYAGEURS

Lado español		Côté français	
Irún	direc N.1	Hendaye	D.912
San Sebastián - Irún	N.1	Hendaye(Béhobie) - Bordeaux	N.10
San Sebastián - Irún	A.8	Hendaye(Biriatou) - Bayonne	A.63
Pamplona - Dancharinea	N.121	Dancharia - Bayonne	D.20
Pamplona - Roncesvalles	N.135	St Jean Pied-de-Port - Orthez	D.933
Huesca - Somport	N.330	Somport - Pau	N.134
Huesca - Portalet	N.260+C.136	Pourtalet - Pau	D.934
Barbastro - Bielsa	C.138	Aragnouet - Lannemezan	D.929
Lleida - Viella	N.230	Fos - Montréjeau	N.125
Lleida) - La Seu d'Urgel - Andorra	N.145	Andorre - Ax - (Toulouse)	N.22
Puigcerdá - Llívia	N.154 (neutra)	Puigcerdá - Llívia	D.68 (neutre)
Barcelona - Puigcerdá	A.18+C.1411+N.260	Bourg-Madame - Toulouse	N.20
Barcelona - La Junquera	N.2	Le Perthus - Perpignan	N.9
Barcelona - La Junquera	A.7	Le Boulou - Perpignan	A.9
Barcelona - Figueres - Port Bou	N.2+N.260	Cerbère - Perpignan	N.114

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

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



## MARCHANDISES

Lado español		Côté français	
Pamplona - Roncesvalles	C.135	St Jean Pied-de-Port - Orthez	D.933
San Sebastián - Irun	A.8	Hendaye (Biratou) - Bayonne	A.63
Huesca - Somport	N.330	Somport - Pau	N.134
Lleida - Viella	N.230	Fos - Montréjeau	N.125
Barcelona - Puigcerdá	A.18+C.1411+N.260	Bourg-Madame - Toulouse	N.20
Barcelona - La Junquera	A.7	Le Boulou - Perpignan	A.9

