

Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°3
DECEMBRE 2003



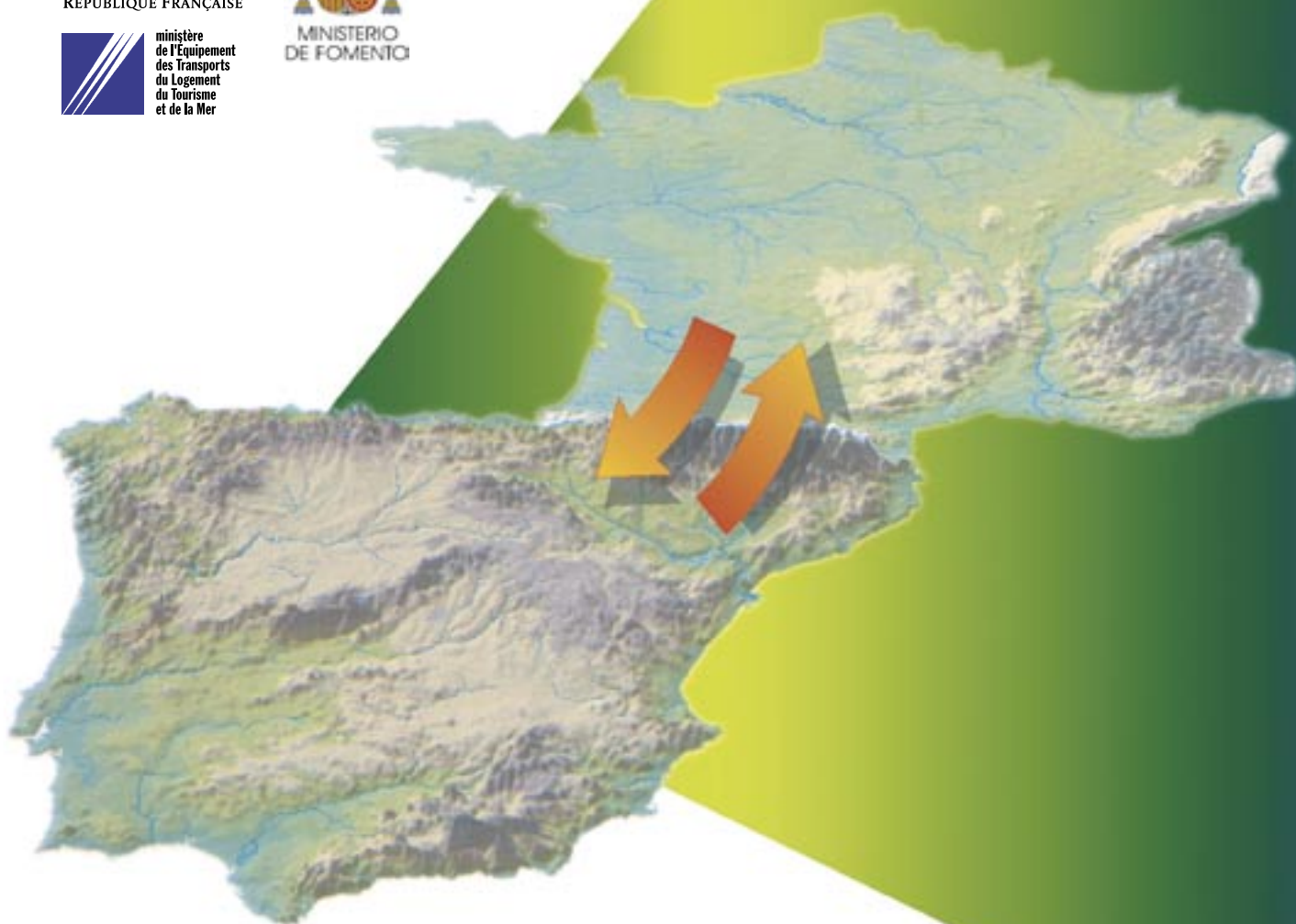
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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



MINISTERIO
DE FOMENTO



Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°3
DECEMBRE 2003



Coordination

FRANCE

Ministère de l'Équipement,
des Transports, du Logement,
du Tourisme et de la Mer
Service Aménagement-Transports
Cité Administrative
Boulevard Armand Duportal
31074 Toulouse Cedex
Tél : 05 61 58 60 13
Fax : 05 61 23 99 21
www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr

ESPAGNE

Ministerio de Fomento
Subsecretaría
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 915978747
stt@mfom.es
www.mfom.es



SOMMAIRE

<u>1</u>	PRESENTATION	5
<u>2</u>	L'OBSERVATOIRE FRANCO - ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRÉNÉES	7
<u>3</u>	LES OBJECTIFS DE L'OTP	8
<u>4</u>	LE CONTEXTE EUROPÉEN	11
<u>5</u>	LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE	14
	5.1 Le commerce extérieur	14
	5.2 Évolution de la population	15
	5.3 Données économiques générales	16
	5.4 Les taux de motorisation	18
<u>6</u>	LES INFRASTRUCTURES ET L'OFFRE DE SERVICES	20
	6.1 Les routes	20
	6.2 Le chemin de fer	27
	6.3 Les aéroports	33
	6.4 Les ports	34
<u>7</u>	LE TRAFIC VOYAGEURS	36
	7.1 Route	36
	7.2 Ferroviaire	42
	7.3 Aérien	43
	7.4 Synthèse du transport de voyageurs	46
<u>8</u>	LE TRAFIC DE MARCHANDISES	48
	8.1 Analyse générale : Péninsule Ibérique - Europe	49
	8.2 Analyse des échanges entre l'Espagne et l'Europe (sauf Portugal)	52
	8.3 Analyse par mode de transport	55
	8.4 Comparaison	72
	8.5 Synthèse du transport de marchandises à travers les Pyrénées	74
<u>9</u>	CONCLUSIONS	76



1 PRÉSENTATION

Le présent rapport, constitue le document n° 3 publié par l'Observatoire franco- espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est basé sur le travail réalisé conjointement, depuis la publication des documents n° 1 et 2, par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables des Transports, avec l'objectif commun de mettre en place un instrument permanent de mesurer des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.

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

El presente informe es el documento n° 3 que publica el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). Se basa en el trabajo realizado conjuntamente desde la publicación de los documentos n° 1 y n° 2 por los Ministerios Español y Francés responsables en materia de transportes, con el objetivo común de crear un instrumento permanente para la medida del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera conjunta de los Pirineos.

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



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

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

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

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

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

Durante las sucesivas cumbres bilaterales hispano-francesas se consensuaron posturas sobre la necesidad de poner en servicio dicho instrumento, siendo en 1998, en la cumbre celebrada en La Rochelle, cuando se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).

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



3 - LES OBJECTIFS DE L'OTP

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

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

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

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

Certaines régions de la Communauté de Travail des Pyrénées ont engagé un programme d'études dans le cadre du programme européen INTERREG IIIB.

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.

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

- *el ámbito socioeconómico*
- *las infraestructuras y la oferta de servicios*
- *los flujos de viajeros*
- *los flujos de mercancías*

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

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

Algunas regiones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos han iniciado un programa de estudios dentro del cuadro del programa europeo INTERREG IIIB.

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



3.1. LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

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

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

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

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

3.2. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET OFFRE DE SERVICES

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

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

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

La planification réunira l'ensemble des plans intermodaux qui, du niveau européen au niveau régional, sont approuvés et en vigueur. De plus, ces plans seront développés dans la zone pyrénéenne pour les infrastructures qui sont en cours d'exécution et même pour celles qui font l'objet d'accords fermes et dont la construction à court terme est programmée.

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



3.3. FLUX DE VOYAGEURS

Si la préoccupation principale demeure les flux de marchandises, la mesure des flux de voyageurs est importante puisque, dans les modes terrestres, les voyageurs et les marchandises empruntent les mêmes infrastructures. L'interaction entre les voyageurs et les marchandises est donc forte et explique, entre autres, l'intérêt de bien connaître les flux de voyageurs.

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

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

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

Quant aux flux qui doivent être pris en compte, il en existe deux groupes. Un premier qui fait référence aux modes terrestres, pour lequel il n'y a aucun doute : les flux observés sont ceux qui traversent les frontières communes des Pyrénées, soit en interrelation entre les deux pays, soit en transit pour certains d'entre eux. Un deuxième groupe, 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.

3.4. FLUX DE MARCHANDISES

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

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

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



4. LE CONTEXTE EUROPÉEN

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

Les objectifs prioritaires et grandes lignes d'actions prévues dans le contexte des réseaux européens sont contenues dans la décision n° 1692/96/CE du parlement européen 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 n° 3 (TGV Sud Européen), avec ses deux branches, orientale et occidentale, concerne tout particulièrement les franchissements pyrénéens.

On arrive au terme, au niveau du conseil de l'UE, de réflexions ayant pour objet d'actualiser ces schémas, qui concernent le développement de lignes ferroviaires prioritaires pour le transport de marchandises.

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

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

Ainsi, un accord a été signé en avril 1991 entre la France et l'Espagne pour la construction du tunnel routier du Somport (qui a été mis en service au 1^{er} trimestre de l'année 2003).

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.

Le 26 septembre 2002, la Commission Européenne a fait une dernière présentation au Conseil et au Parlement Européen en vue d'adopter les futures orientations de la politique communautaire des transports (Cf. proposition modifiée de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE – JOCE du 28/01/2003 n° C20E page 274). Il va en résulter une prochaine modification des schémas des réseaux transeuropéens de transports.



Carte 1. SCHEMA DU RESEAU ROUTIER EUROPEEN
HORIZON 2010



Source : Commission européenne – Révision des orientations du Schéma du Réseau transeuropéen «TEN-T»



Carte 2. SCHEMA DU RESEAU FERROVIAIRE EUROPEEN HORIZON 2010



Source : Commission européenne – Révision des orientations du Schéma du Réseau transeuropéen «TEN-T»



5. LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

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

5.1 - LE COMMERCE EXTÉRIEUR

Durant les dix dernières années (1992-2002), les échanges de la péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) avec le reste de l'Europe (Union européenne des 15 + les 13 Pays candidats + Norvège + Suisse + Russie + Ukraine) ont presque été multipliés par 2 (augmentation de 88%).

Tableau 1. EVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR
DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE (1989 -2002)
(en millions de tonnes)

Année	Espagne avec		Portugal avec U.E. 15	Péninsule ibérique avec U.E. 15	Péninsule ibérique avec reste de l'Europe	Péninsule ibérique avec Europe élargie
	U.E.	France				
1989	51,89	16,51	11,98	63,87	14,54	78,41
1990	55,84	16,98	12,58	68,43	15,14	83,57
1991	63,41	18,75	13,71	77,12	11,29	88,41
1992	61,45	18,89	16,04	77,49	13,53	91,02
1993	60,47	18,61	14,96	75,43	15,84	91,27
1994	67,69	20,34	15,36	83,05	16,13	99,18
1995	75,77	21,69	14,74	90,50	20,45	110,96
1996	78,06	24,67	14,41	92,47	22,30	114,76
1997	86,86	27,69	16,58	103,44	22,34	125,78
1998	98,77	30,68	18,60	117,37	24,50	141,87
1999	97,00	31,40	18,71	115,71	26,87	142,58
2000	106,33	35,67	19,31	125,64	31,44	157,08
2001	106,75	35,50	19,00	125,75	34,52	160,28
2002	107,69	36,45	19,64	127,33	43,78	171,11

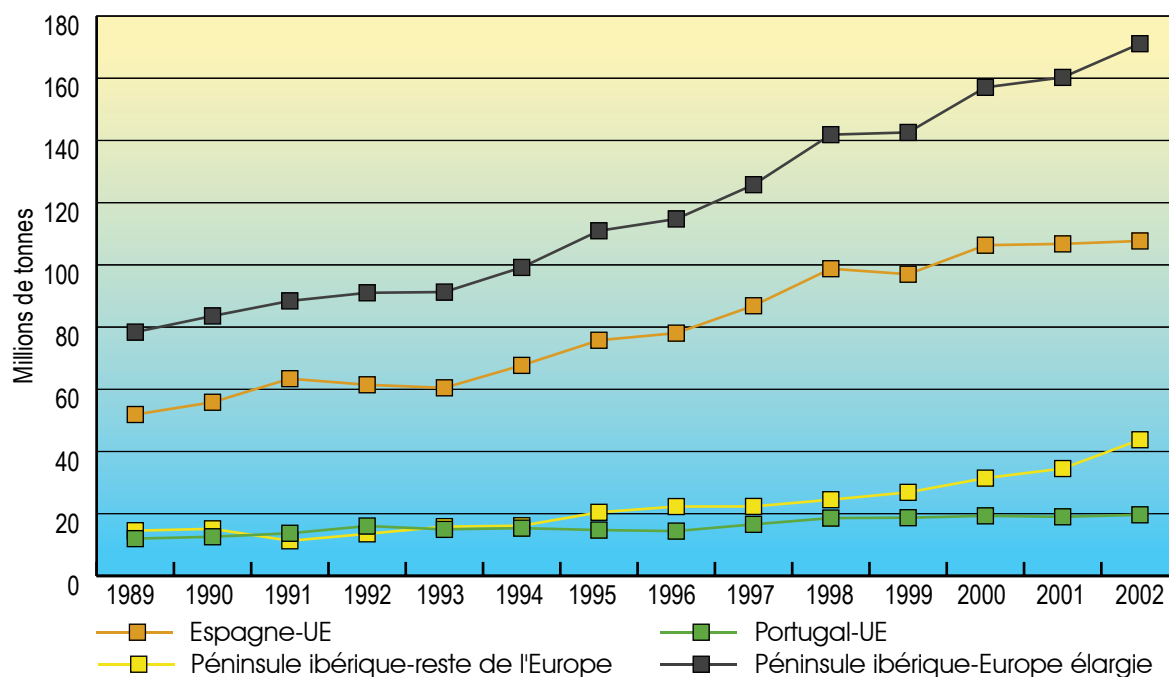
Reste de l'Europe : Norvège, Suisse, les pays candidats à l'entrée dans l'UE (Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Tchéquie, Slovaquie, Roumanie, Turquie), Russie et Ukraine.

source : EUROSTAT - Statistiques de commerce extérieur COMEXT

Les éléments les plus significatifs du tableau 1 sont représentés par le graphique 1.



Graphique 1. EVOLUTION DU COMMERCE ESPAGNE ET PORTUGAL AVEC L'EUROPE (1989-2002)



Sources : EUROSTAT - COMEXT

5.2. EVOLUTION DE LA POPULATION

Dans le tableau et graphique ci-après, figure l'évolution de la population de l'Espagne, de la France et du Portugal de 1960 à 2002.

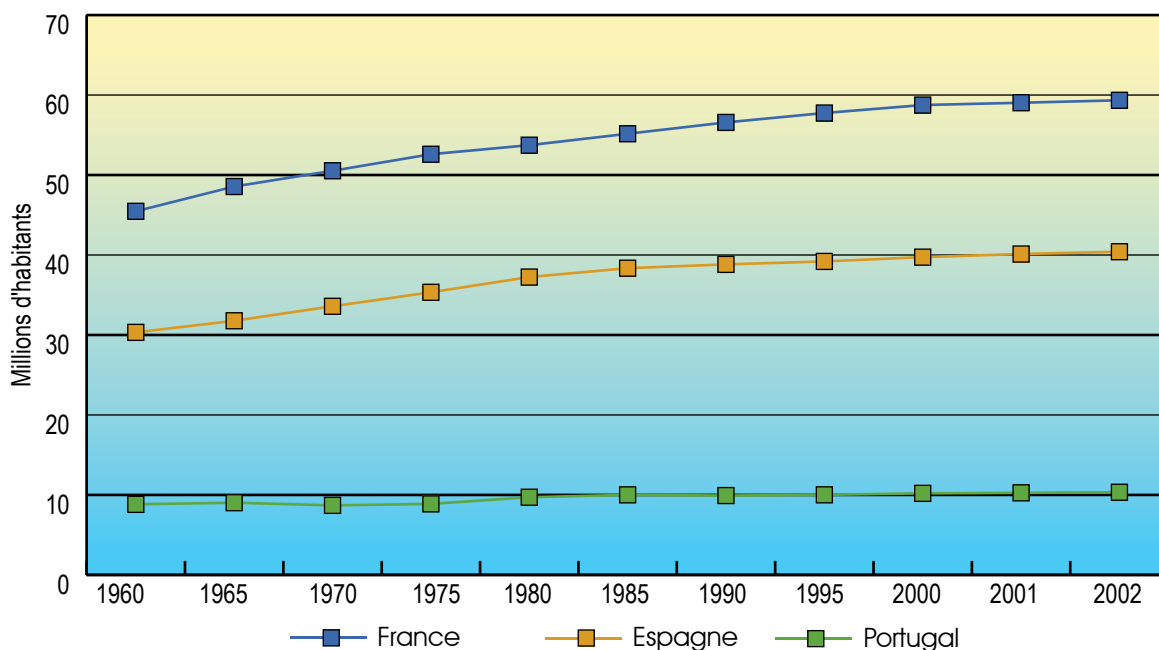
Tableau 2. EVOLUTION DE LA POPULATION EN FRANCE, ESPAGNE ET PORTUGAL (en millions d'habitants)

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002
France	45,465	48,562	50,528	52,600	53,731	55,157	56,577	57,753	58,749	59,037	59,344
Espagne	30,327	31,776	33,588	35,338	37,242	38,353	38,826	39,197	39,733	40,122	40,409
Portugal	8,826	9,029	8,698	8,879	9,714	10,009	9,920	10,013	10,198	10,263	10,336

Sources : EUROSTAT - Annuaire 2003 (population totale au 1/01)



Graphique 2. EVOLUTION DE LA POPULATION EN FRANCE ESPAGNE ET PORTUGAL (1960-2002)



Source : EUROSTAT - Annuaire 2003 (population totale au 1/01)

La somme de la population de l'Espagne et de la France constitue 26% du total des habitants de l'Union Européenne.