**A noter que ne figurent pas les itinéraires suivants :**

**N.1 - D.912 et N.10 Irún - Hendaye, les D.912 et N.10 étant interdites aux poids lourds côté français**

**N.121 - D.20 Pampelune-Bayonne par Dancharinea, la D.20 étant interdite aux poids lourds côté français.**

**N.2 - N.9 Figueras - Perpignan, la traversée de la ville de Perthus étant interdite aux poids lourds**

**N.260 - N.114 Figueras - Perpignan par Port Bou et Cerbère dont le trafic poids lourds est négligeable.**

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

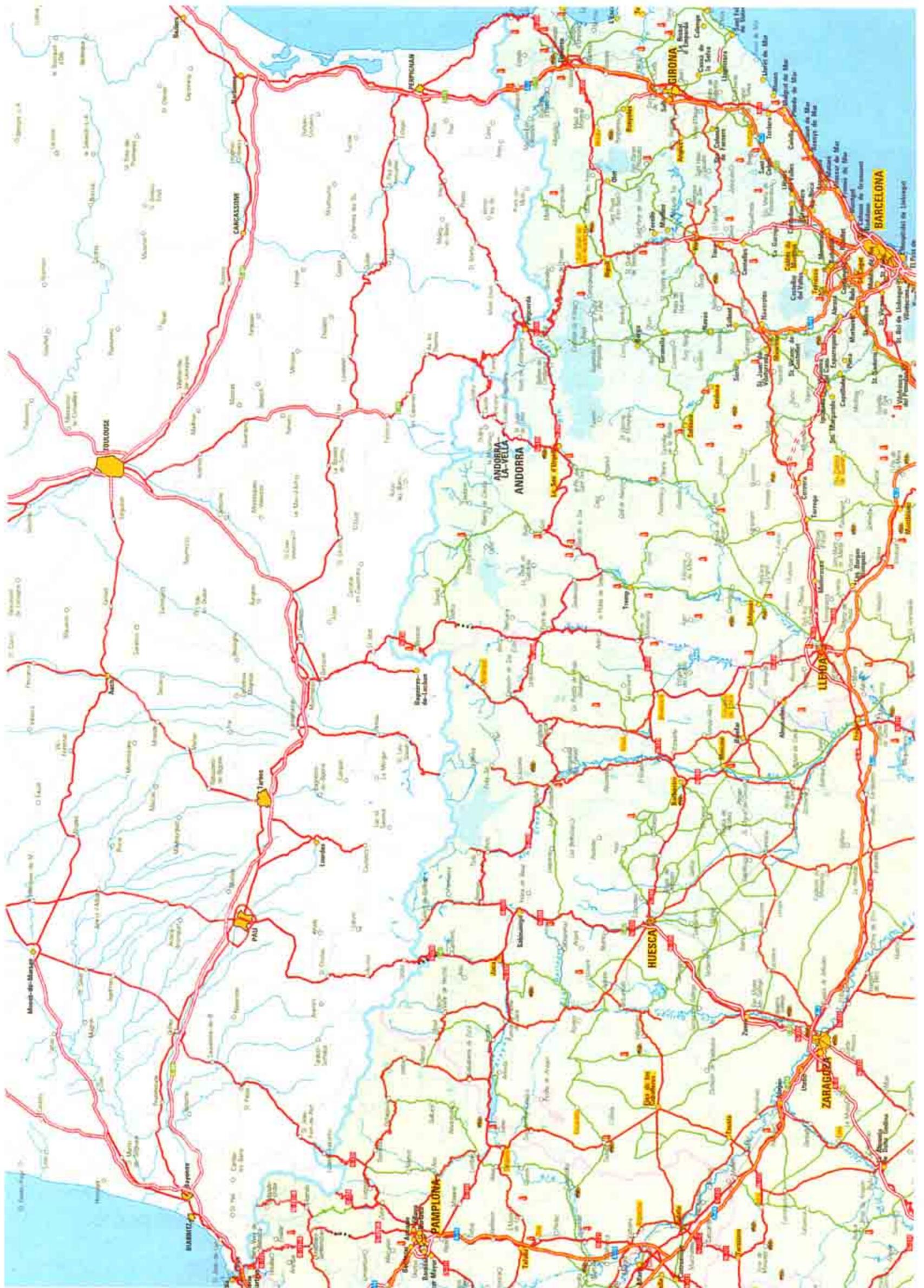


# RÉSEAU STRUCTURANT FRANCE - ESPAGNE



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

# RÉSEAU STRUCTURANT DÉTAIL DE LA ZONE DES PYRÉNÉES



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



## 6.2. CHEMIN DE FER

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

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

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

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

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

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

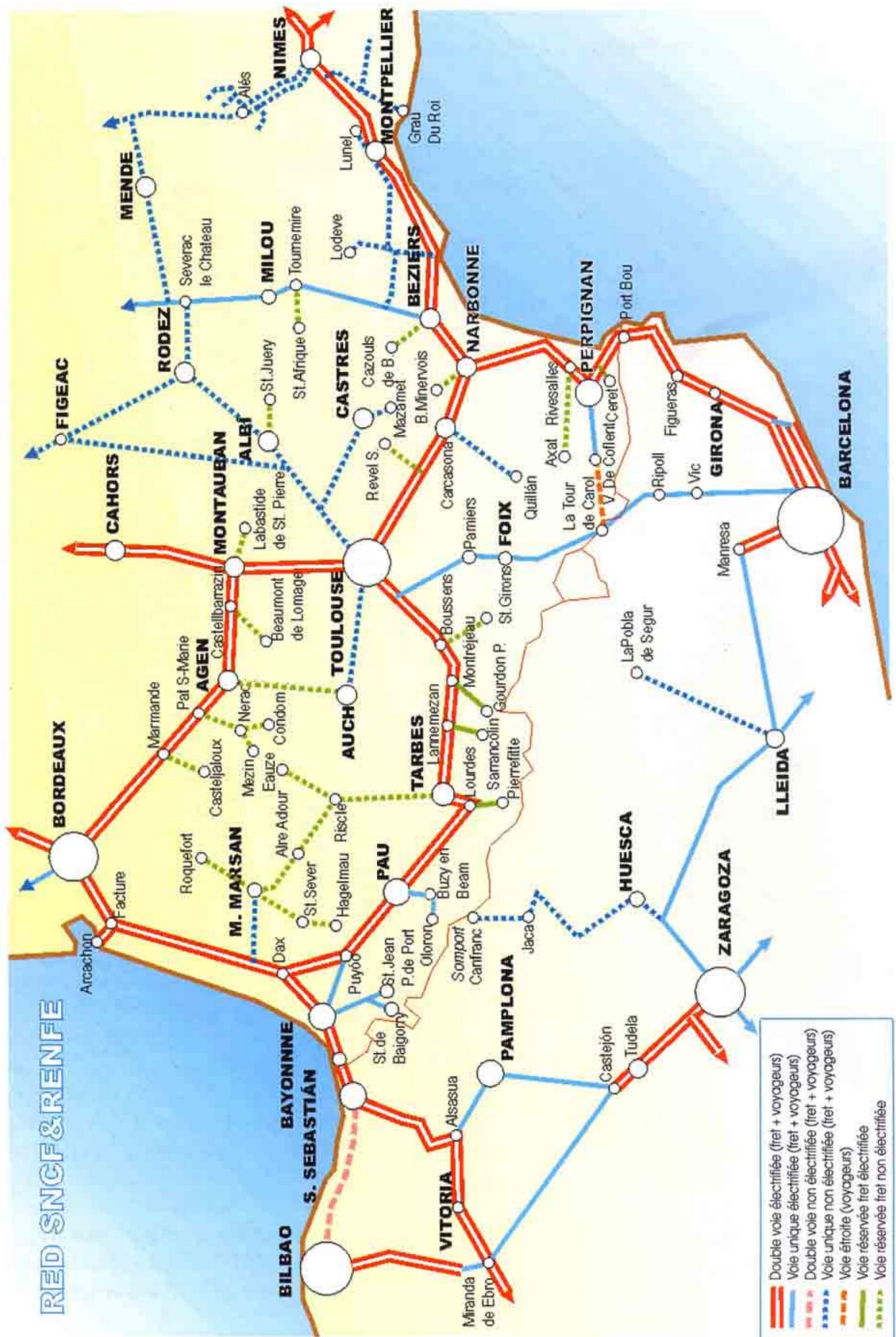
La liaison à travers Canfranc est à voie unique. Elle n'est plus en service côté français depuis l'effondrement, il y a 30 ans, d'un pont situé sur le territoire français. Sur le côté espagnol, la liaison non électrifiée est opérationnelle et en exploitation, jusqu'à la frontière, avec une voie unique.

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

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



# RÉSEAU FERRÉ DÉTAIL DE LA ZONE DES PYRÉNÉES



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

## 7. OFFRE DE SERVICES

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

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

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

### 7.1. ROUTES

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

FRONTIERE	ETE	HIVER
La Junquera - Le Perthus	58	45
Irún - Hendaye	132*	130*
Seo de Urgel - Pas de la Case	5	1

\*27 de ces services ont leur origine au Portugal

Source : L. FOMENTO



SERVICES RÉGULIERS D'AUTOBUS  
RELATIONS DIRECTES ESPAGNE EUROPE  
Nombre de services hebdomadaires par sens

FRONTIERE	AVEC arrêt en FRANCE		SANS Arrêt en FRANCE	
	ETE	HIVER	ETE	HIVER
La Junquera - Le Perthus	109	91	12	9
Irún - Hendaye	84	83	25	22

Source : M. FOMENTO

SERVICES RÉGULIERS D'AUTOBUS  
RELATIONS DIRECTES ESPAGNE EUROPE  
Nombre de services hebdomadaires autorisé par sens

FRONTIERE	ETE	HIVER
La Junquera - Le Perthus	10	10
Irún - Hendaye	27	27

Source : M. de l'EQUIPEMENT

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

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

## 7.2. FERROVIAIRES

OFFRE DE SERVICES FERROVIAIRES  
RELATION ESPAGNE-FRANCE-EUROPE  
Nombre de services hebdomadaires par sens sur des liaisons directes

Service	Frontière	Eté	Hiver
Barcelona-Milan	Port Bou - Cerbere	7	3
Barcelona-Zurich	Port Bou - Cerbere	7	4
Barcelona-Montpellier	Port Bou - Cerbere	7	7
Barcelona-Paris	Port Bou - Cerbere	7	7
Cartagena-Montpellier	Port Bou - Cerbere	7	7
Madrid-Paris	Irún - Hendaye	7	7

Source : RENFE

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

Ne sont pas représentés les autres services de caractère national, assurés par la RENFE et la SNCF, qui accèdent des deux côtés à la frontière entre l'Espagne et la France. Ceux-ci permettent, grâce à un changement de train, d'offrir d'une manière différente, des correspondances ferroviaires entre les deux pays. Compte tenu de leur importance, ils feront l'objet d'une analyse ultérieure.

### 7.3. AÉRIEN

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

Pays	ETE 98		HIVER 98	
	Fréquences hebdomadaires par sens	Total places offertes sur 6 mois	Fréquences hebdomadaires par sens	Total places offertes sur 6 mois
France	392	2 401 929	350	1 886 286
TOTAL UE-15	2588	23 541 945	2194	17 163 749
Reste de l'Europe	261	1 715 422	490	2 495 508
TOTAL	2849	25 257 367	2684	19 659 257

Source : M. FOMENTO

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

Pays	ETE 98	HIVER 98
	Total places sur 6 mois	Total places sur 6 mois
France	1 015 035	245 904
TOTAL UE-15	24 689 006	9 966 236
Reste de l'Europe	2 229 958	548 312
TOTAL	26 918 964	10 514 548

Source : M. FOMENTO

L'offre aérienne, mesurée par le volume de places offertes dans les relations entre l'Espagne et l'Europe représentait en 1998 45 millions de places pour les services réguliers (55 % du total) et 37 millions pour les "charters" (45 % du total), soit 82 millions de places annuelles offertes. Sur ces totaux 91 % de l'offre concerne l'Europe des 15.

# 8. TRAFIC DE VOYAGEURS

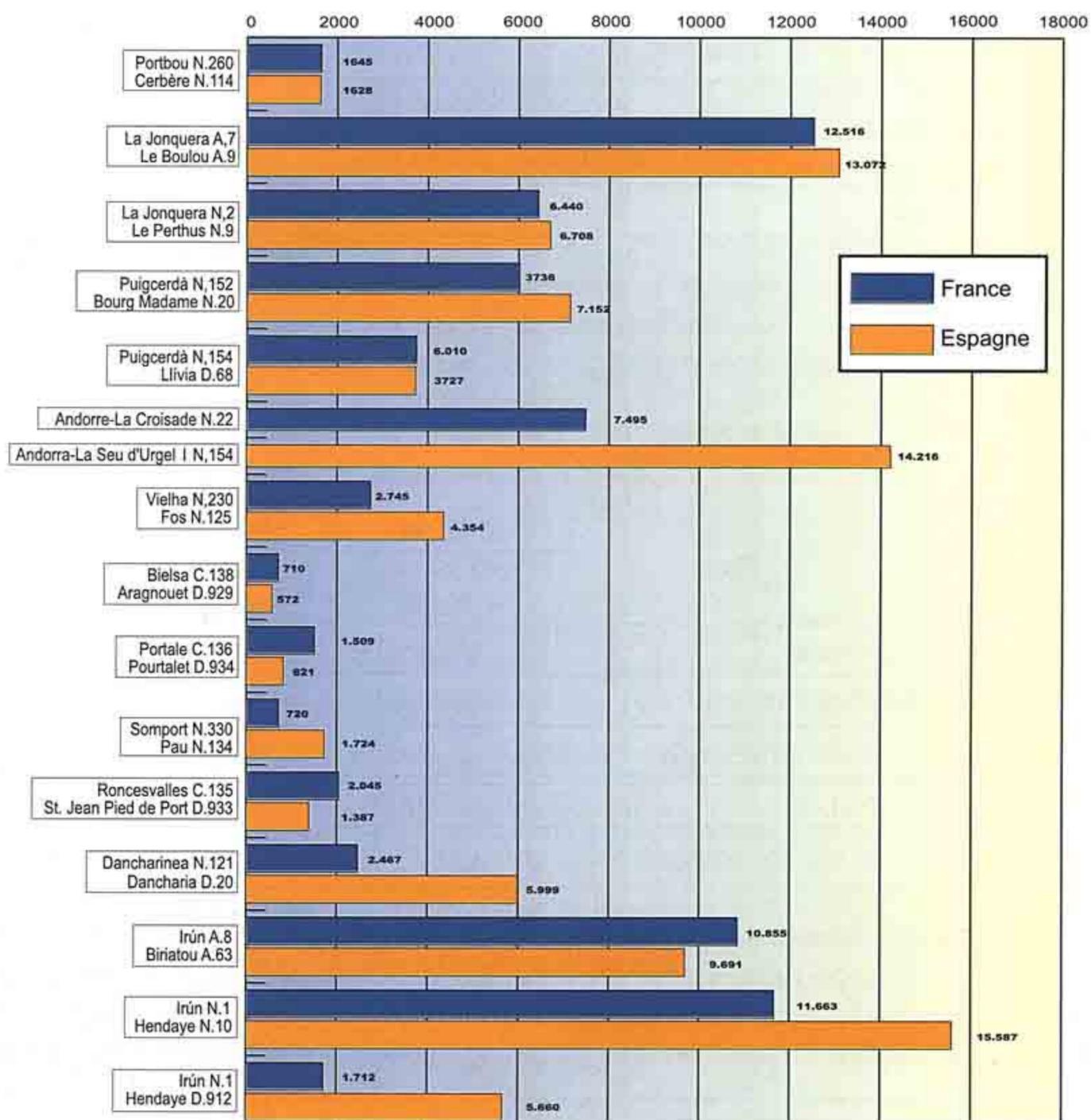
## 8.1. ROUTES

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

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

### 8.1.1. INTENSITÉS MOYENNES JOURNALIÈRES

#### TRAFICS MOYENS JOURNALIERS DE VÉHICULES LÉGERS EN 1998



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

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

En 1998, plus de 70.000 véhicules légers par jour ont ainsi en moyenne franchi la frontière, dont un tiers par les routes à l'intérieur du massif, un tiers par les autoroutes littorales et un tiers par les autres routes côtières.

## 8.1.2. MOUVEMENTS TOURISTIQUES

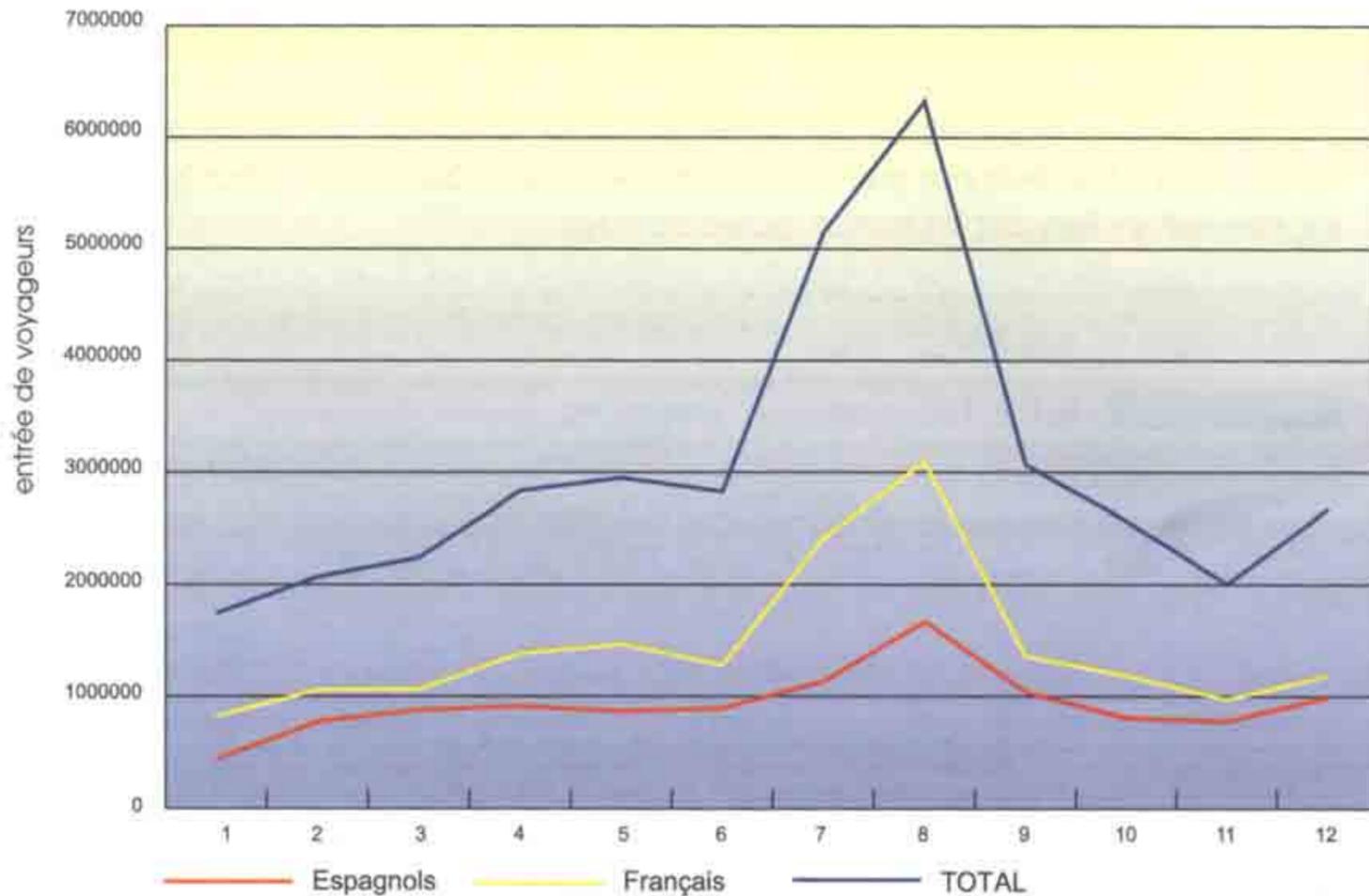
### ENTRÉES DE VOYAGEURS PAR LA ROUTES PASSAGES FRONTALIERS DES PYRÉNÉES - ANNÉE 1998

Frontière	TOTAL	Résidents en Espagne	Visiteurs		
			Total	Touristes	Excursionnistes
Port Bou (Girona) N260	747 647	70 692	676 955	105 172	571 783
La Junquera (Girona) A-7	8 590 078	1 128 484	7 461 594	5 835 673	1 625 921
La Junquera (Girona) N-II	2 464 613	532 792	1 931 821	244 954	1 686 867
Puigcerdá-Bourgmadame (Girona) N-157	2 296 130	911 267	1 384 863	172 982	1 211 881
Puigcerdá-Llívia (Girona) N-260	138 415	56 427	81 988	10 026	71 962
Seo de Urgell (Lleida) N-145	5 629 489	3 590 876	2 038 613	703 295	1 335 318
Les (Lleida) N-230	1 157 028	143 524	1 013 504	193 087	820 417
Canfranc (Huesca) N-330	438 882	165 120	273 762	73 429	200 333
Valcarlos (Navarra) N-135	410 113	77 737	332 376	30 096	302 280
Dancharinea (Navarra) N-121-B	1 201 656	105 205	1 096 451	24 883	1 071 568
Biriator (Guipúzcoa) A-8	4 971 585	1 496 591	3 474 994	1 506 582	1 968 412
Behovia (Guipúzcoa) N-121-A	3 580 546	977 564	2 602 982	237 339	2 365 643
Puente de Santiago (Guipúzcoa) N-I	4 813 846	2 228 692	2 585 154	120 564	2 464 590
<b>TOTAL</b>	<b>36 440 028</b>	<b>11 484 971</b>	<b>24 955 057</b>	<b>9 258 082</b>	<b>15 696 975</b>

Source : FRONTUR

Le nombre de voyageurs entrant en Espagne à travers la frontière des Pyrénées est d'un peu plus de 36 millions pour l'année 1998 dont 31 % résident en Espagne. En supposant qu'il existe une symétrie entre les entrées et les sorties, ce sont un peu plus de 70 millions de voyageurs qui traverseraient les Pyrénées par la route tous motifs confondus. Le transport par autocar représenterait environ 10 % de ce "marché".