La densité actuelle de la population exprimée en habitants par km², est inférieure dans les 2 pays (Espagne : 78 hab/km², France : 108 hab/km²) à la moyenne de l'UE-15 (117 hab/km²). Les données de population, fournies par les instituts nationaux de statistiques pour l'année 2002, sont de 59 342 121 habitants pour la France métropolitaine, de 40 847 371 pour l'Espagne et de 10 407 500 pour le Portugal.

Les quatre régions espagnoles limitrophes des Pyrénées comptaient en 2001, 10 185 741 habitants soit presque un quart de la population de l'Espagne. Les trois régions françaises voisines des Pyrénées comptaient, pour la même année, 7 954 878 habitants soit environ 13% de la population française métropolitaine.



5.3. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

Le tableau et le graphique 3 montrent l'évolution du PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat par rapport à la moyenne européenne (UE 15 = 100)

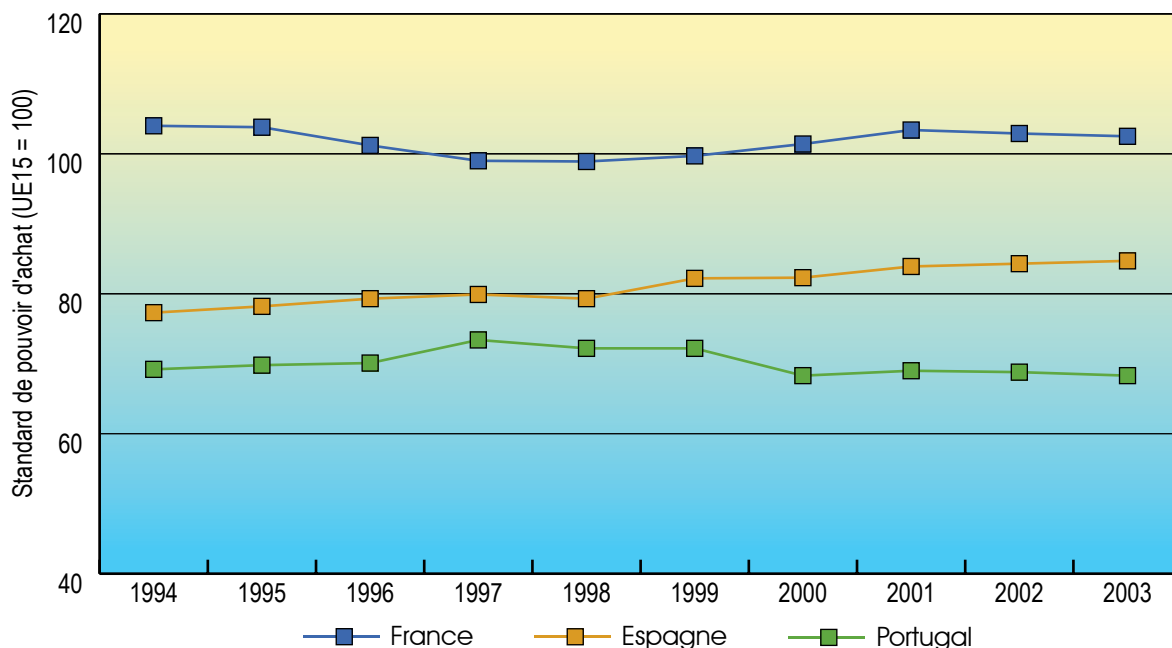
Tableau 3. EVOLUTION DES PIB PAR HABITANT EN STANDARD DE POUVOIR D'ACHAT (SPA) COURANTS (PIB aux prix du marché aux prix courants)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
France	104,0	103,8	101,2	99,0	98,9	99,7	101,4	103,4	102,9	102,5
Espagne	77,3	78,2	79,3	79,9	79,3	82,2	82,3	83,9	84,3	84,7
Portugal	69,2	69,8	70,1	73,4	72,2	72,2	68,3	69,0	68,8	68,3

Source: EUROSTAT - Données gratuites - statistiques générales - mise à jour du 12/09/2003 (les données 2002 et 2003 sont estimées).



Graphique 3. EVOLUTION DES PIB PAR HABITANT EN STANDARD DE POUVOIR D'ACHAT (SPA) COURANTS (1994-2003)



Source: EUROSTAT - Données gratuites - statistiques générales - mise à jour du 12/09/2003
(les données 2002 et 2003 sont estimées).

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

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

Pour la variable économique PIB/hab, le constat est donc que, même si les écarts entre les 3 pays ont diminué depuis 1995, il existe encore une grande différence en faveur de la France, d'environ 18% par rapport à l'Espagne et de 34% par rapport au Portugal.

En valeur absolue, l'évolution des PIB de l'Espagne et de la France suit les tendances observées dans l'UE. Toutefois, en période de croissance, le PIB de l'Espagne croît plus vite que celui de la France.

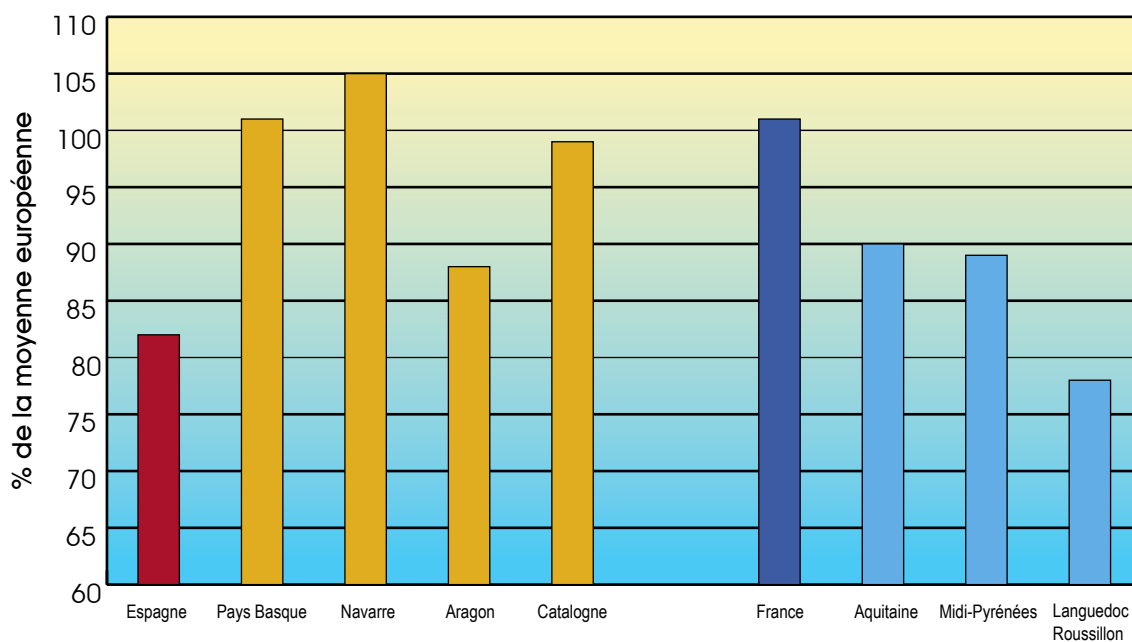
Pour la partie espagnole, les régions frontalières ont des PIB qui se situent au dessus de la moyenne nationale et, sauf pour l'Aragon, proche de la moyenne européenne.

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

Enfin, si l'on se réfère à la moyenne de l'Europe des 15 entre 1998 et 2000, il est important de noter que, pour cette zone frontalière, l'évolution des régions espagnoles est à la hausse, tandis que l'évolution des régions françaises est à la baisse.



Graphique 4. PIB RÉGIONAUX EN 2000



Source : EUROSTAT - Statistiques en bref - PIB régional dans l'UE 2000

5.4. LES TAUX DE MOTORISATION

La définition du taux de motorisation n'est pas harmonisée au niveau communautaire et son suivi résulte d'une compilation réalisée par les services de la Commission européenne à partir des données nationales, qui représente donc des éléments non homogènes entre les différents pays. Le tableau 4 montre l'évolution du taux de motorisation en Espagne, en France et au Portugal.

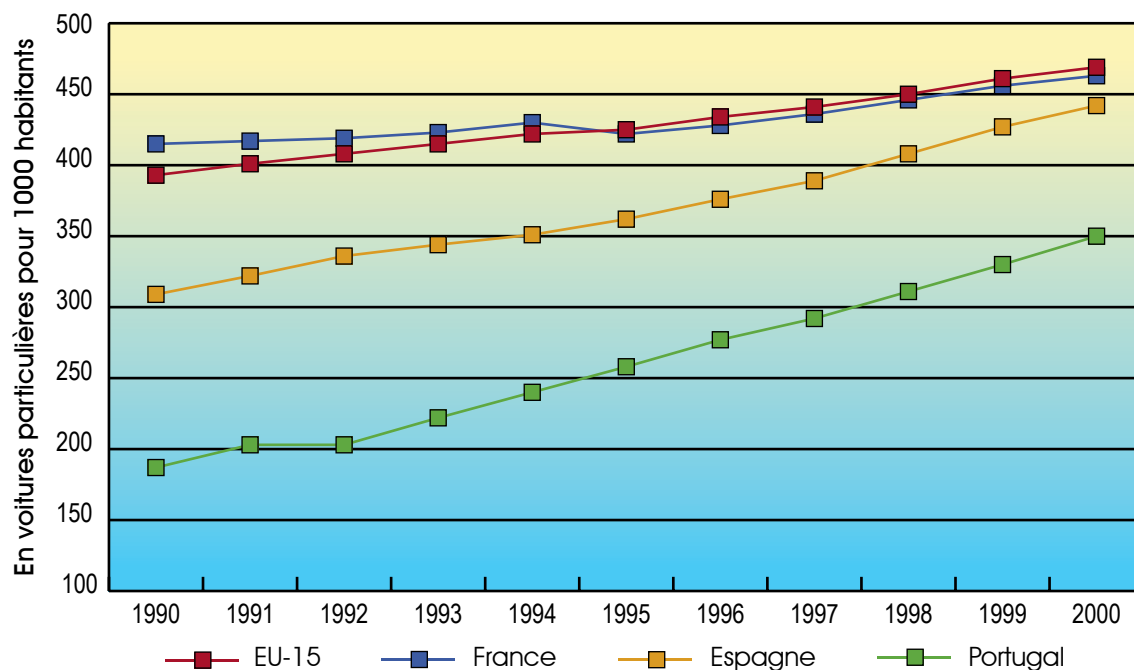
Tableau 4. EVOLUTION DU NOMBRE DE VOITURES PARTICULIERES POUR 1000 HABITANTS EN FRANCE, ESPAGNE ET PORTUGAL

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
EU-15	393	401	408	415	422	425	434	441	450	461	469
France	415	417	419	423	430	422	428	436	446	456	463
Espagne	309	322	336	344	351	362	376	389	408	427	442
Portugal	187	203	203	222	240	258	277	292	311	330	350

Source : EUROSTAT - Annuaire 2003



Graphique 5. EVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION POUR 1000 HABITANTS EN FRANCE, ESPAGNE, PORTUGAL ET UE-15



Source : EUROSTAT - Annuaire 2003

Depuis le début des années 90, l'indice de motorisation en France paraît devoir atteindre une valeur asymptotique de l'ordre de 480 véhicules pour 1000 habitants, avec inclusion dans ces données pour la France des véhicules de transport léger (camionnettes et fourgonnettes) utilisés dans les ménages. Nonobstant , cette valeur est identique à la moyenne observée dans l'UE-15, et légèrement supérieure à l'indice existant en Espagne qui, en 2000, atteignait la valeur de 442 véhicules pour 1000 habitants (5% inférieur à celui de France).

En 2001, le parc de véhicules s'élève en Espagne à 24 250 000 véhicules dont 3 949 000 camions et camionnettes, 156 000 tracteurs routiers, 56 000 autobus, 18 151 000 véhicules de tourisme et 1 483 000 motocyclettes et 454 000 autres véhicules. Le rythme d'immatriculation des véhicules par année a été de 290 000 pour les camions et camionnettes, 3 500 pour les autobus et 1 500 000 pour les véhicules de tourisme.

Pour la France en 2002, le parc de véhicules s'élève à 5 084 000 camions et camionnettes, 208 000 tracteurs routiers, 86 000 autobus et 30 591 000 véhicules de tourisme. Le rythme d'immatriculation des véhicules neufs par année a été de 406 000 pour les camions et camionnettes, 5 400 pour les autobus et 2 145 000 pour les véhicules de tourisme.



6. LES INFRASTRUCTURES ET L'OFFRE DE SERVICES

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

6.1. LES ROUTES

6.1.1 LES PASSAGES ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE

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

Tableau 5. ITINERAIRES ROUTIERS A TRAVERS LES PYRENEES

Côté français		Côté espagnol		
Routes	Itinéraires	Itinéraires	Routes	
RD 912	Hendaye	Irún		N-I-H
RN 10	Hendaye (Béhobie) - Bordeaux	Donostia/San Sebastián - Irún		N-I
A 63	Hendaye (Biriadou) - Bayonne	Donostia/San Sebastián - Irún		A-8
RD 404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibaráin		NA-1310
RD 406	Sarre Ouest	Puerto de Lizuñaga		NA-4410
RD 306	Col de Lizarrieta	Etxalar - Lizarreta		NA-4400
RD 20	Ainhoa - Dancharia - Bayonne	Pamplona - Landibar		N-121-B
RD 949	St Etienne de Baygorry	Erratzu - Izpegui		NA-2600
RD 58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi - Olaberri		N-138
RD 933	St Jean Pied-de-Port - Orthez	Pamplona - Roncesvalles - Valcarlos		N-135
RD 26	Larrau - Tardets	Ochagavía		NA-2011
RD 132	Pierre St Martin - Arette	Isaba - Piedra de S. Martín		NA-1370
RN 134	Somport - Pau	Huesca - Somport		N-330
RD 934	Pourtalet - Pau	Huesca - Portalet		A-136
RD 929	Aragouet - Lannemezan	Barbastro - Bielsa		A-138
RD 618	Col du Portillon - Bagnères de Luchon	Puerto del Portillón		N-141
RN 125	Fos - Montréjeau	Lleida - Vielha - Les		N-230
RN 22	Andorre - Ax-les-Thermes - Toulouse	Lleida - La Seu d'Urgel - Andorra		N-145
RD 68	Puigcerdà - Llívia	Puigcerdà - Llívia		N-154
RN 20	Bourg-Madame - Toulouse	Barcelona - Puigcerdà		N-152
RD 115	Prats de Mollo	Molló - Coll d'Ares		C-38
RD 3	Coustouges	Maçanet de Cabrenys		GI-505
RD 13	Céret	La Vajol		GI-503
RN 9	Le Perthus - Perpignan	Barcelona - La Jonquera		N-II
A 9	Le Boulou - Perpignan	Barcelona - La Jonquera		A-7
RN 114	Cerbère - Perpignan	Barcelona - Figueres - Port Bou		N-260

Sources : Ministerio de Fomento, DG. Carreteras pour l'Espagne et Ministère de l'Équipement pour la France



Pour la RN 10 et la RD 912, côté français, les 2 itinéraires sont effectivement interdits aux poids lourds de plus de 7,5 t (sauf desserte locale), mais les ponts frontières sur la Bidassoa reçoivent, outre les PL en desserte locale, une partie des PL concernés par l'échangeur autoroutier de Biriattou.

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

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

6.1.2 TRAFIC TOTAL

La carte ci-dessous donne le trafic moyen en véhicules par jour sur l'ensemble du réseau structurant de part et d'autre de la frontière des Pyrénées.

Carte 3. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL 2002

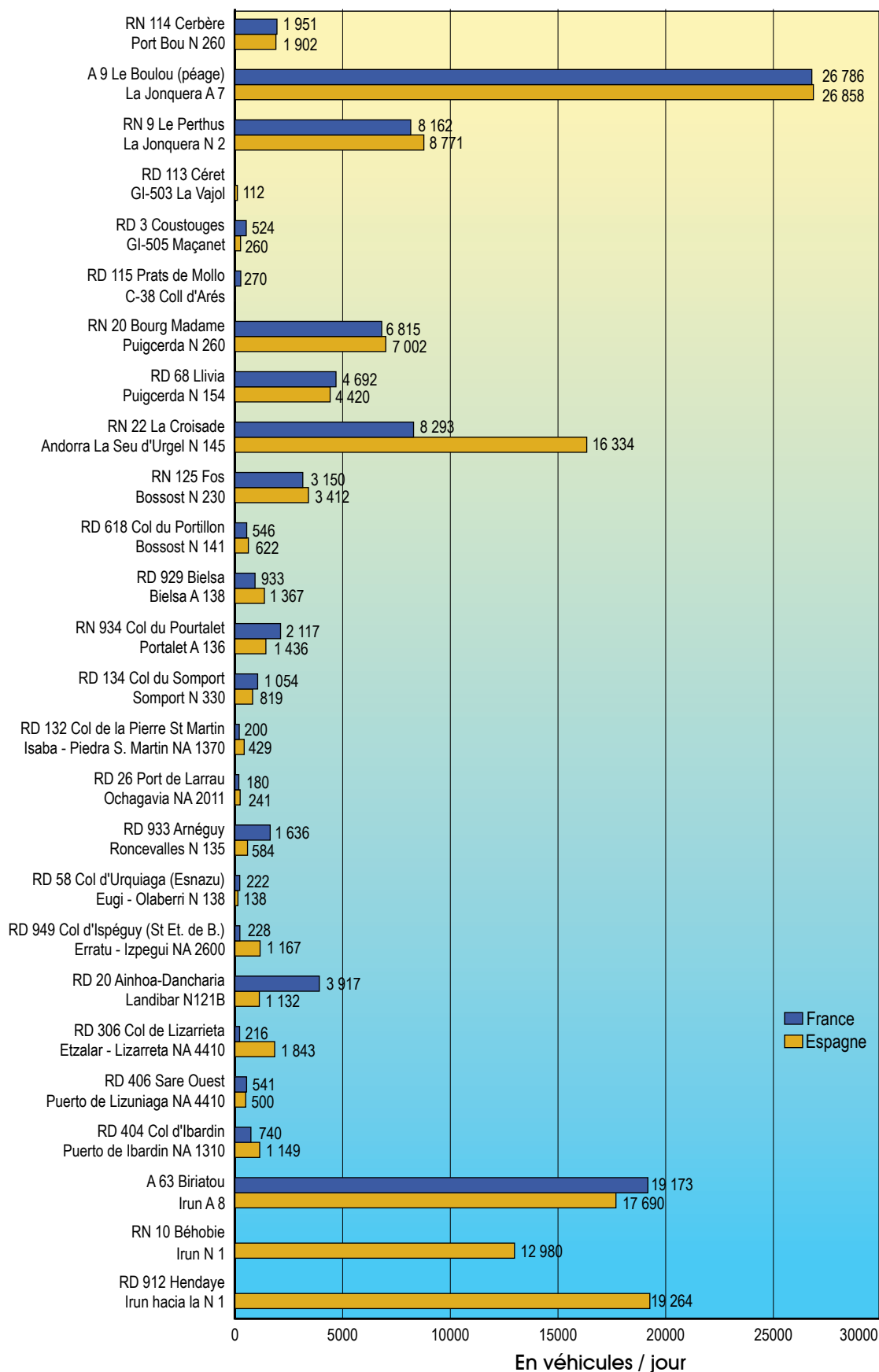


Sources : CDES, ASF et Ministerio de fomento
Cartographie : DRE Midi - Pyrénées

Le graphique 6 ci-après donne le trafic tous véhicules (Véhicules légers + Poids lourds + autocars ...) sur tous les points de passage de la frontière pour l'année 2002. La connaissance de ces trafics frontaliers s'améliore grâce à l'implantation de postes de comptage mieux placés, ou à des résultats d'enquêtes de circulation. Pour la R.D. 912 et la R.N. 10 à Hendaye, les données proviennent de comptages espagnols situés respectivement sur le pont Saint Jacques et sur le pont de Béhobie.



Graphique 6. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL 2002
SUR TOUS LES POSTES DE LA FRONTIERE



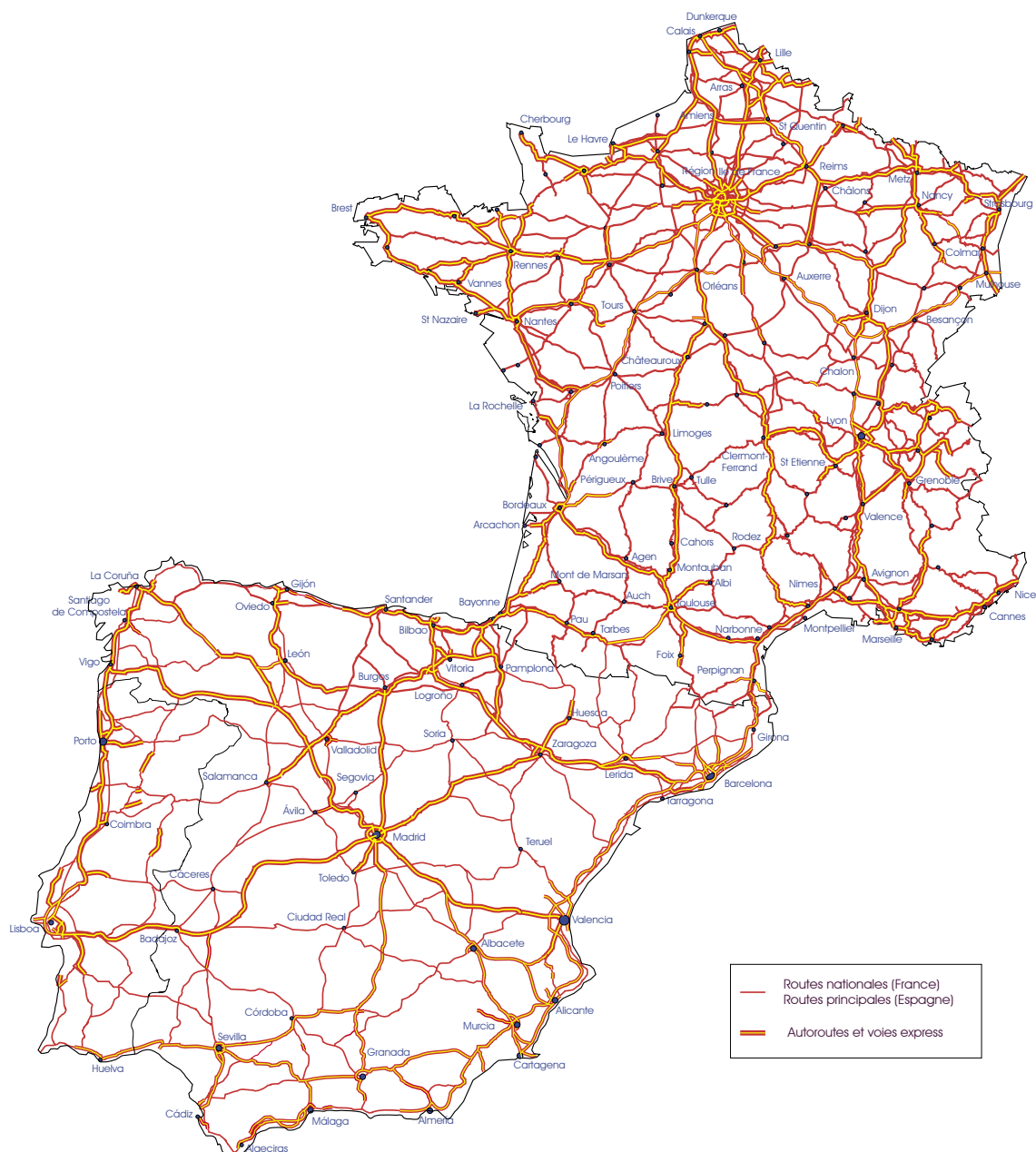
Sources : comptages CDES et ASF pour la France et Ministerio de Fomento, DG Carreteras pour l'Espagne



6.1.3 RESEAU ROUTIER STRUCTURANT FRANCE - PENINSULE IBERIQUE EN 2002

La carte 4 montre le schéma du réseau routier structurant actualisé au 31 décembre 2002.

Carte 4. SCHEMA DU RESEAU ROUTIER STRUCTURANT FRANCO-ESPAGNOL



Sources : Ministerio de Fomento, DG. Carreteras pour l'Espagne et Ministère de l'Équipement pour la France



Carte 5. LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT AUX ABORDS DES PYRENEES



Sources : Ministerio de Fomento, DG. Carreteras pour l'Espagne et Ministère de l'Équipement pour la France

6.1.4. AMÉNAGEMENTS ROUTIERS EN PROJET

Le Plan des Infrastructures de Transport espagnol comprend une série de projets qui intéresseront directement le trafic routier à travers la chaîne pyrénéenne. A moyen terme, du côté espagnol et dans le cadre du Plan des Infrastructures 2000-2007, les 4 principales routes d'accès à l'intérieur des Pyrénées sont transformées en voies de grande capacité comme on le montre dans la carte 6 ci-après, la construction déjà commencée du nouveau tunnel haute sécurité de Viella est incluse dans le plan.



Carte 6. RESEAU DES ROUTES A GRANDES CAPACITE EN ESPAGNE A L'HORIZON 2010

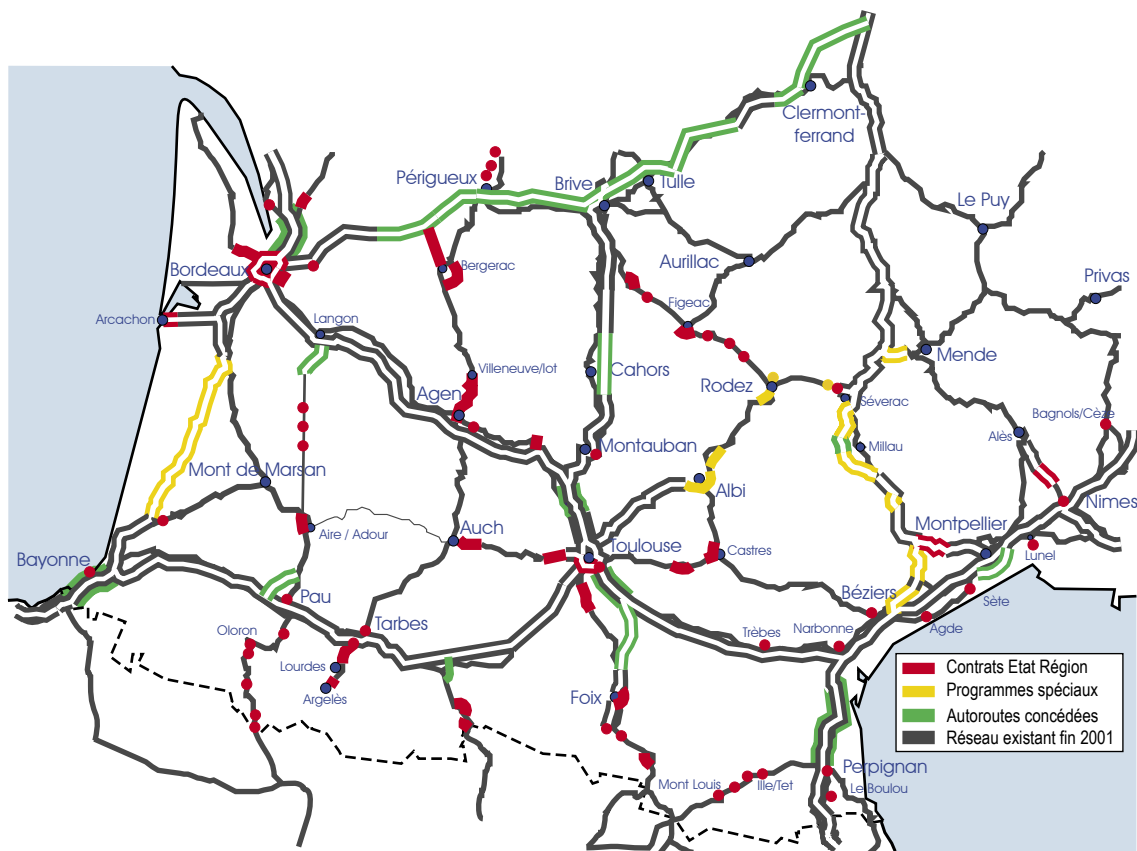


Source : Ministerio de Fomento

Du côté français, la carte 7 montre le plan d'investissements 2000-2006 dans les trois régions de sud-ouest de la France résultant des Contrats Etat- Région, des programmes spéciaux et des projets pour les autoroutes concédées.



Carte 7. CONTRAT ETAT-REGION DES 3 REGIONS FRANCAISES PROCHES DES PYRENEES



Source : Ministère de l'Équipement

L'avancement des 4 principales routes d'accès à l'intérieur des Pyrénées est le suivant :

- Liaison Saragosse – Somport – Pau :

Le tunnel du Somport a été ouvert à la circulation au court de l'année 2003. Coté espagnol, le tronçon d'autoroute Saragosse – Huesca – Nuévo (78 km) a été mis en service. L'aménagement de la section Nuévo – Sabiñanigo – Jaca a fait l'objet d'une Déclaration d'Impact Environnemental (le projet est en cours de réalisation). La section Jaca – Tunnel du Somport est au stade de l'étude informative. Coté français, les avant-projets sommaires des déviations d'Oloron Sainte Marie et de Cette-Eygun sont en cours d'élaboration. Les études de l'avant-projet sommaire de la section Urdos-Portalet est sur le point de commencer. L'avant-projet de la bretelle Pau-Oloron Sainte Marie va être repris en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique en 2006.

- Liaison Lérida – Toulouse :

L'Espagne et la France sollicitent l'inscription de cet itinéraire dans le réseau transeuropéen à l'occasion de sa prochaine révision. Coté français, les déviations de Saint Béat et de Fos sont inscrites au contrat de Plan 2000-2006, les travaux préparatoires commenceront en 2004. La bretelle du Val d'Aran (connexion A 64 vers R.N. 125 avec déviation de Montréjeau) sera mise en service en juin 2004.

- Liaison Barcelone – Puigcerda – Toulouse :

Les études d'aménagement du nœud routier de Bourg-Madame - Puigcerda se poursuivent avec un accord des collectivités locales sur un l'aménagement du carrefour de la route neutre de Livina avec la R.N. 20 pour éviter la traversée de Bourg Madame



par les P.L. et une recherche coté français d'un tracé pour la liaison R.N. 20 - R.N. 152. A partir de Toulouse, l'élargissement à 2x3 voies de l' A.61 se poursuit et sera mis en service en 2005 ; la mise en service de la nouvelle autoroute A.66 jusqu'à Pamiers a été réalisée en février 2002. Au sud de Foix, les travaux de la déviation de Sinsat commenceront en 2005 et ceux de la déviation d'Ax les Thermes sont en cours pour une mise en service prévue en 2007.

- Liaison nouvelle Pampelune – Orthez :

Le Gouvernement de la Navarre et le Conseil Général des Pyrénées Atlantique ont obtenu un soutien financier de l'Union Européenne pour réaliser les études de cette nouvelle liaison.

6.2. CHEMIN DE FER

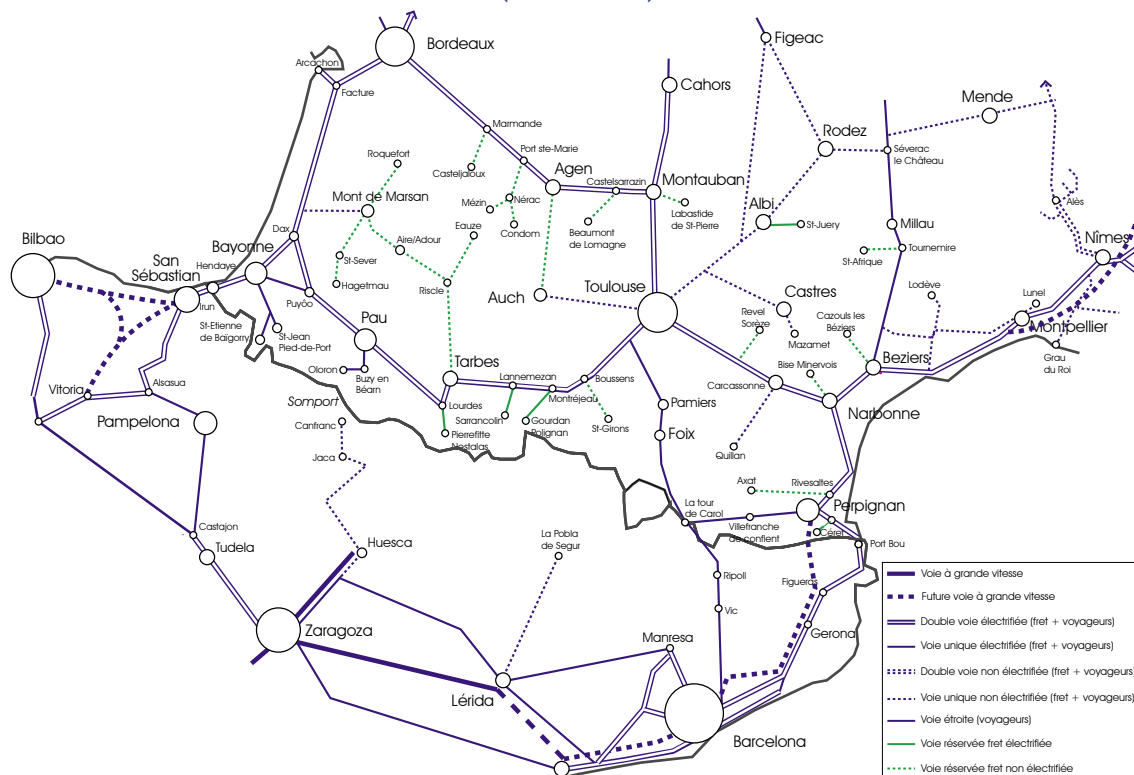
6.2.1. SITUATION ACTUELLE

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

- Irun-Hendaye
- Canfranc – sans continuité actuellement
- 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 carte 8 ci-après montre l'ensemble du réseau ferré de part et d'autre des Pyrénées.