## ÉVOLUTION MENSUELLE DES ENTRÉES PAR ROUTES DE VOYAGEURS EN ESPAGNE AU TRAVERS DES PYRÉNÉES - ANNÉE 1998



Source : FRONTUR

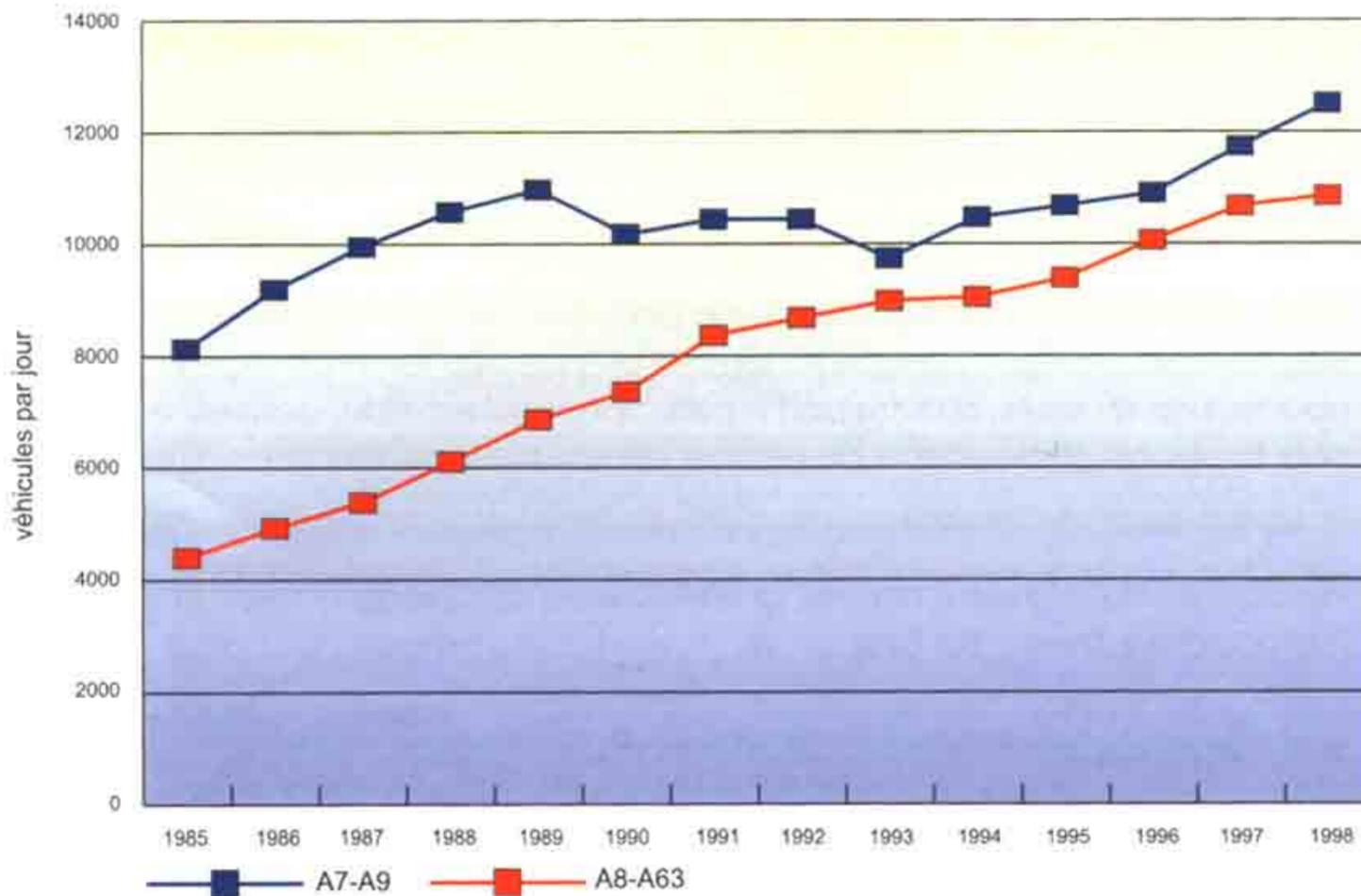
La saisonnalité de ces trafics est très marquée comme le montre le graphique ci-dessus : les flux doublent durant les mois de juillet et août.

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

Il est difficile d'établir d'une manière exacte ce qu'a été l'évolution des flux voyageurs durant les dernières années à cause d'une rupture dans la série statistique due à un changement de méthode de recueil des données des touristes entrant en Espagne. La meilleure information disponible actuellement sur l'augmentation de ces flux, est donnée par l'évolution du trafic de véhicules légers, sur les 2 principaux axes de liaison.

Au cours des 10 dernières années, ce trafic sur l'ensemble des deux liaisons autoroutières a augmenté de 40 %. Le trafic sur le corridor atlantique (A8-A63) a augmenté davantage et de manière plus constante.

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



Source : M. de l'Équipement

## 8.2. FERROVIAIRE

### TRAFIC FERROVIAIRE DE VOYAGEURS PAR TRAIN DIRECT - ANNÉE 1998

Frontière sens	IRÚN / HENDAYA	PORT BOU / CERBERE	TOTAL
sud/nord	76 352	221 710	298 062
nord/sud	74 234	243 156	317 390
<b>TOTAL</b>	<b>150 586</b>	<b>464 866</b>	<b>615 452</b>

Source : RENFE

Le tableau représente seulement les voyageurs qui utilisent les services internationaux assurés par les trains "talgo". Ceux-ci ne sont pas très représentatifs car il y a par ailleurs de nombreux voyageurs qui réalisent le changement de train sur les frontières d'Irun-Hendaye et de Port Bou-Cerbère. Il n'existe pas actuellement de données statistiques d'ensemble sur le trafic de voyageurs. Des analyses et enquêtes spécifiques sont nécessaires.

Les données disponibles permettent d'observer que malgré une légère et récente recrudescence des trafics, ceux-ci sont restés globalement stables, et à un niveau modeste, pendant les dix dernières années (estimé à environ 2,2 millions de voyageurs par an).

### 8.3. AÉRIEN

La demande aérienne dépasse le niveau des soixante millions de voyageurs par an. Cependant, il faut souligner l'importance des flux en provenance et à destination des zones insulaires (les Baléares et les Canaries). Ceux-ci représentent plus de cinquante pour cent du total.

Les voyageurs utilisant des services non réguliers sont plus nombreux que ceux empruntant les services réguliers. D'une part, cela démontre la meilleure utilisation des services "charter", puisque le nombre de places offertes est légèrement inférieur pour les non réguliers, d'autre part les vols non réguliers étant destinés au tourisme pour la plupart, la demande de services aériens pour des motifs touristiques serait sensiblement plus forte que la demande pour des motifs de voyages d'affaire.

Pendant les dix dernières années, le trafic aérien de l'Espagne avec le reste de l'Europe a augmenté de 73 %.