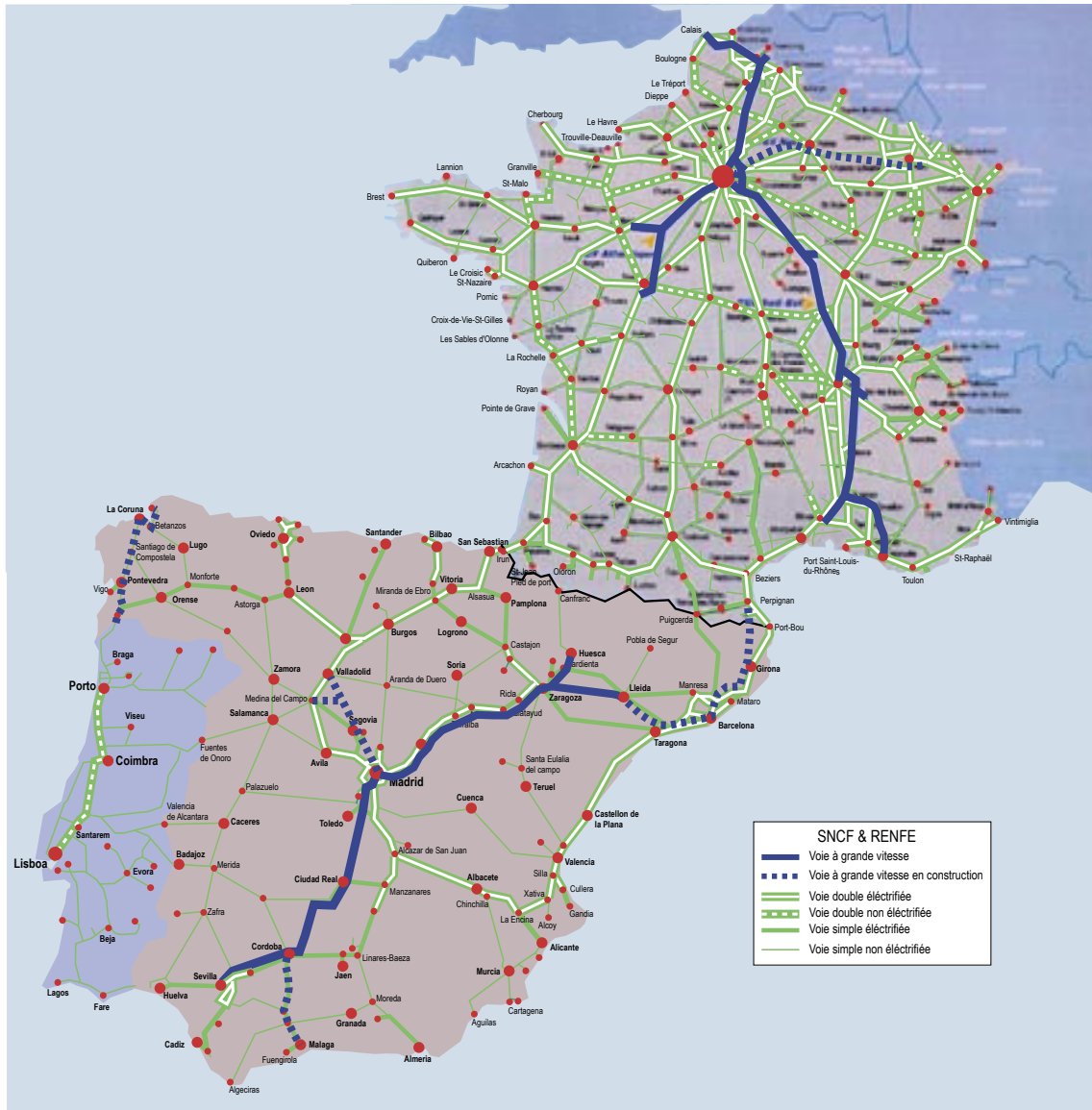
Carte 8. RESEAU FERRE DE PART ET D'AUTRE DES PYRENEES
(31-12-2003)



Source : SNCF et RENFE - Cartographie : DRE Midi-Pyrénées



Carte 9. RESEAU FERRE FRANCE - ESPAGNE (31-12-2003)



Source : Ministerio de Fomento et Ministère de l'Équipement

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 Irún 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 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.

Il existe une 4^{ème} liaison potentielle, Pau-Canfranc. 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. Il existe entre les deux pays un compromis politique pour la ré-ouverture de cette liaison ferroviaire à court ou moyen terme, en dotant les lignes d'accès des améliorations nécessaires pour une exploitation optimale (actuellement du côté espagnol cette ligne est en train de se transformer en largeur UIC avec des caractéristiques de grande vitesse).

Ces 2 liaisons (par Canfranc et par Puigcerda) franchissent la crête des Pyrénées à une altitude élevée (1100 m et plus).

6.2.2. PROJETS D'AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

La Carte 10 montre le Plan d'Infrastructures ferroviaires 2000-2007 de l'Espagne

Carte 10. PLAN DU RESEAU FERRE A GRANDE VITESSE 2002 - 2007 DE L'ESPAGNE



La RENFE et la SNCF, en tant qu'entreprises ferroviaires/opérateurs de marchandises, commencèrent à réaliser conjointement en 2001 une étude sur les possibilités d'améliorer et d'agrandir les installations et les équipements des complexes Port Bou/Cerbère et Irún/Hendaye, pour faire face aux nécessités de traitement du trafic qui transite par ces points frontaliers, à court ou à moyen terme. Ces études sont pilotées par le groupe de travail franco-hispanique des Traversées ferroviaires des Pyrénées. Les premières conclusions indiquent que la capacité des deux points frontaliers pourrait être doublée sous réserve d'importants investissements.

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

A) Corridor Méditerranée

Des investissements très lourds y sont envisagés.

Tout d'abord, la section internationale Perpignan-Figueres de la nouvelle ligne ferroviaire mixte voyageurs-marchandises à grande vitesse a fait l'objet d'un appel d'offres pour la concession de la construction et de l'exploitation des 45 km de voies ferrées. La concession est sur le point d'être attribuée.

En Espagne, se poursuivent les travaux considérables de la nouvelle voie ferrée à grande vitesse et à écartement UIC sur la relation Figueres-Girona-Barcelone-Tarragone-Saragosse-Madrid. La section Madrid-Lleida a été mise en service en octobre 2003.

En France, il faut noter les études d'une ligne nouvelle TGV et fret entre Nîmes et



Montpellier avec contournement de ces 2 villes et les études de modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan ainsi que le développement des activités fret sur la plate-forme de Perpignan St Charles.

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

B) Corridor Atlantique

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

C) Pau-Zaragoza

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

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

En Espagne, les travaux sont en cours pour la mise à écartement UIC et caractéristiques à haute vitesse de la section Saragosse-Huesca qui permettra de prolonger les services de trains à grande vitesse.

6.2.3. OFFRE DE SERVICE

L'offre des places de chemin de fer entre l'Espagne et la France et entre l'Espagne et les autres pays de l'Europe est présentée dans le tableau 6.

Tableau 6. OFFRES DE SERVICES FERROVIAIRES ESPAGNE - FRANCE - EUROPE

LIAISONS	POINT DE PASSAGE	Nombre de services hebdomadaires par sens sur les liaisons directes Année 2002	
		HIVER	ETE
Barcelone - Milan	Portbou	3	7
Barcelone - Zürich	Portbou	4	7
Barcelone - Montpellier	Portbou	7	7
Barcelone - Paris	Portbou	7	7
Cartagène - Montpellier	Portbou	7	7
Madrid - Paris	Hendaye	7	7

Source : Ministerio de Fomento



Carte 11. TRAINS DIRECTS ENTRE L'ESPAGNE, LA FRANCE, L'ITALIE ET LA SUISSE



Source : Institut des Etudes Territoriales

Les services recensés actuellement et présentés carte 11, 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).

L'offre ferroviaire voyageurs entre le Portugal et la France est constituée d'un service Lisbonne – Paris (via Fuentes d'Oñoro/Vilar Formoso) – avec 7 relations par semaine qui emprunte les CP (chemins de fer portugais) et RENFE jusqu'à Hendaye puis la SNCF en France.

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.



6.3. AEROPORTS

Pour estimer le trafic aérien qui « traverse » les Pyrénées, l'observation porte sur les aéroports espagnols et portugais, qui sont susceptibles d'émettre du trafic à destination de la France, de l'Europe du Nord et de l'Italie.

Carte 12. LES AEROPORTS



Sources : Schéma transeuropéen des transports - section aéroports
Cartographie : DRE Midi - Pyrénées



6.3.1. OFFRE DE SERVICE AERIEN ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE

Tableau 7. OFFRE AERIENNE ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE

PERIODE	NOMBRE DE PLACES OFFERTES
Eté 2002	3.603.393
Hiver 2002-2003	2.447.676
TOTAL	6.051.069

*Ne comprend pas les vols vers les archipels des Canaries et des Baléares
Source : Ministerio de Fomento – DG de Aviación Civil*

Les offres les plus importantes sont sur les relations Madrid – Paris avec 1 094 183 places par an et Paris – Barcelone avec 722 069.

6.3.2. OFFRE DE SERVICE AERIEN ENTRE L'ESPAGNE ET LE RESTE DE L'EUROPE

Tableau 8. OFFRE AERIENNE ENTRE L'ESPAGNE ET LE RESTE DE L'EUROPE
(SAUF LA FRANCE)

PERIODE	NOMBRE DE PLACES OFFERTES
Eté 2002	36.207.252
Hiver 2002-2003	20.064.042
TOTAL	56.271.294

*Ne comprend pas les vols vers les archipels des Canaries et des Baléares
Source : Ministerio de Fomento – DG de Aviación Civil*

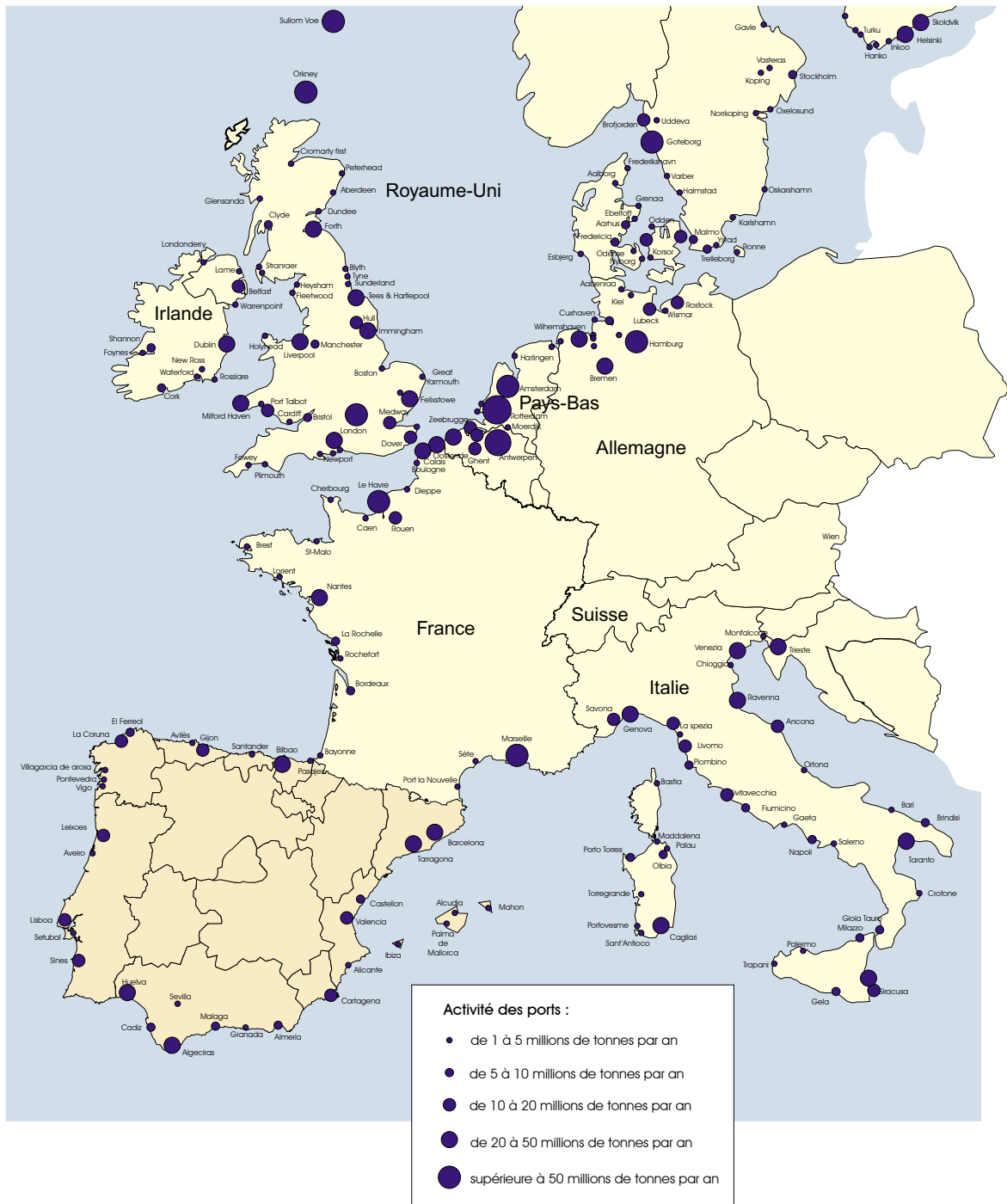
La majorité de l'offre a pour origine ou destination l'Union Européenne.

6.4. PORTS

Pour estimer le trafic maritime qui « traverse » les Pyrénées, l'observation porte sur les ports espagnols et portugais, qui sont susceptibles d'émettre du trafic à destination de la France, de l'Europe du Nord et de l'Italie. La représentation des ports sur cette carte reflète l'activité totale en tonnage quelque soit la destination en Europe ou dans le monde.



Carte 13. LES PORTS



Sources : Schéma transeuropéen des transports - section ports
Cartographie : DRE Midi - Pyrénées

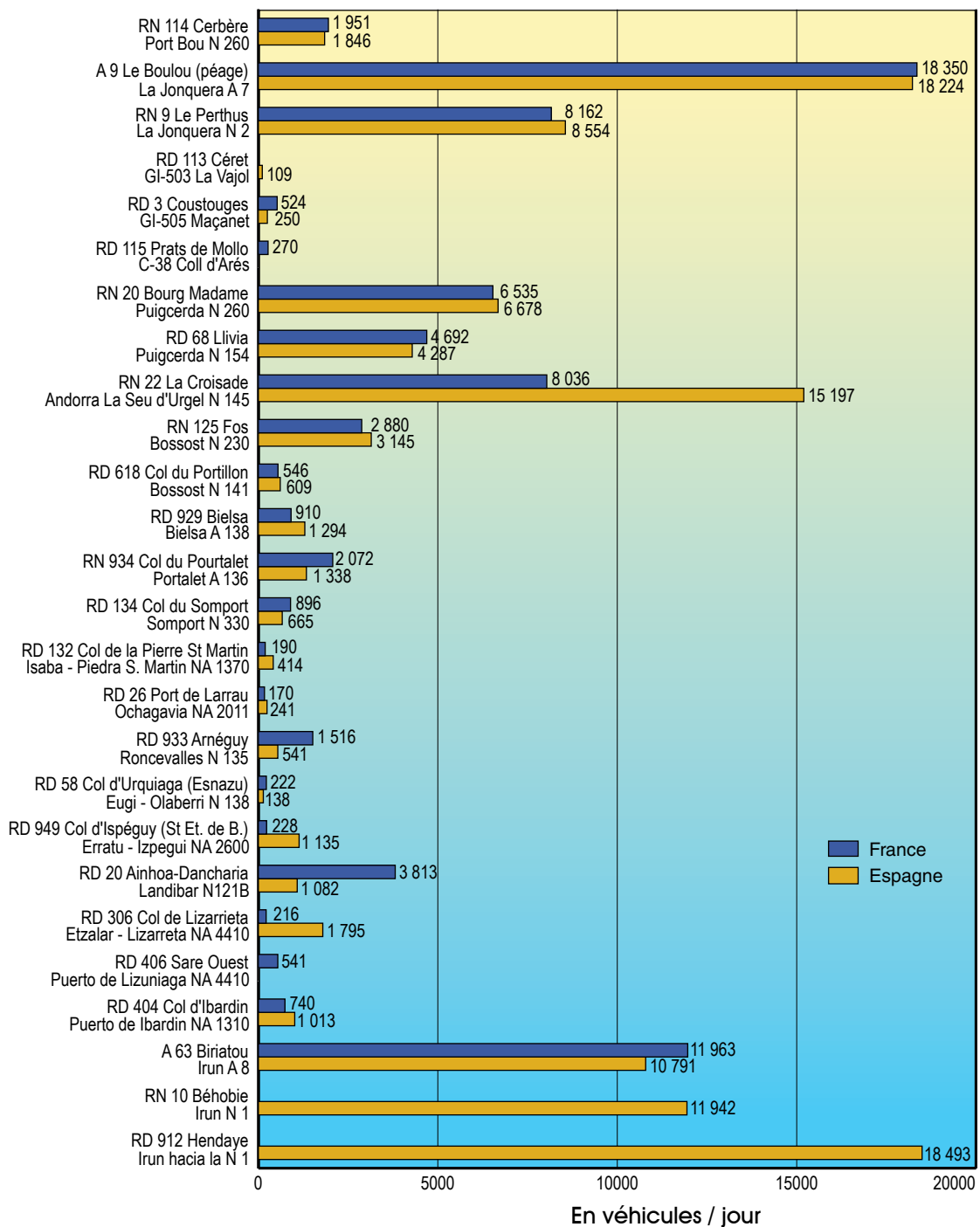


7. LE TRAFIC VOYAGEURS

7.1. ROUTES

7.1.1 LE TRAFIC DES VÉHICULES LÉGERS SUR LES PASSAGES FRONTALIERS ROUTIERS

Graphique 7. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS DE VEHICULES LEGERS EN 2002



Source : Ministerio de Fomento, DG de carreteras et Ministère de l'Équipement



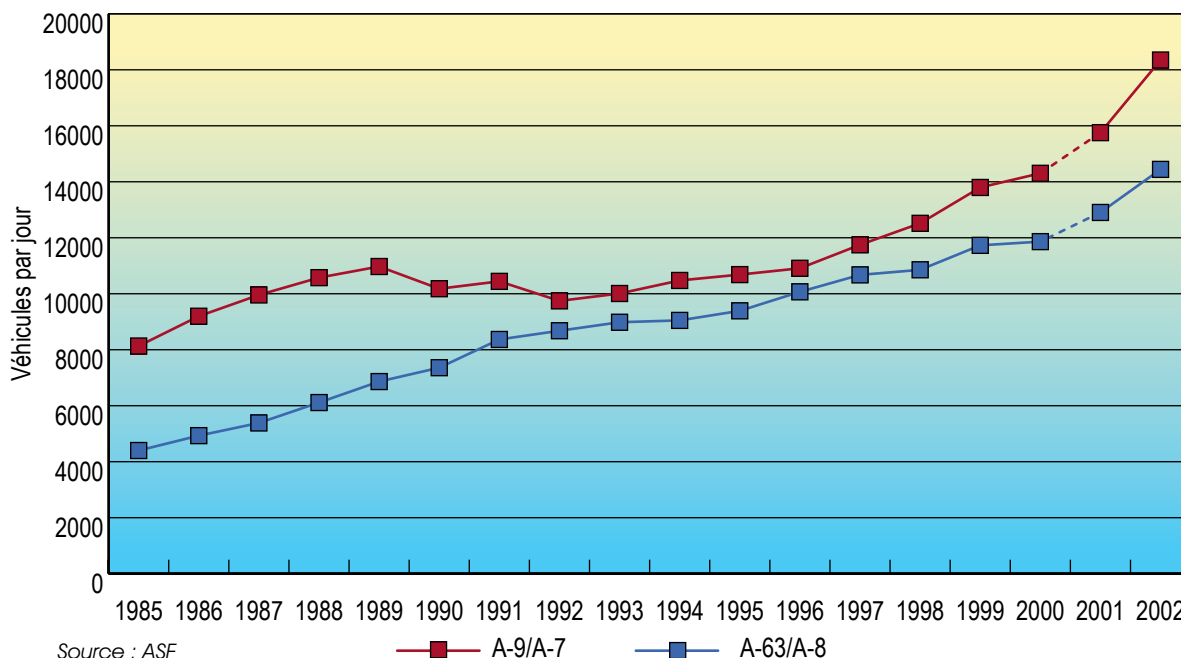
Sur les 26 passages frontaliers, seulement 7 ont un trafic supérieur à 5000 véhicules par jour.

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 2002, environ 107 000 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.

Le graphique 8 montre l'évolution des trafics des 2 autoroutes côtières .

Graphique 8. EVOLUTION DU TRAFIC V.L. SUR LES 2 AUTOROUTES

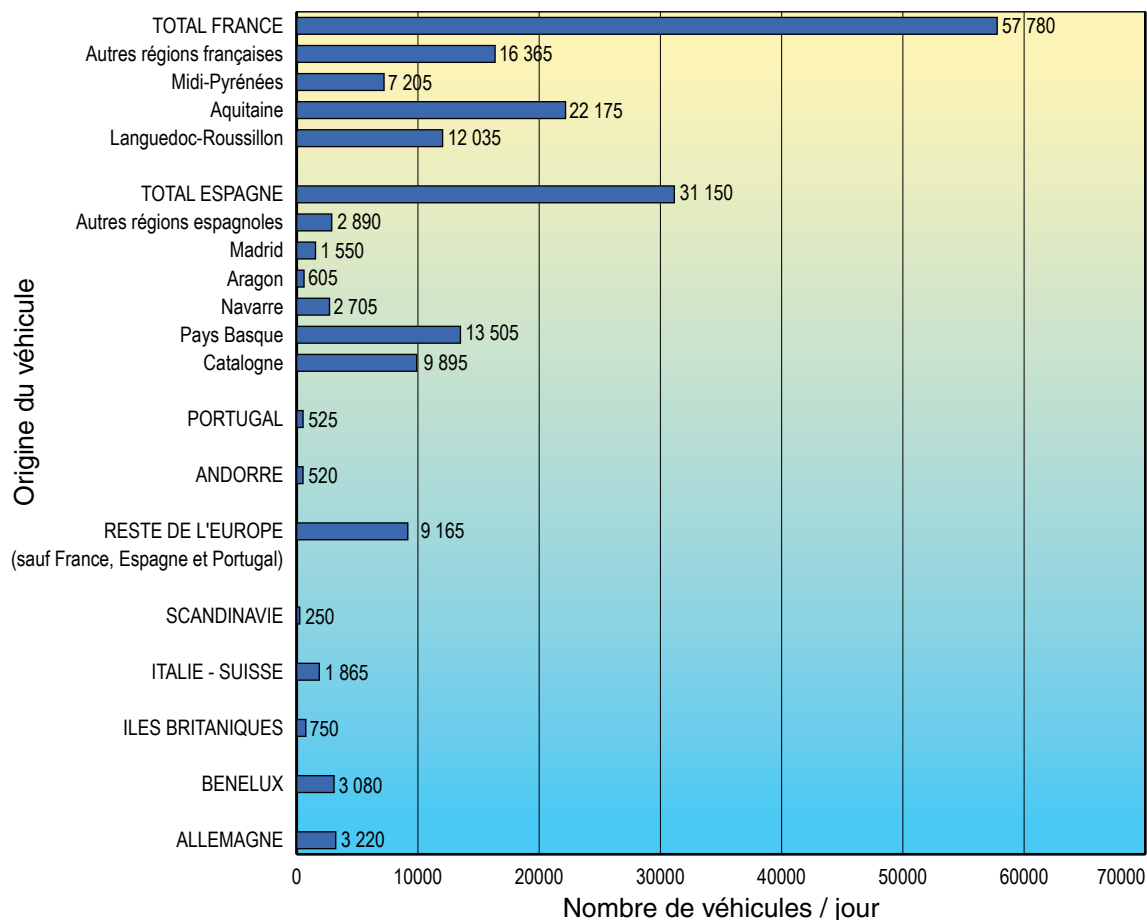


Il est très important de noter que les fortes hausses de trafic qui apparaissent sur le graphique entre 2000 et 2001 sont dues en partie aux modifications de classes de péage sur les autoroutes françaises au 1^{er} janvier 2001 : conventionnellement, sont appelés « véhicules légers » (V.L.) les véhicules des classes 1, 2 et 5 de péage. Or, la modification administrative apportée au 01/01/2001 touche fortement l'ancienne classe 3 (petits P.L.) dont une partie importante est désormais comptabilisée dans la nouvelle classe 2.

Le graphique 9 présente la répartition des V.L. en fonction de leur immatriculation.



Graphique 9. ESTIMATION DE L'ORIGINE DES V.L. FRANCHISSANT LES PYRENEES SELON LES IMMATRICULATIONS (ANNEE 2001)



Source : Ministère de l'Équipement, - enquête immatriculation

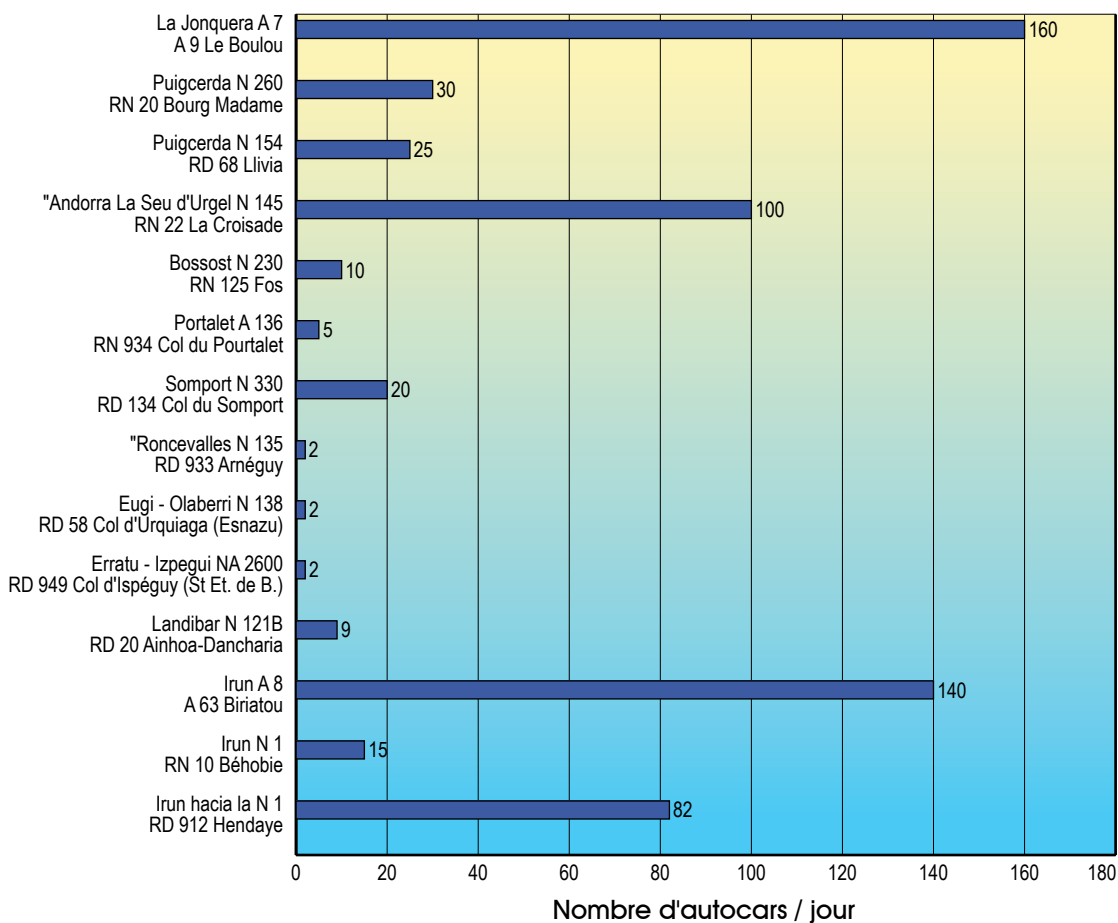
7.1.2. TRAFIC DES AUTOCARS

Au cours des enquêtes immatriculation, a été relevé le type des véhicules, ce qui permet d'appréhender le trafics des autocars de voyageurs sur les 16 points de passage où ont eu lieu les enquêtes .

Le nombre total des autocars traversant la frontière s'élève à 600 autocars par jour. A noter toutefois que les enquêtes ayant eu lieu uniquement des jours de semaines (ni samedi, ni dimanche), il est possible que ce nombre soit sous-estimé.



Graphique 10. TRAFICS MOYENS DES AUTOCARS EN 2001
(2 SENS CUMULES)



Source : Ministère de l'Équipement, - enquête immatriculation

La circulation des P.L. et des autocars est interdite sur la R.N. 9 au Perthus et sur la R.N. 114 à Cerbère c'est pourquoi le trafic des autocars y est nul.

7.1.3. ESTIMATION DU FLUX DE VOYAGEURS

Il est difficile d'établir de manière précise, quelle a été l'évolution des flux de voyageurs par route pendant les 10 dernières années. La seule série statistique continue était constituée par les comptages aux péages des autoroutes A7-A9 (Le Perthus) et A8-A63 (Biriadou) ; elle a subi une rupture entre 2000 et 2001 à cause de la modification des classes de péage (cf. graphique 8). Toutefois, on peut estimer que le trafic des véhicules légers a augmenté de 70% pendant les 10 dernières années .



Le flux des voyageurs peut être estimé à partir d'une part des trafics de véhicules mesurés par les comptages et enquêtes, d'autre part des taux d'occupation de ces véhicules.

Les taux d'occupation sont estimés à :

- 2 personnes pour les V.L. (taux mesurés lors des enquêtes immatriculation)
- 40 personnes pour les autocars

En fonction de ces hypothèses de taux d'occupation de véhicules, et en tenant compte des données de trafics V.L. et autocars qui figurent dans le tableau 9 et dans le graphique 10 respectivement, le flux total de passagers est calculé dans le tableau 10 ci-dessous.

Tableau 9. ESTIMATION DU FLUX DE VOYAGEURS PAR LA ROUTE
A TRAVERS LES PYRENEES EN 2002

TYPE DE VEHICULE	MOYENNE JOURNALIERE	ANNEE 2002
V.L.	215 000	78,5 Millions
Autocars	24 000	8,8 Millions
TOTAL	239 000	87,3 Millions

Source : Ministerio de Fomento, DG. carreteras et Ministère de l'Equipement

En tenant compte de la répartition par zones géographiques, ce flux de trafic peut se désagréger de la manière suivante :

Tableau 10. ESTIMATION DE LA REPARTITION DU FLUX DE VOYAGEURS
A TRAVERS LES PYRENEES EN 2002

ORIGINE / DESTINATION	VEHICULES LEGERS		AUTOCARS		TOTAL
	%	Millions	%	Millions	Millions
France	85	66,7	75	6,6	73,3
Reste de l'Europe	15	11,8	25	2,2	14,0
TOTAL		78,5		8,8	87,3

Source : Ministerio de Fomento, DG. carreteras et Ministère de l'Equipement (enquêtes immatriculations)



7.1.4. LES MOUVEMENTS TOURISTIQUES

L'Institut d'Études Touristiques de l'Espagne (IET), centre dépendant du Secrétariat d'État du Commerce et Tourisme du Ministère de l'Économie de l'Espagne, publie une information sur le nombre de visiteurs qui entrent annuellement en Espagne. En ce qui concerne la couverture territoriale, l'enquête recueille une information dans tous les moyens de transport, tous les mois de l'année, en effectuant des enquêtes dans un échantillon de 22 passages frontaliers routiers, 17 aéroports répartis sur tout le territoire espagnol, dans le service de ferry du port d'Algésiras, dans 6 des principaux ports de passagers du territoire national et dans les trains en provenance de France et du Portugal.

Les tailles d'échantillonnage pour l'année 2002 ont été 2.462.654 comptages manuels assistés d'ordinateur pour les routes (2.040.573 dans les passages frontaliers avec la France et 408.506 dans ceux du Portugal), 68.584 enquêtes par interview assistées avec ordinateur en route, 198.744 enquêtes dans des aéroports (1994 avions enquêtés), et 9.184 enquêtes dans des chemins de fer avec des connexions internationales.

Le type de visiteurs se divise les catégories suivantes :

- Espagnols : habitants de l'Espagne en voyage retour vers l'Espagne
- Excursionnistes : étrangers à l'Espagne entrant en Espagne pour y passer 1 journée (sans nuit)
- Touristes : étrangers à l'Espagne entrant en Espagne pour y passer 1 nuit ou plus.

L'entrée totale de voyageurs en Espagne, par route, durant l'année 2002, est présentée dans le tableau 11. En supposant la symétrie entre les mouvements entrée et sortie, le flux total de voyageurs par route dépasserait les 84 millions, ce qui est cohérent avec le tableau 10 (estimation du flux de voyageurs à partir des trafics routiers) qui fixait le flux total de voyageurs par la route à 87 millions pour l'année 2002.

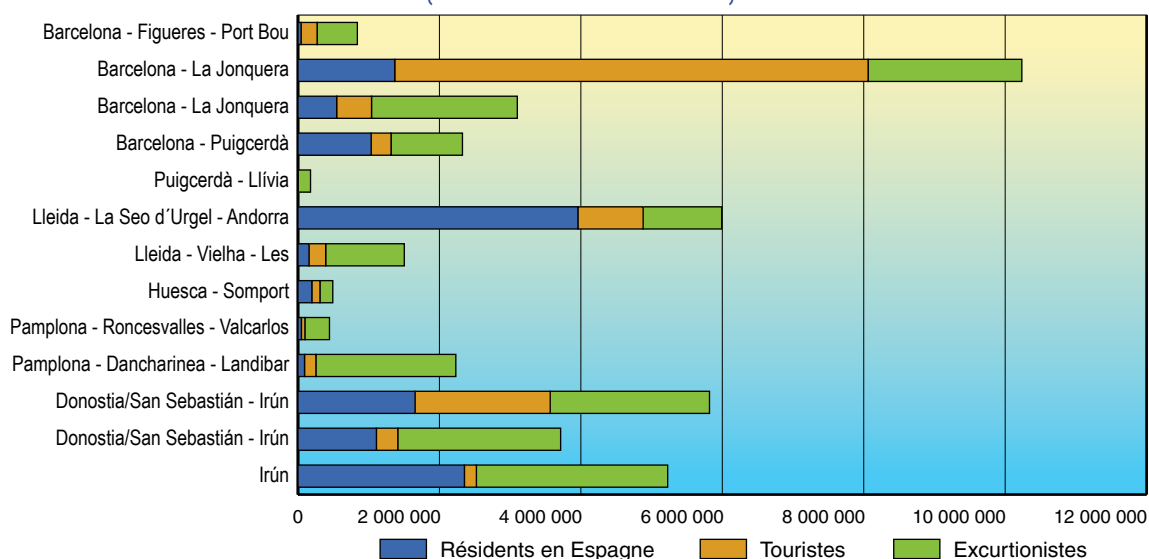
Tableau 11. VOYAGEURS ENTRANT EN ESPAGNE PAR LA ROUTE
(VL + AUTOCARS EN 2002)

LOCALISATION	ROUTE	TOTAL				
		TOTAL	Résidents espagnols	Total	Visiteurs	
					Touristes	Excursions
Irun	N-I-H	5 227 545	2 353 667	2 873 878	169 150	2 704 728
Donostia/San Sebastian - Irun	N-I	3 713 853	1 109 163	2 604 690	302 183	2 302 507
Donostia/San Sebastian - Irun	A-8	5 818 998	1 655 937	4 163 061	1 910 717	2 252 344
Pamplona - Dancharinea - Landibar	N-121-B	2 231 976	92 585	2 139 391	160 733	1 978 658
Pamplona - Roncesvalles - Valcarlos	N-135	445 457	48 572	396 885	49 116	347 769
Huesca - Somport	N-330	492 079	195 835	296 244	114 655	181 589
Lleida - Vielha - Les	N-230	1 503 441	156 302	1 347 139	325 369	1 111 770
Lleida - La Seu d'Urgell - Andorra	N-145	5 991 467	3 958 179	2 033 288	922 725	1 110 563
Puigcerda - Llívia	N-154	177 451		177 451		177 451
Barcelona - Puigcerda	N-152	2 325 900	1 035 211	1 290 689	280 767	1 009 922
Barcelona - La Jonquera	N-II	3 101 718	547 029	2 554 689	492 944	2 061 745
Barcelona - La Jonquera	A-7	10 235 675	1 368 398	8 867 278	6 693 137	2 174 141
Barcelona - Figueres - Port Bou	N-260	839 822	44 963	794 859	225 238	569 621
TOTAL		42 105 382	12 565 840	29 539 542	11 556 735	17 982 807

Source : Ministerio de Economía de España, Instituto de Estudios Turísticos



Graphique 11. VOYAGEURS ENTRANT EN ESPAGNE PAR LA ROUTE
(VL + AUTOCARS EN 2002)



Source : Ministerio de Economía de España, Instituto de Estudios Turísticos

7.2. FERROVIAIRE

Le fichier SNCF de « billets vendus en France » pour l'Espagne, donne environ 435 000 voyageurs dans le sens nord - sud et 150 000 voyageurs dans le sens sud – nord.