MOUVEMENTS INTERNATIONAUX DE PASSAGERS ENTRE L'EUROPE  
ET LES AÉROPORTS ESPAGNOLS - TRAFIC TOTAL - ANNÉE 1998

Pays origine/destination	Vol réguliers	Vol non réguliers	Voyageurs
Allemagne	13 958 717	2 879 519	16 838 236
Autriche	414 632	418 587	833 219
Belgique	1 381 306	1 399 194	2 780 500
Danemark	338 817	785 186	1 124 003
Finlande	657 920	127 529	785 449
France	2 838 719	1 171 641	4 010 360
Grèce	157 685	31 152	188 837
Pays bas	1 301 951	1 518 669	2 820 620
Irlande	116 997	779 404	896 401
Italie	2 386 899	1 028 010	3 414 909
Luxembourg	258 113	2 168	260 281
Portugal	974 449	197 504	1 171 953
Royaume Uni	4 182 377	17 886 988	22 069 365
Suède	150 707	1 431 702	1 582 409
<b>TOTAL UE</b>	<b>29 119 289</b>	<b>29 657 253</b>	<b>58 776 542</b>
<b>Total reste de l'Europe</b>	<b>1 840 252</b>	<b>2 828 134</b>	<b>4 668 386</b>
<b>TOTAL</b>	<b>30 959 541</b>	<b>32 485 387</b>	<b>63 444 928</b>

Source : AENA



## 9. TRAFIC DE MARCHANDISES

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

La première cherchera à obtenir la meilleure homogénéité entre les données, en utilisant une source unique, celle fournie par les services administratifs qui contrôlent les mouvements et échanges générés par le commerce extérieur de chaque pays et qui d'une manière générale, sont recueillies par EUROSTAT.

La seconde qui servira de comparaison et de vérification, mais aussi d'information complémentaire utile, consistera dans l'analyse des données fournies par les opérateurs de transport ou les responsables des infrastructures de chaque pays.

### 9.1 - ANALYSE GÉNÉRALE PÉNINSULE IBÉRIQUE-EUROPE

Le trafic de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Union Européenne dépasse, en 1998, les 110 MT. A partir de 1997, les tonnes transportées par la route dépassent celles transportées par la voie maritime. Ceci résulte du fait que si les échanges ont augmenté de 52 % en 9 ans (depuis 1989), la route a absorbé 78 % de cette croissance. Sa part modale dépasse 50 % alors qu'elle n'était que de 36 % il y a 10 ans.

Durant cette période, et sur la base de données EUROSTAT, le volume des échanges par la route a augmenté de 112 %, celui par la mer de 18 % et par le fer de 26 %.

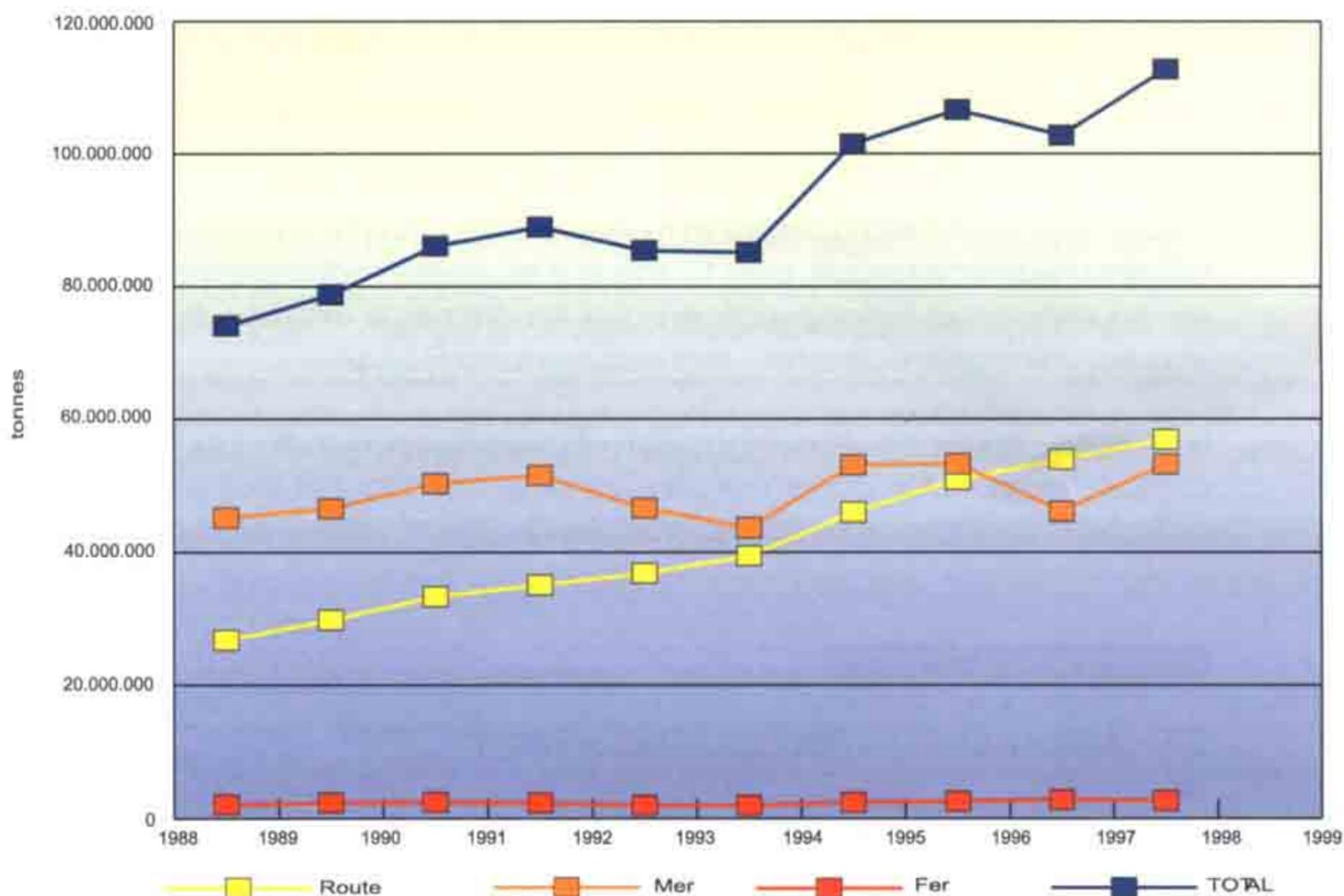
#### EVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE DES 15 - (HORS ESPAGNE ET PORTUGAL)

en tonne par mode

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
ROUTE	26776671	29840939	33351083	35097858	36866388	39496291	46011480	50877363	53910926	56899882
MER	45168224	46518475	50266218	51506015	46555340	43661993	53072277	53230930	46099838	53200273
FER	2135788	2380775	2482004	2362359	1998612	1988848	2447259	2587144	2822434	2692447
TOTAL	74080683	78740189	86099305	88966232	85420340	85147132	101531016	106695437	102833198	112792602

Source : EUROSTAT

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



Source : EUROSTAT

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

Les échanges réalisés entre l'Espagne et l'Europe (hors Portugal) ont atteint 95 MT en 1998 (source Eurostat) et représentent 84 % des échanges de la péninsule ibérique. La route est le mode dominant (54 %), alors que le maritime assure 43 % des échanges, et le fer 3 %.

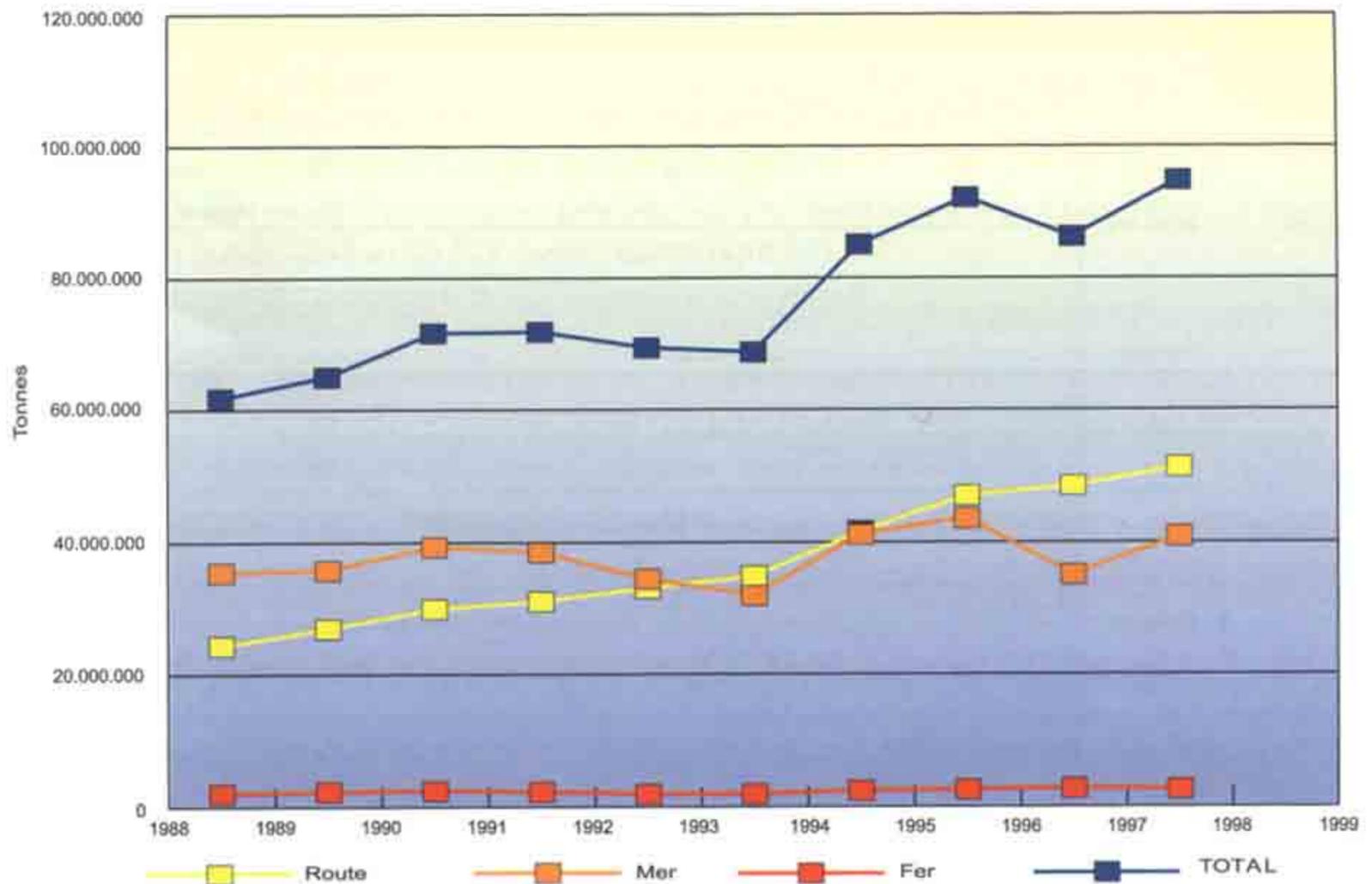
#### EVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET L'EUROPE DES 15 - (MOINS LE PORTUGAL)

en tonne par mode

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
ROUTE	24306211	26908017	29885478	31047741	33019209	34869915	41527166	46052615	48430686	51262366
MER	35413412	35774478	39273433	38458816	34418768	31894060	41114923	43537181	35053533	40855368
FER	2034770	2318745	2441591	2310903	1947511	1939111	2403107	2559869	2749677	2626431
TOTAL	61754393	65001240	71600502	71817460	69385488	68703086	85045196	92149665	86233896	94744165

Source : EUROSTAT

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



Source : EUROSTAT

Depuis 1994, la route est le mode dominant de transports de marchandises entre l'Espagne et l'Europe. Son volume a augmenté, pendant les 9 dernières années, de 111 % alors que le volume global des échanges a augmenté de 53 %. La route est le seul mode à croître de façon continue alors que les autres modes suivent la tendance marquée par le volume total des marchandises transportées qui subit par moment des récessions.

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

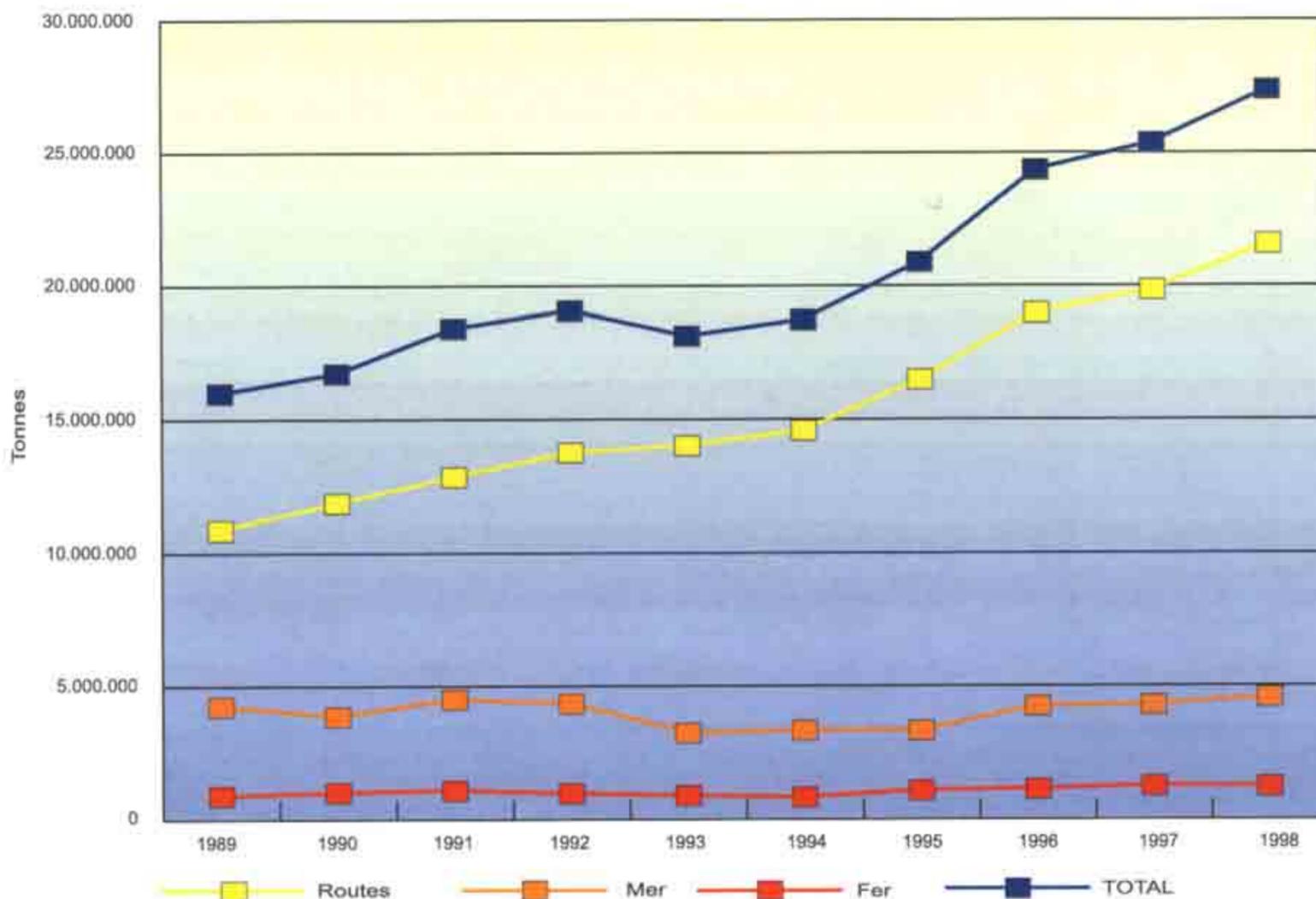
en tonne par mode

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
ROUTE	10845699	11847086	12824059	13747651	13997284	14574020	16488796	18987104	19835657	21567083
MER	4227698	3848940	4490920	4334754	3221156	3316368	3311200	4226644	4272166	4564177
FER	897804	1017924	1088629	980566	897630	830859	1079287	1132473	1257779	1234039
TOTAL	15971201	16713950	18403608	19062971	18116070	18721247	20879283	24346221	25365602	27365299

Source : EUROSTAT

Le volume des échanges entre la France et l'Espagne (27,3 millions de tonnes en 1998) représente 30 % des échanges que l'Espagne réalise avec les pays de l'Union Européenne (hors Portugal). Le mode routier a assuré 79 % du transport des marchandises entre les deux pays en 1998, le mode maritime 16 % et le fer 5 % environ.