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

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

Les résultats sont alors les suivants :

BILLETS VENDUS en FRANCE -

- Français : 150 000 allers-retours
- Français : 190 000 allers simples
- Espagnols : 95 000 retours.

BILLETS VENDUS en ESPAGNE -

- Français : 190 000 retours
- Espagnols : 95 000 allers simples
- Espagnols : 75 000 allers-retours.

Soit : $150\,000 + 190\,000 + 95\,000 + 75\,000$ allers retours = 510 000 voyageurs français ou espagnols pour chaque sens.

Pour les autres voyageurs européens, à défaut d'autres éléments, il est possible de se référer encore au trafic routier de voyageurs pour lequel les européens, autres que français et espagnols, représentent environ 10% du total.

Enfin, si l'on tient compte des billets vendus en France pour le Portugal (environ 18 000) et en négligeant le Maroc (1 000 billets), on peut encore ajouter 5%.

Le total des voyageurs payants par mode ferré traversant la frontière entre la France et l'Espagne serait alors d'environ 590 000 par sens soit 1 180 000 pour les 2 sens confondus.



Tableau 12. EVALUATION DE LA REPARTITION DU NOMBRE DE VOYAGEURS PAR FER ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET L'UNION EUROPEENNE

RELATION	VOYAGEURS
Péninsule Ibérique - France	1 040 000
Péninsule Ibérique - reste de l'Europe des 15	140 000
TOTAL	1 180 000

Source : SNCF

7.3. AÉRIEN

Le transport aérien de voyageurs a une grande importance en Espagne aussi bien dans l'espace intérieur que dans le cadre international. Il faut noter l'importance des flux en provenance ou à destination des îles espagnoles qui représentent plus de 50 % du trafic réparti à parts égales entre les 2 archipels (Baléares et Canaries) et qui ne peuvent pas être utilisés pour des comparaisons alternatives aux trafics terrestres ou maritimes.

Durant les 10 dernières années, le total du trafic aérien de voyageurs entre l'Espagne et l'Europe a augmenté de 75 %. L'aéroport de Madrid-Barajas, avec 16,8 millions de voyageurs pour le trafic international pendant l'année 2002, se situe à la 5^{ème} place des aéroports européens.

Parmi les différents aéroports situés de part et d'autre des Pyrénées dans les régions limitrophes il faut noter Barcelone dont le trafic international en 2002 a été de 10,7 millions de passagers.

Le tableau 13 montre la répartition par pays des passagers aériens entre la Péninsule Ibérique et l'Europe.



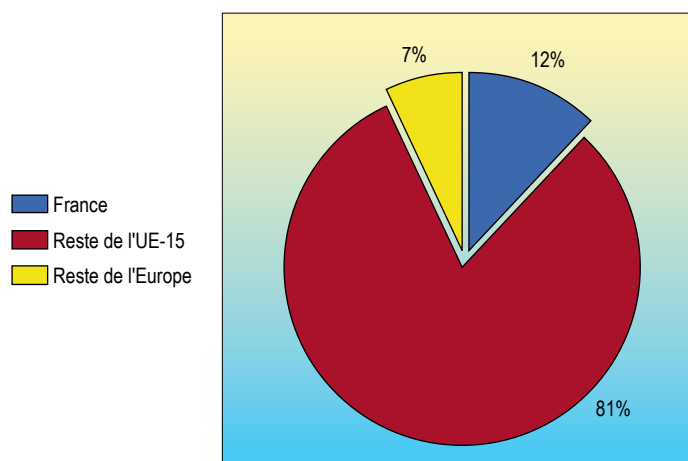
Tableau 13. REPARTITION DU TRAFIC AERIEN DE PASSAGERS ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2002

PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION	ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL
France	4.366.830	1.737.417	6.104.247
Autriche	303.367	2.014.540	2.317.907
Belgique	2.100.517	45.884	2.146.401
Danemark	586.742	390.162	976.904
Finlande	263.970	160.270	424.240
Allemagne	5.383.412	84.827	5.468.239
Grèce	242.537	5.088	247.625
Reste de la UE-15			
Irlande	937.911	955.839	1.893.750
Italie	3.544.516	293.199	3.837.715
Luxemburg	97.376	584.498	681.874
Pays Bas	2.744.042	104.271	2.848.313
Suède	577.500	3.991.770	4.569.270
Royaume Uni	13.838.890	182.905	14.021.795
Total du reste de l'UE-15	30.620.780	8.813.253	39.434.033
Reste de l'Europe	3.001.962	473.491	3.475.453
TOTAL	37.989.572	11.024.161	49.013.733

Seulement les aéroports espagnols et portugais situés sur la Péninsule Ibérique
Source Espagne : Ministerio de Fomento, DG de Aviación Civil
Source Portugal : ENA

Le graphique 12 représente la répartition du trafic aérien entre la Péninsule Ibérique et l'Europe.

Graphique 12. REPARTITION DU TRAFIC AERIEN DE PASSAGERS ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2002



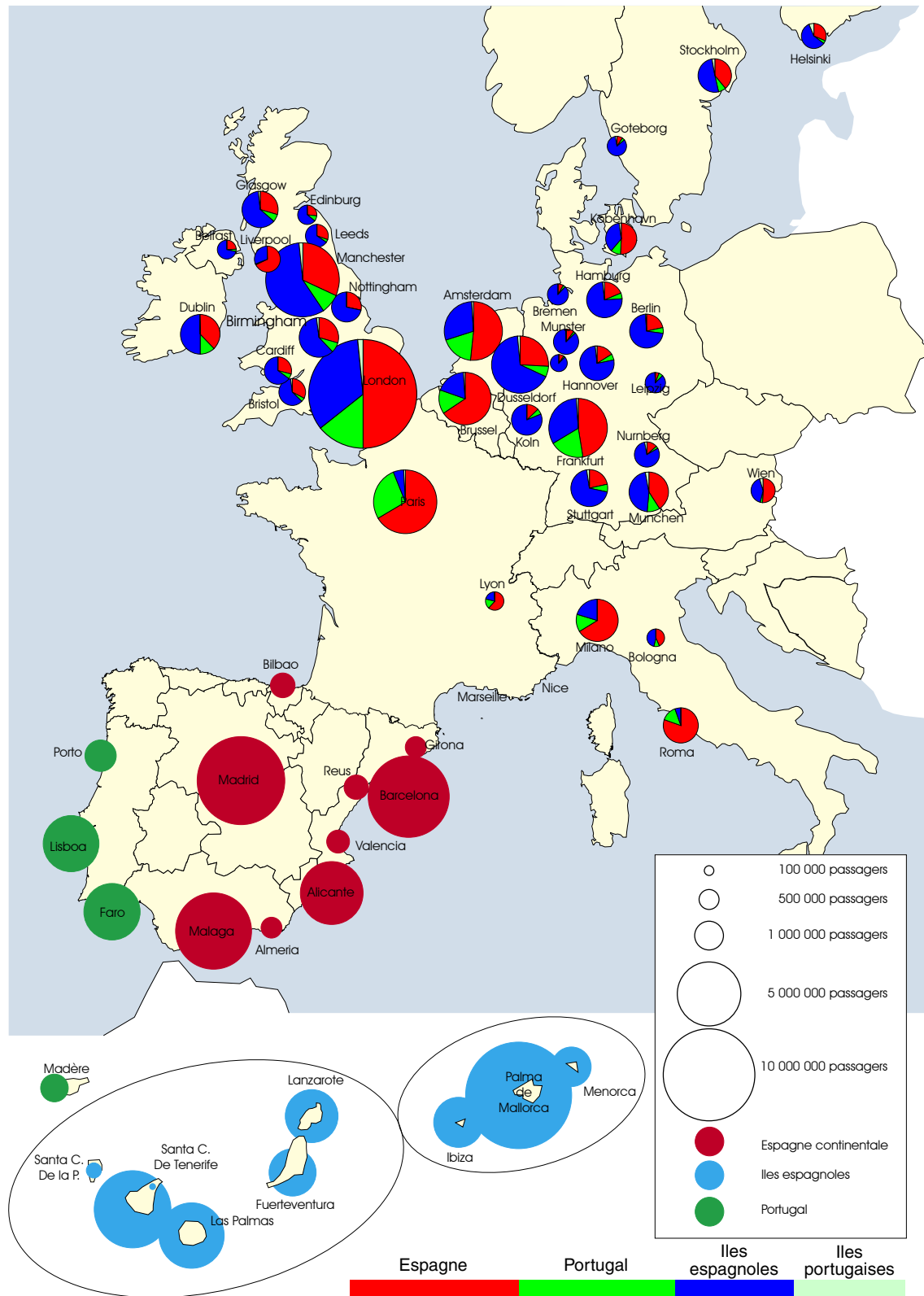
Total : 49 millions
Source Espagne : Ministerio de Fomento, DG de Aviación Civil
Source Portugal : ENA

Les déplacements entre l'Espagne et la France représentent 11% du total du trafic entre l'Espagne et l'Europe. Ces déplacements ont pour origine ou destination, coté français, les aéroports parisiens pour une grande majorité (un peu moins de 80%), et coté espagnol, les aéroports de Madrid et de Barcelone.



Le trafic avec le reste de l'UE 15 (hors Portugal et France) représente plus de 80% du trafic total entre l'Espagne et l'Europe. Les plus importants sont les flux avec le Royaume Uni et l'Allemagne, puis l'Italie, les Pays Bas et la Belgique.

Carte 14. TRAFIC AERIEN ENTRE L'ESPAGNE, LE PORTUGAL ET L'UNION EUROPEENNE EN 2002



Source : AENA-GEP



7.4. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

La synthèse du transport de voyageurs pour l'année 2002 est présentée dans le tableau 14 sur lequel il faut apporter les précisions suivantes :

- mode route : la répartition des origines ou destinations au nord des Pyrénées provient des résultats d'enquêtes immatriculation (exploitées dans le graphique 9)
- modes route et fer : on considère que le trafic avec le reste de l'Europe (au delà de l'UE 15) est négligeable.
- le faible trafic de voyageurs par voie maritime (ligne Barcelone-Gènes et Bilbao/Santander-Southampton) n'a pas été prise en compte.

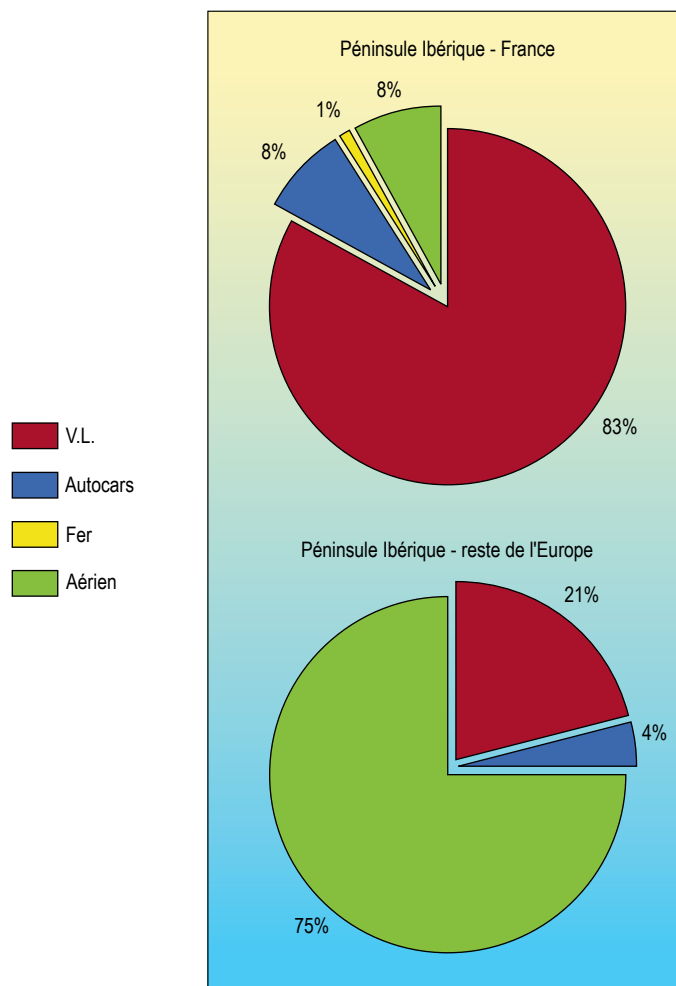
Tableau 14. SYNTHÈSE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2002
(EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

	TOTAL	MODE DE TRANSPORT			
		ROUTE		FER	AIR
		V.L.	Autocars		
France	80,4	66,7	6,6	1,0	6,1
Reste de l'Europe	57,0	11,8	2,2	0,1	42,9
TOTAL	137,5	78,5	8,8	1,2	49,0

Sources : Routes, comptages français. Fer: SNCF. Air : Ministerio de Fomento de España. D.G. de Aviación Civil et ENA, Portugal



Graphique 13. RÉPARTITION DES FLUX DE VOYAGEURS À TRAVERS LES PYRÉNÉES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE, LA FRANCE ET LE RESTE DE L'UE-15 EN 2002



Source : - Routes : comptages français - Fer : SNCF - Aérien : Ministerio de Fomento, DG de Aviación Civil y ENA Portugal

La comparaison des données 2002 avec celles de l'année 2001 donne les évolutions suivantes (pour les échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Union Européenne) :

- le trafic de voyageurs par la route a notablement augmenté : de 81,3 à 87,2 millions de voyageurs par an soit une augmentation de 7,3%
- le trafic ferroviaire reste stable aux alentours de 1,2 millions de voyageurs
- le trafic aérien enregistre un léger accroissement passant de 43,7 à 45,5 millions de voyageurs par an soit une augmentation de 12%.



8. LE TRAFIC DE MARCHANDISES

La quantification des flux de marchandises, générés par les échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, peut se réaliser de différentes manières.

- La première cherche à obtenir la plus grande homogénéité entre les données présentées, utilisant pour cela une source primaire : l'information fournie par les services des administrations douanières qui contrôlent les mouvements qui se produisent dans le commerce extérieur (données INTRASTAT pour le cas du commerce entre les Etats membres de l'UE) et qui, de manière globale, sont recueillis par EUROSTAT en combinant les statistiques nationales. EUROSTAT publie seulement les résultats du « commerce spécial » lequel à la différence du « commerce général » n'inclut pas le trafic des dépôts.

Les statistiques communautaires du commerce extérieur en poids ne comprennent pas, de plus, les importations ou exportations de nature passagère. L'intérêt de son utilisation repose sur la disponibilité de séries homogènes sur des longues périodes, ce qui permet d'apprécier l'évolution des différents modes de transport par pays. Il est clair, cependant, que ces statistiques en poids revêtent, pour les intéressés par les données économiques du commerce extérieur, une importance mineure par rapport aux données en valeur monétaire, raison pour laquelle a été discutée récemment la possibilité d'abandonner la publication des séries en poids, qui sont cependant de grande utilité pour les organismes et les entreprises engagés dans les transports. Les statistiques et le commerce extérieur présentent, d'une autre part, d'importantes différences quand on considère les données « miroir », c'est à dire les importations déclarées par un Etat membre face aux exportations qui figurent dans les statistiques du commerce d'un autre Etat vers celui-ci.

- Une seconde source consiste en l'analyse des données fournies par les opérateurs du transport ainsi que par les responsables des infrastructures de chaque pays. A la différence des statistiques du commerce extérieur, les informations du trafic en poids venant de cette source incluent les poids bruts, c'est à dire les 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, fondamentalement les statistiques espagnoles et portugaises, qui identifient les tonnages bruts et les marchandises à destination ou provenant des pays de l'Europe du nord.

Par ailleurs il est intéressant de tenir compte, pour la route, des résultats des enquêtes permanentes qui, en conformité avec ce qui est prévu par la législation communautaire,



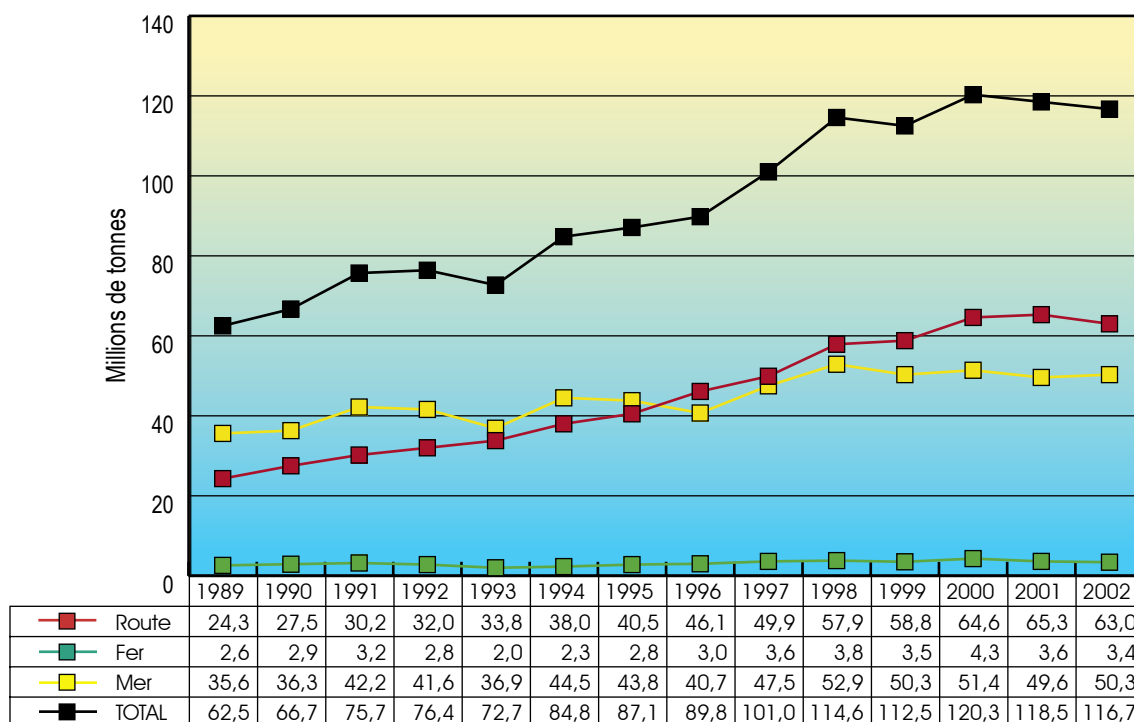
sont réalisées par les Etats membres de l'UE sur le transport de marchandises effectué par les camions immatriculés dans l'UE.