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



Source : EUROSTAT

Durant les 9 dernières années, ces échanges ont augmenté de 71 % (pourcentage supérieur à la moyenne européenne). Cette croissance s'est portée en grande partie sur la route (à hauteur de 94 %) ; en effet durant cette période le volume du mode routier a doublé alors que celui par fer a augmenté de 37 %, et celui par mer de 8 %.

### 9.3 - ANALYSE PAR MODE

On a procédé, parallèlement, à l'analyse des données fournies par les différents opérateurs de transport ainsi que celles communiquées par les services responsables des infrastructures dans les deux pays.

D'une manière générale, ces données sont supérieures à celles résultant des données statistiques établies par les services des douanes. Cet aspect sera examiné, le mode d'évaluation des marchandises n'étant pas identique (prise en compte ou non du poids des tares et emballages). Leur connaissance est instructive et présentée dans les tableaux suivants.

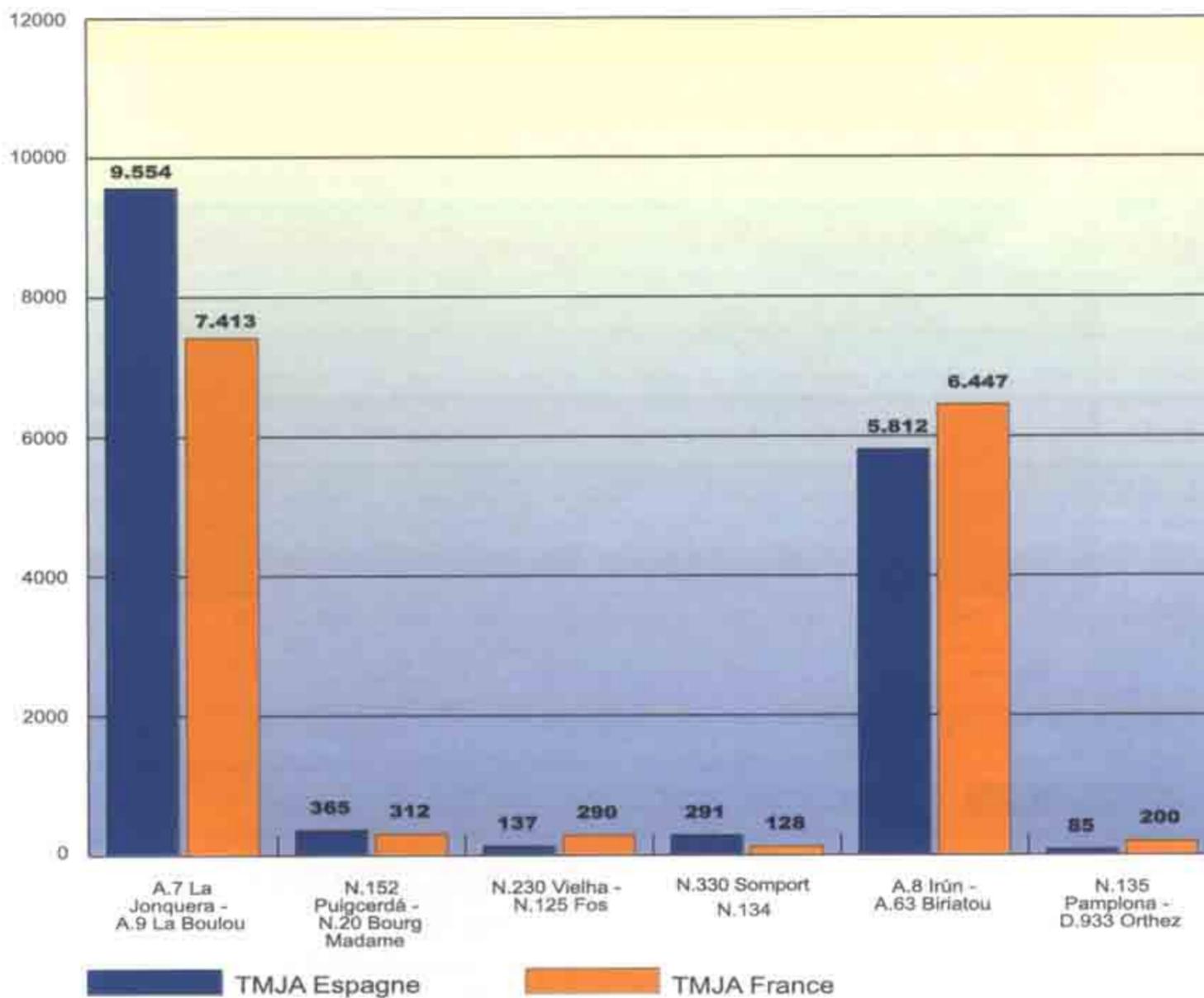
### 9.3.1 ROUTES

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

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

Ceci permet de donner une image du transport international par route et de son évolution : près de 15 000 PL en moyenne par jour en 1998, essentiellement sur les deux autoroutes et une croissance du trafic de 150 % en dix ans.

**TMJA DES PL - ANNÉE 1998**  
Données des stations de comptages en France et en Espagne



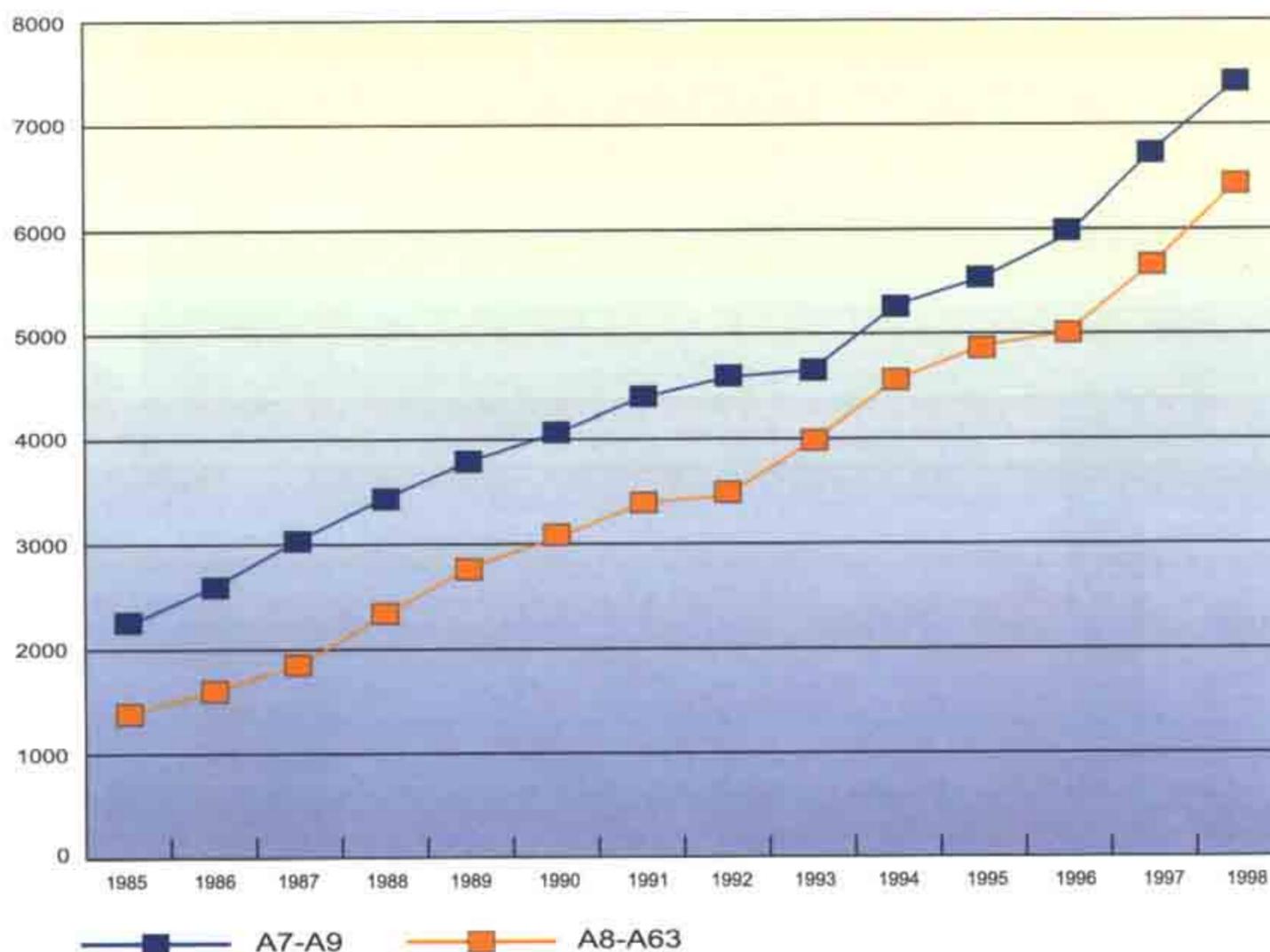
Source : M. de FOMENTO et M. de l'EQUIPEMENT