Dans cette publication annuelle de l'observatoire ont été utilisées en plus, comme dans l'édition antérieure, quelques données obtenues par l'enquête « Transit » réalisée par la France en 1999, dont l'exploitation a eu lieu en 2000.

8.1. ANALYSE GENERALE : PENINSULE IBERIQUE - EUROPE

L'analyse générale du trafic de marchandises entre la péninsule ibérique et l'Europe utilise les statistiques Commerce Extérieur d'EUROSTAT. Il faut indiquer que les valeurs résultant de l'exploitation de ces statistiques sont nettement inférieures – de 30 à 40% - à celles obtenues avec les statistiques des opérateurs de transport et des gestionnaires d'infrastructures. Le poids des emballages ne suffit pas pour justifier un tel écart.

Graphique 14. EVOLUTION DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET L'UE-15 (EN FONCTION DU MODE DE TRANSPORT)

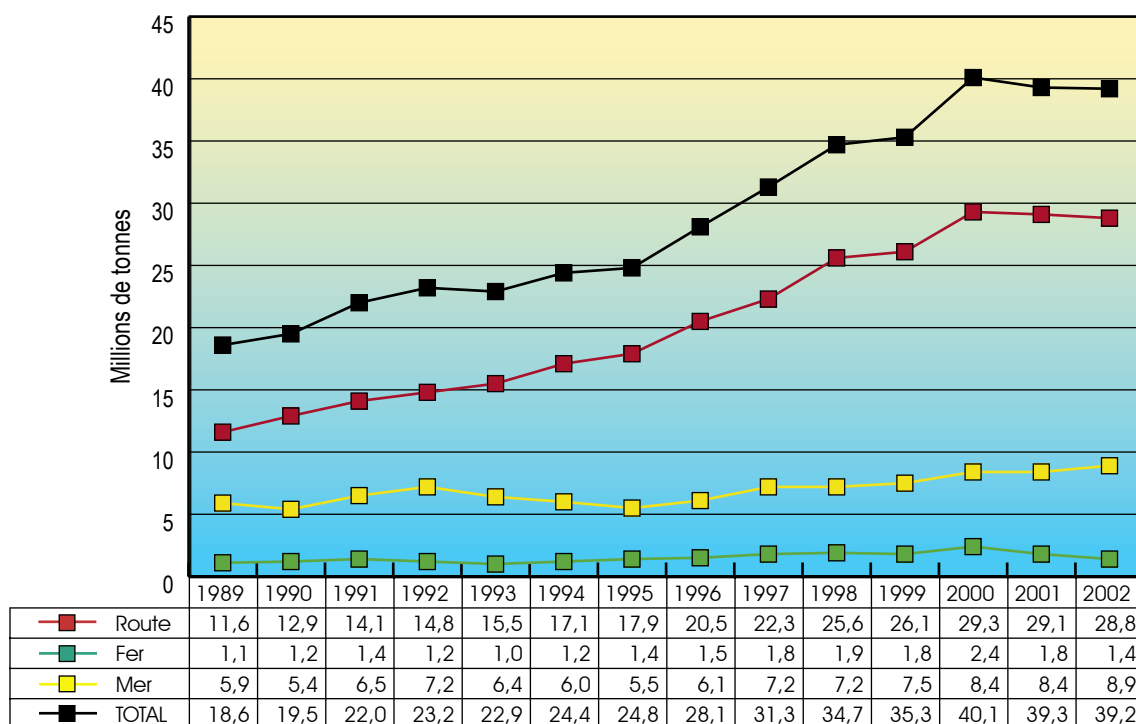




Selon les statistiques Commerce Extérieur d'EUROSTAT, le tonnage total des échanges de marchandises entre la péninsule ibérique et les reste de l'Union Européenne diminue depuis l'année 2000. Cette tendance n'est pas confirmée par les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures.

Dans le cas des échanges de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Union Européenne, le mode de transport le plus utilisé est la route. Cela est dû au fait que la route a absorbé presque la totalité de l'augmentation importante qu'il y a eu dans ces échanges durant les dernières années.

Graphique 15. EVOLUTION DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET LA FRANCE

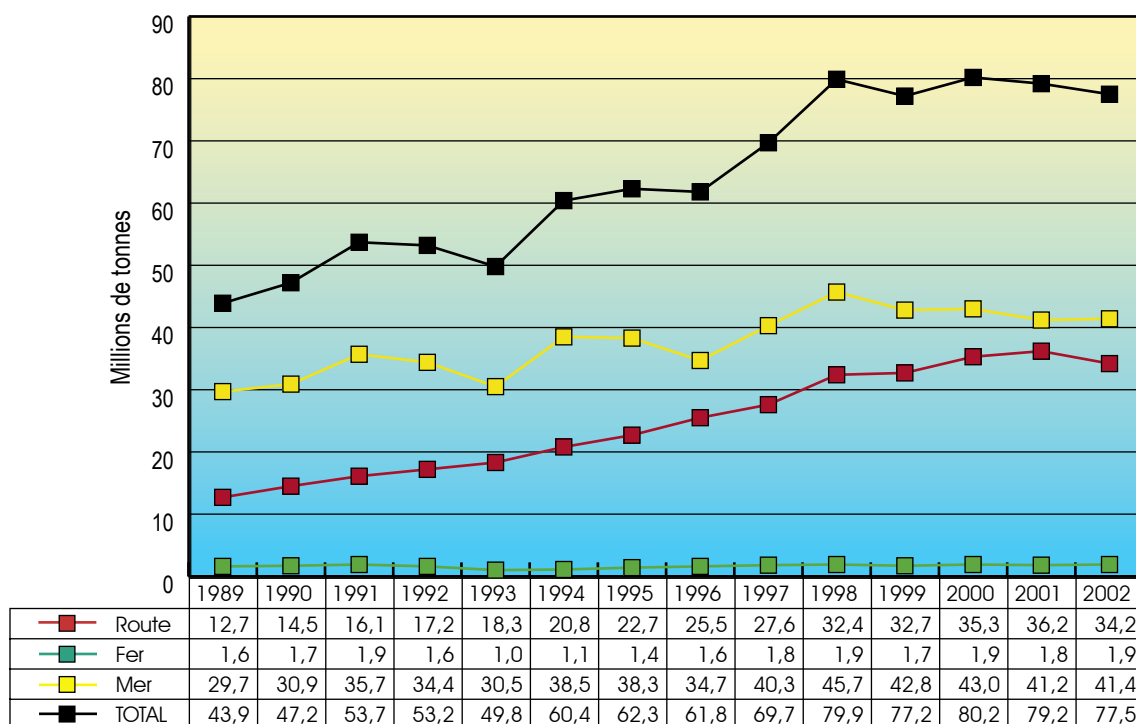


Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur

Toutefois, pour les échanges entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Union Européenne en excluant la France, le mode dominant reste encore la voie maritime, mais l'écart avec la route s'amenuise (cf. graphique 16)



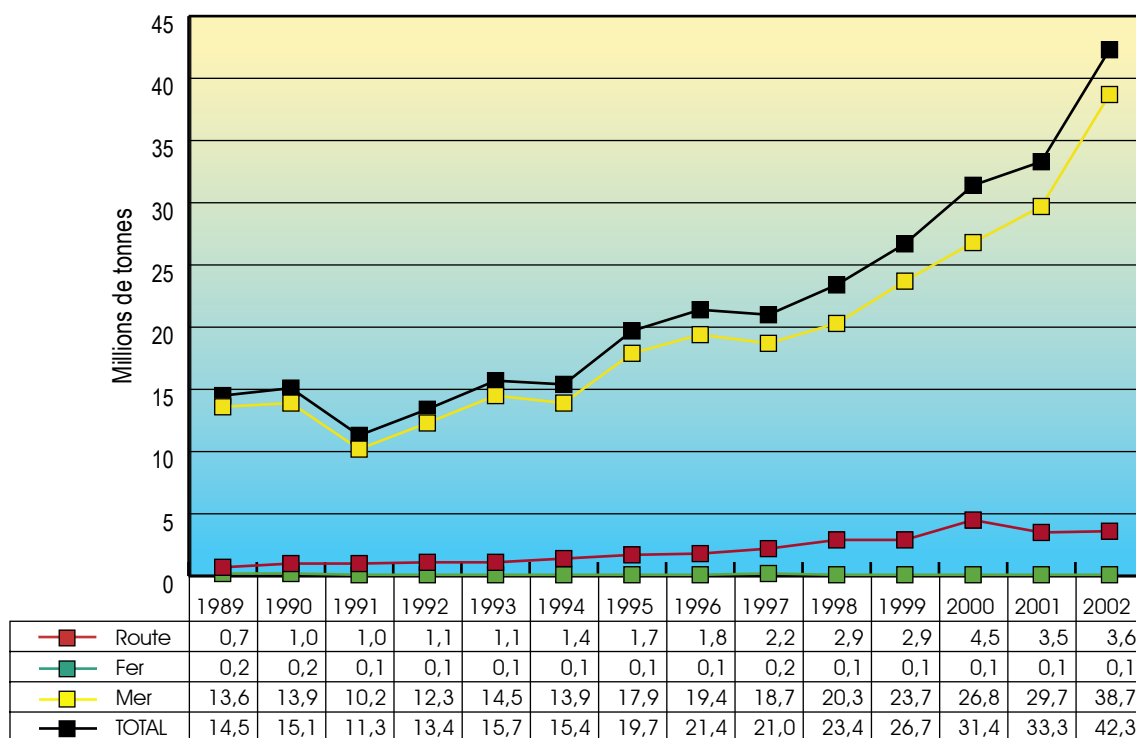
Graphique 16. EVOLUTION DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET L'UNION EUROPEENNE SAUF LA FRANCE



Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur

Par contre, dans les échanges de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe (c'est à dire les pays d'Europe qui ne font pas partie de l'Union Européenne des 15 au 31/12/2003¹), la voie maritime reste le mode largement prépondérant.

Graphique 17. EVOLUTION DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE



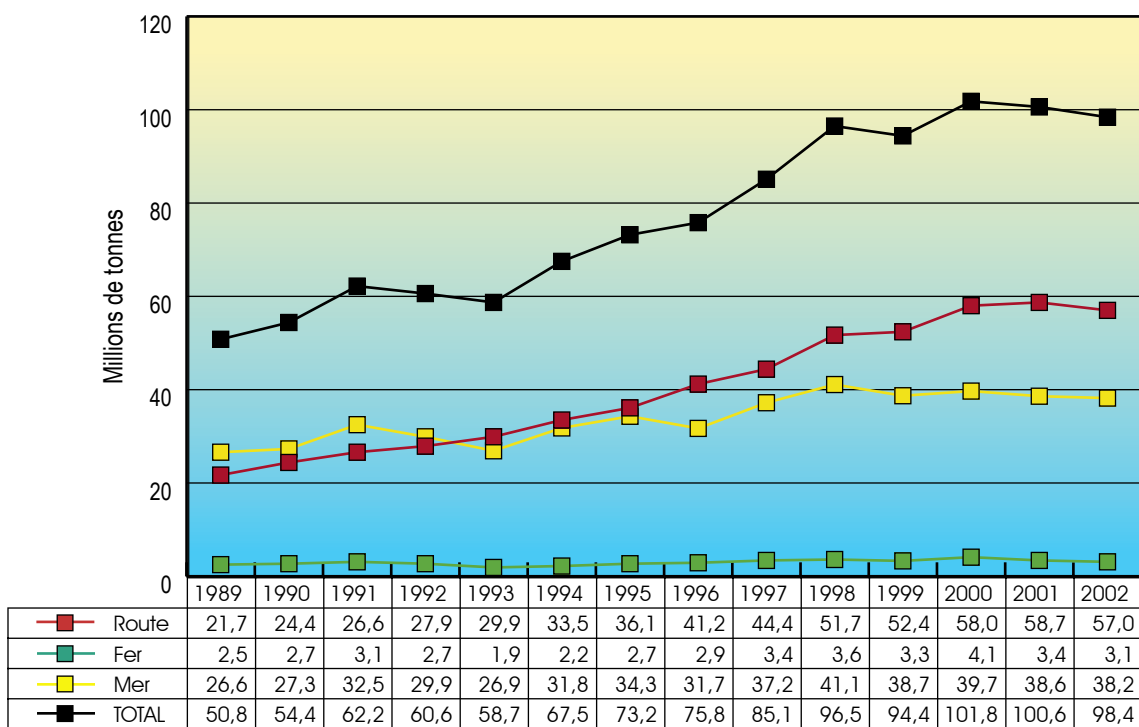
Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur

¹ Ces pays sont la Norvège, la Suisse, les 13 pays candidats à l'entrée dans l'UE (Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République Tchèque, Slovénie, Slovaquie, Roumanie et Turquie), la Russie et l'Ukraine.



8.2. ANALYSE DES ÉCHANGES ENTRE L'ESPAGNE ET L'EUROPE (hors Portugal)

Graphique 18. EVOLUTION DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET LE RESTE DE L'UNION EUROPEENNE (SAUF LE PORTUGAL)

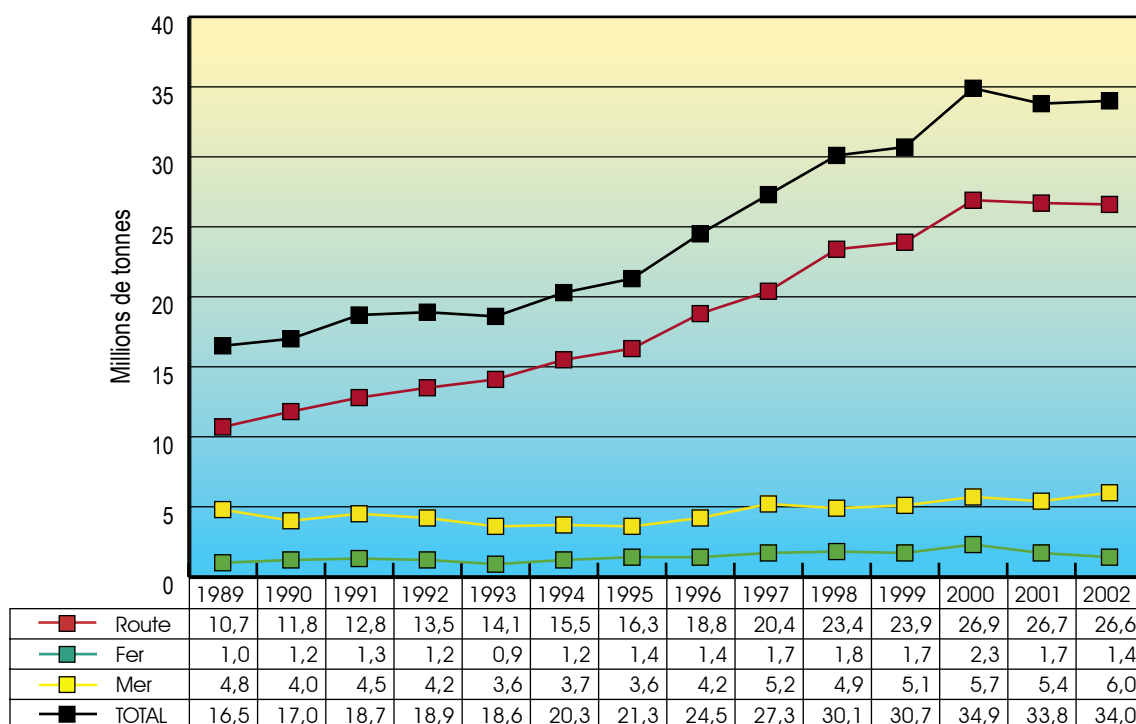


Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur

Tout comme dans le cas des échanges de la Péninsule ibérique avec l'ensemble de l'Union Européenne, le transport par la route est le mode le plus utilisé entre l'Espagne et l'UE au delà des Pyrénées. Durant les dernières années, la route a absorbé presque la totalité de l'augmentation des échanges au détriment de la voie maritime et du ferroviaire.