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

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

### EVOLUTION DU TRAFIC PL A7-A9 et A8-A63



Source : M. de l'EQUIPEMENT

### 9.3.2. CHEMIN DE FER

#### TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR FER EN O/D AVEC LA PÉNINSULE IBÉRIQUE en tonnes - année 1998

Frontière	IRÛN / HENDAYE		PORT BOU / CERBERE		TOTAL
	sens conventionnel	transport combiné	sens conventionnel	transport combiné	
sud/nord	475 010	470 080	522 464	885 115	2 352 669
nord/sud	753 100	380 025	447 717	805 213	2 386 055
TOTAL	1 228 110	850 105	970 181	1 690 328	4 738 724

Source : RENFE

Ces données fournies par la RENFE et cohérentes avec celles de la SNCF sont très supérieures à celles des données du commerce extérieur comme il fallait s'y attendre. Par ailleurs il faut signaler qu'il existe un trafic routier en Espagne qui devient ferroviaire en France par transfert de mode à la frontière. D'après les données de la SNCF il représente 1,6 Mt sur le versant méditerranée et 0,8 MT sur le versant atlantique en 1998. Le trafic fret par le fer est ainsi porté à 7 MT sur le versant français de la frontière.

### 9.3.3 PORTS

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

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LES PORTS ESPAGNOLS  
par O/D - année 1998

Pays	Tonnes débarquées	Tonnes embarquées	Total
Royaume Uni	9 874 928	5 051 755	14 926 683
Italie	6 237 475	4 365 649	10 603 124
France	3 699 585	2 913 630	6 613 215
Pays Bas	3 415 938	2 677 863	6 093 801
Belgique	1 324 391	1 565 634	2 890 025
Allemagne	1 736 967	1 026 432	2 763 399
Portugal	812 123	1 596 104	2 408 227
Grèce	1 028 583	758 968	1 787 551
Suède	841 665	501 567	1 343 232
Finlande	957 730	345 444	1 303 174
Irlande	305 279	368 275	673 554
Danemark	272 899	238 746	511 645
Autriche	644	45	689
Total Union Européenne	30 508 206	21 410 112	51 918 318
Reste de l'Europe	11 467 783	3 343 988	14 811 771
Total	41 975 989	24 754 100	66 730 089

Source : PUERTOS DEL ESTADO



## 10. PREMIÈRES OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES

Comme suite aux décisions prises lors du sommet de La Rochelle en novembre 1998, un observatoire franco-espagnol a été mis en place. Il s'agit d'une structure de coordination technique entre les ministères français et espagnol en charge des transports, qui a pour tâche de réunir, mettre en cohérence, et actualiser l'ensemble des informations et données statistiques caractérisant les flux de voyageurs et marchandises qui franchissent la zone pyrénéenne entre l'Espagne et la France par les différents modes.

Plusieurs réunions de coordination ont eu lieu à ce jour, qui ont permis de mettre en place le dispositif de coopération technique entre les deux ministères, d'établir la liste des informations et données à traiter, définir la forme du document à produire, et d'échanger les informations existantes. Un travail en commun sur les données ferroviaires et maritimes a été engagé.

L'ensemble de ces données permet aujourd'hui de disposer d'une vision rétrospective sur l'évolution des échanges et des flux par mode, la consistance des réseaux d'infrastructures et de l'offre de services. On peut d'ores et déjà tirer les premiers commentaires de l'examen de ces différents éléments.

1. La croissance soutenue des échanges entre l'Espagne (et la Péninsule Ibérique) et les pays de l'Union Européenne durant ces dix dernières années (1989 - 1998), s'est traduite par plus du doublement du trafic de poids lourds sur les deux principaux passages à travers les Pyrénées (Le Perthus et Bariatou sur les autoroutes A9 et A63). Ces trafics ont dépassé en 1998 une intensité moyenne par jour de 7000 PL (A9) et 6000 PL (A63). Parallèlement le trafic marchandises par la voie maritime a augmenté de 15 % environ, celui du mode ferroviaire a progressé de 30 %. Ainsi, en 1998, pour ce qui concerne les échanges entre l'Espagne et l'Union Européenne (hors Portugal) on atteint les volumes suivants en MT :

ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET L'EUROPE  
année 1998

Mode	Terrestre	Maritime	Ferroviaire	Total
millions de tonnes	51,3	40,8	2,6	94,7
Pourcentage	54%	43%	3%	100%

2. Sur les 10 dernières années, globalement, le mode routier a capté 82 % de la croissance des échanges, le mode maritime 16 % et le mode ferroviaire 2%.

3. Cette évolution, si elle devait se poursuivre sur les mêmes bases dans les prochaines années, ne manquerait pas de soulever des problèmes importants sur le réseau autoroutier (et routier) en France puisque 45 % du trafic routier traversant les Pyrénées transite, via la France, vers les autres pays de l'Union Européenne.

4. De la même façon, la croissance du trafic des marchandises implique une utilisation massive du réseau des routes espagnoles qui est moins développé que celui du reste de l'Union Européenne. Ceci peut supposer des problèmes de dimensionnement dans un prochain avenir.
5. Ces premières constatations, et les tendances qui s'en dégagent, incitent dès maintenant à réfléchir 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 posséder des accès efficaces, autant pour les personnes que pour les marchandises.

Ces évolutions s'inscrivent dans les politiques européennes et pourraient rapidement trouver leur concrétisation :

- d'une part pour le fret ferroviaire, dans le renforcement du corridor méditerranéen (notamment grâce à la ligne nouvelle Perpignan - Figueras - Barcelone), l'étude d'un corridor fret atlantique, et l'amélioration de la capacité des lignes et des installations existantes (en particulier au passage de la frontière),
- d'autre part dans la promotion du cabotage maritime par lignes régulières tant en Méditerranée que sur l'arc Atlantique- mer du Nord

Il importe en particulier de créer les conditions pour favoriser le développement vers ces modes des transports de matières dangereuses et de produits chimiques.

Ces observations ne sont pas de nature à nuire au transport routier qui dispose de marges de croissance appréciables à moyen terme notamment dans un marché qui se développe et justifie un rééquilibrage.

6. Si ces orientations sont retenues dans leur principe, un travail plus approfondi pourrait d'ores et déjà être entrepris en liaison avec les partenaires concernés, sur la base des données de l'observatoire, en vue d'élaborer des propositions concertées entre les ministères compétents pour concrétiser ces évolutions souhaitables.

L'enjeu possible pour les 15 à 20 prochaines années est un doublement des volumes échangés, et donc la redistribution de 100 MT supplémentaires entre les différents modes. L'une des premières questions à examiner serait d'évaluer les conditions dans lesquelles le mode ferroviaire pourrait absorber 20 % au moins de cette croissance et le mode maritime au moins autant, et de définir des indicateurs pertinents pour suivre ces évolutions.

7. En ce qui concerne les voyageurs, les données de l'observatoire confirment l'importance des échanges de proximité et le poids des flux touristiques dont les effets sont particulièrement sensibles en période estivale sur les sections d'autoroutes qui jouent un rôle de rocades urbaines (Bayonne , St Sébastien, Bordeaux , Montpellier...). On peut cependant noter la part très élevée du mode aérien dans les relations avec les pays de l'Union Européenne, et le rôle assez modeste du chemin de fer qui transporte 4 % des voyageurs empruntant le mode terrestre, les autocars assurant un trafic presque trois fois plus élevé.