Graphique 19. EVOLUTION DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE

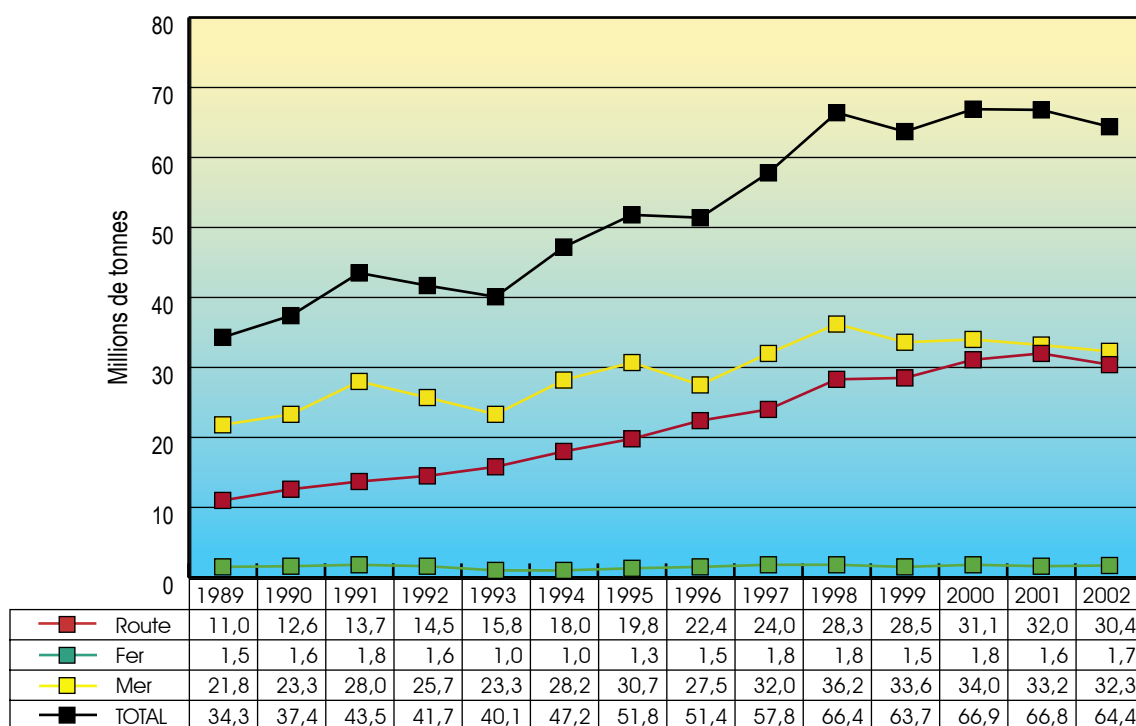


Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur

Entre l'Espagne et la France, les modes maritimes et ferroviaires stagnent face à la route qui capte la majorité de l'augmentation des échanges.

Il faut indiquer, comme il sera analysé par la suite, que la stagnation du mode routier montrée par le graphique 19 depuis 2000, n'est pas confirmée par les autres sources de données (gestionnaires d'infrastructures) qui observent une augmentation continue.

Graphique 20. EVOLUTION DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET LE RESTE DE L'UNION EUROPEENNE (SAUF LA FRANCE ET LE PORTUGAL)

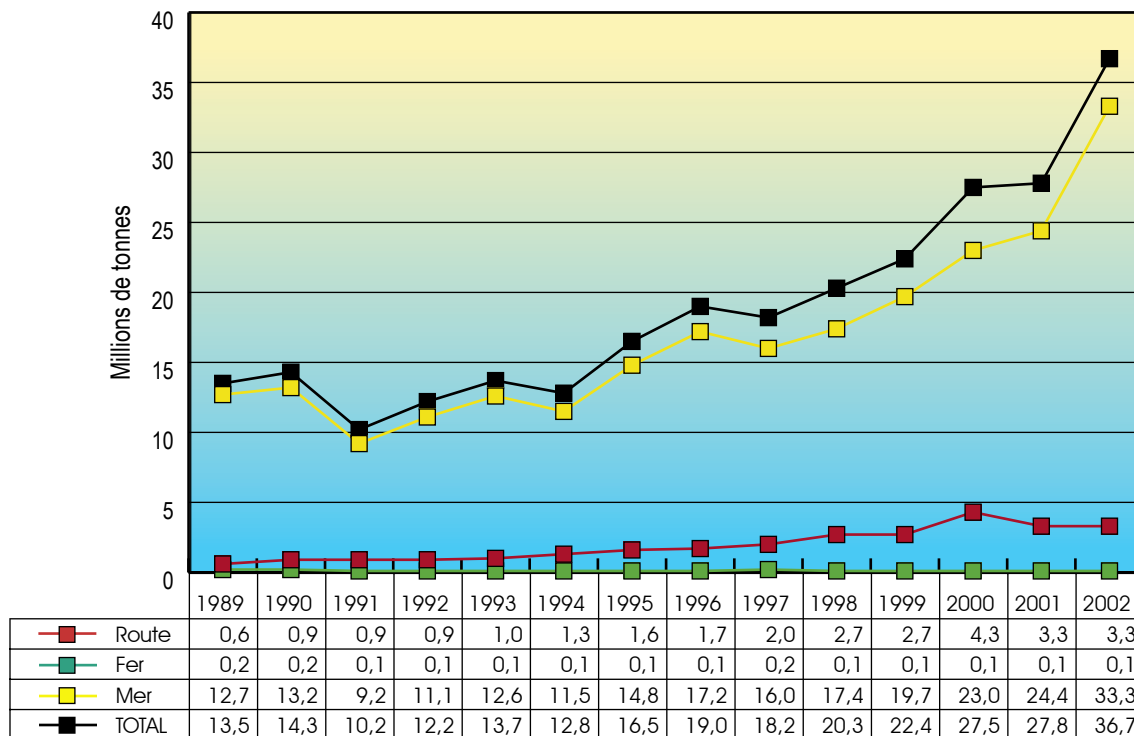


Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur



Finalement, pour les échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe non communautaire¹, le mode maritime est très largement dominant.

Graphique 21. EVOLUTION DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE L'ESPAGNE ET LE RESTE DE L'EUROPE ⁽¹⁾



Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur

¹ Norvège, Suisse, les pays candidats à l'intégration dans l'UE (Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, république Tchèque, Slovénie, Slovaquie, Roumanie et Turquie), Russie et Ukraine.

Les conclusions sont les mêmes pour les échanges Espagne – Europe que pour les échanges Péninsule ibérique – Europe :

- la route est le mode de transport prépondérant pour les échanges avec les pays transpyrénéens de l'UE 15 et absorbe pratiquement la totalité de l'augmentation des échanges alors que les modes maritime et ferroviaire se maintiennent difficilement.
- la voie maritime est le mode de transport le plus utilisé pour les relations commerciales avec l'Europe extra communautaire.



8.3. ANALYSE PAR MODE DE TRANSPORT

8.3.1 LA ROUTE

En ce qui concerne le transport international de marchandises par route, en plus des données fournies par les services publics et communautaires sur le commerce extérieur, il existe trois autres sources d'information dont l'analyse permettrait de tirer d'importantes conclusions :

- Les informations statistiques et les enquêtes permanentes effectuées par les pays de l'UE sur les véhicules de transport de marchandises immatriculés dans chacun de ces pays (en particulier, le règlement CE 1172/98).
- Les études spécifiques, concrètement l'observation des flux de marchandises en transit par les barrières montagneuses (Alpes et Pyrénées) réalisées par l'Administration française (Juillet 92-Juin 93 et Janvier-Décembre 99).
- Le comptage des poids-lourds qui traversent la frontière et les données des opérateurs des autoroutes à péage.

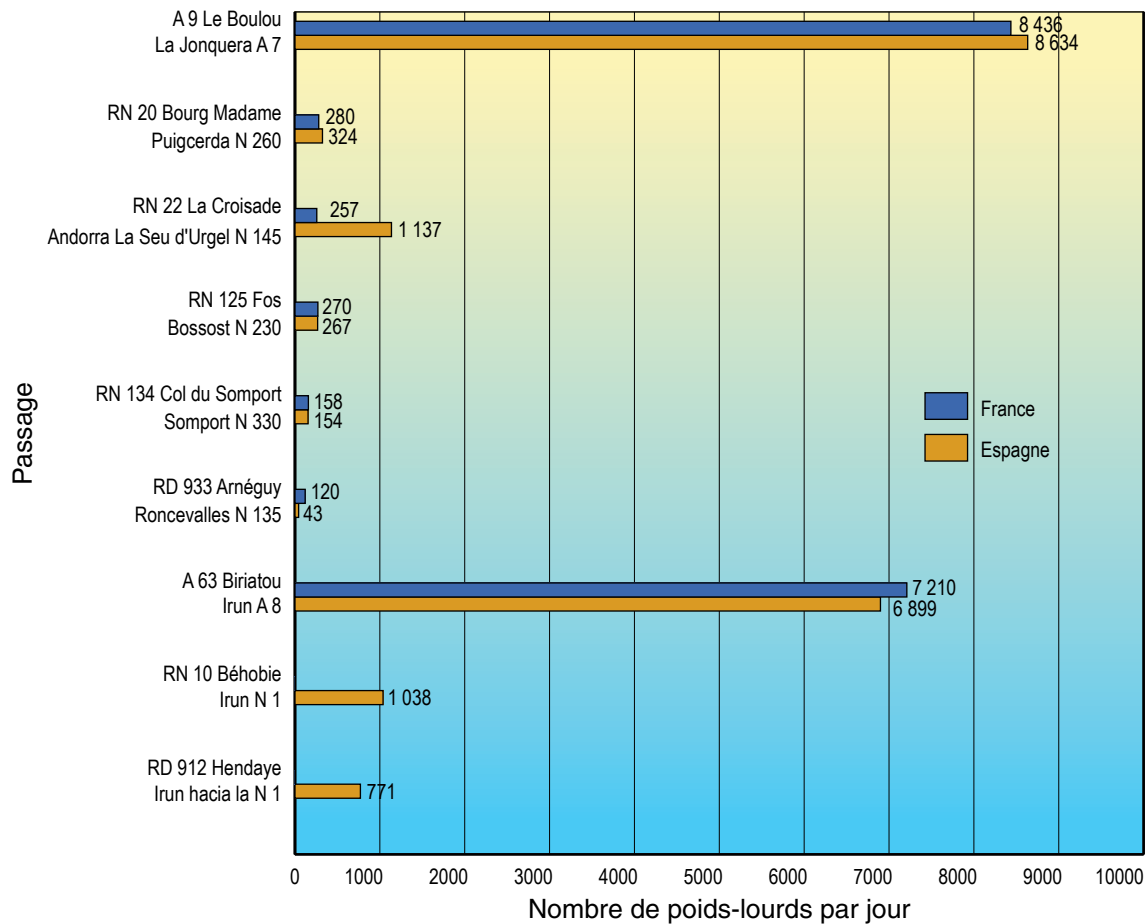
Les différences constatées dans les comptages de poids-lourds réalisés d'un côté et de l'autre de la frontière ont plusieurs justifications :

- 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.



A) Trafics des poids-lourds sur les passages frontaliers

Graphique 22. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES PL ANNÉE 2002

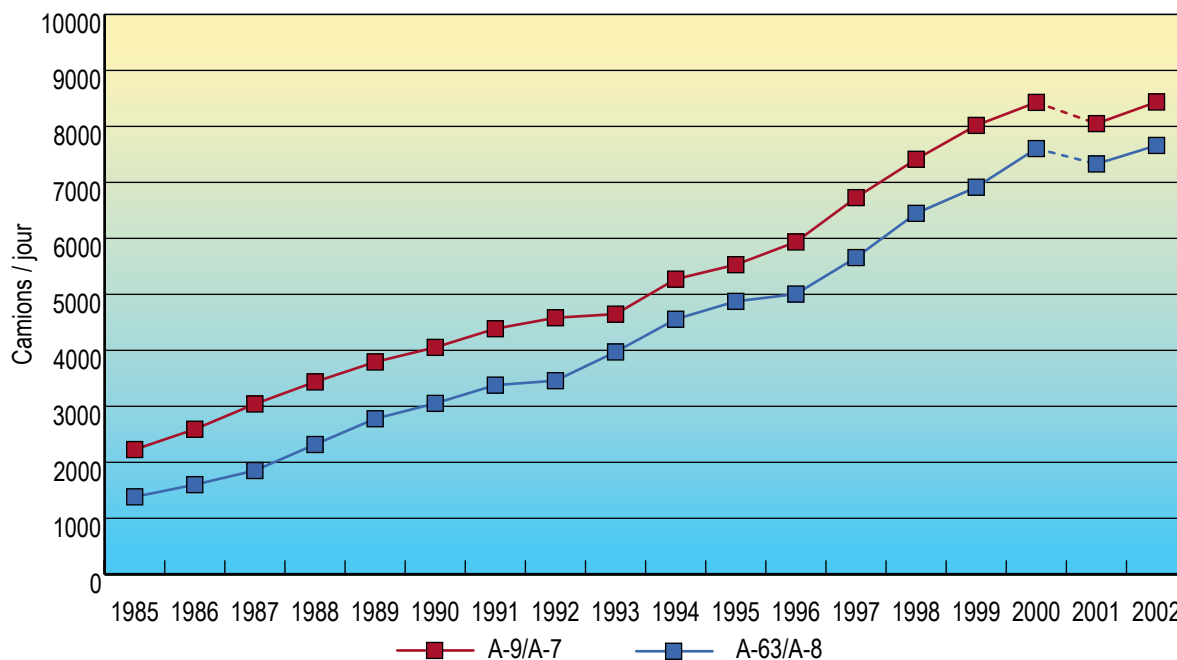


Source : Ministerio de Fomento et Ministère de l'Équipement

Le graphique 23 montre l'évolution du trafic moyen journalier annuel des P.L. sur les 2 autoroutes pyrénéennes entre 1985 et 2002. La rupture des courbes entre 2000 et 2001 est due à une modification des classes de péages sur les autoroutes françaises.



Graphique 23. EVOLUTION DU TRAFIC DES P.L. SUR LES 2 AUTOROUTES



Source : ASF

B) Estimation du tonnage de marchandises transportées par la route à partir des trafics.

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 P.L. en 2001 sont les suivants :

Tableau 15. TONNAGES MOYENS TRANSPORTES EN 2001
(EN TONNES PAR P.L.)

SENS DE CIRCULATION	A-63 (Biarritz)	A-9 (Le Perthus)
Nord-Sud	14,6	14,8
Sud-Nord	12,8	16,5

Source : ASF et Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées – exploitation station HESTIA

On déduit du tableau 15 le tonnage moyen transporté par P.L. sur chaque autoroute : 13,7 t/PL. sur A63 et 15,7 t/PL. sur A9. 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 23 (TMJA des P.L.).



Tableau 16. ESTIMATION DU TONNAGE DES ECHANGES DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE EN 2002

PASSAGES	TONNAGES MOYENS t/PL.	TRAFICS P.L./jour	TONNAGES PAR JOUR en kt/jour	TONNAGES ANNUELS en Mt/jour
Autoroute A8	13,7	7 210	98,8	36,1
Autoroute A7	15,7	8 436	132,0	48,2
N 1	10,0	1 784	17,8	6,5
N 320 - N 230 - N 145 - N 152	14,0	965	13,5	4,9
Reste	14,2	302	4,3	1,6
TOTAL		18 697	266,4	97,3

Source : Ministère de l'Équipement - Comptages

Il faut indiquer que le même calcul fait avec les comptages espagnols donne un résultat légèrement supérieur à savoir 103,4 millions de tonnes.

La répartition entre les origines et destinations des P.L. (trafics avec Espagne ou avec Portugal) est établie sur la base des résultats de l'enquête transit réalisée en 1999 par la France. Les échanges Péninsule ibérique – France représentent environ 50% du total (exprimés en tonnages), et les échanges Péninsule ibérique – Union Européenne environ 45% du total. Coté Péninsule ibérique, 91% des marchandises ont pour origine ou destination l'Espagne.

Tableau 17. REPARTITION PAR ZONES D'ORIGINE-DESTINATION DES ECHANGES DE MARCHANDISES À TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2002 À PARTIR DES TRAFICS DE P.L. (kt)

ECHANGES AVEC :	TOTAL	ESPAGNE	PORTUGAL
La France	49,2	45,9	3,3
Le reste de l'UE-15 sauf la France	43,8	39,0	4,8
Le reste de l'Europe sauf l'UE-15	4,3	4,0	0,3
TOTAL	97,3	88,9	8,4

Source : Ministère de l'Équipement - Comptages - Enquête transit 1999

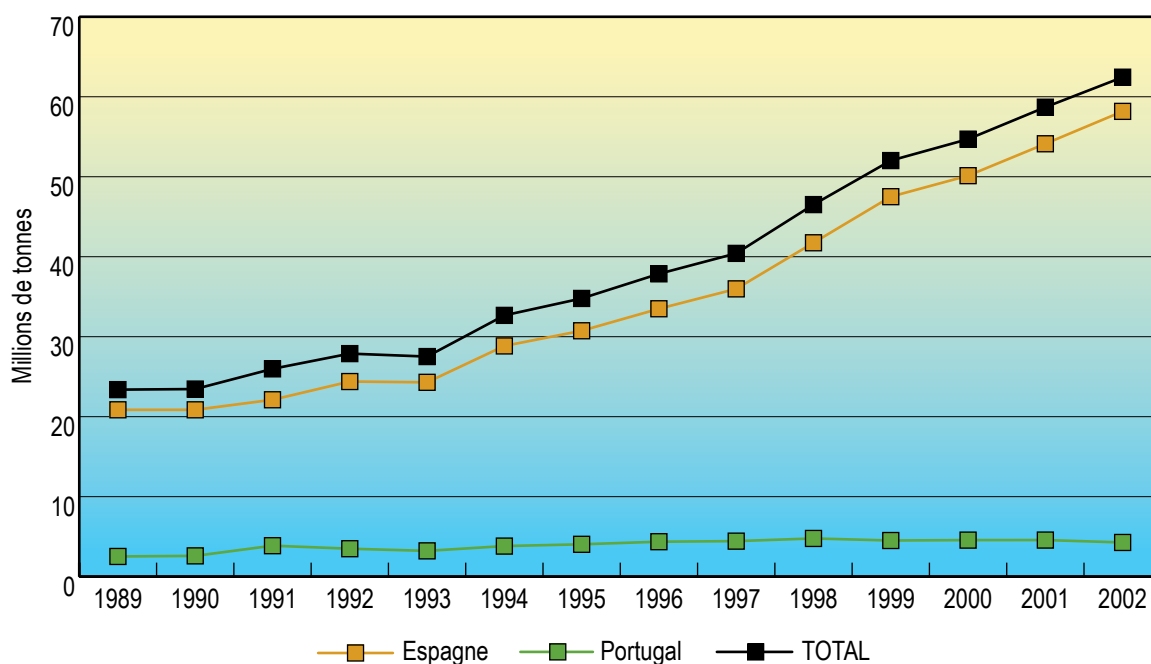


C) Statistiques de transports (Règlement CE 1172/98) de EUROSTAT

Dans le secteur du transport de marchandises par route, EUROSTAT publie des statistiques élaborées au moyen des données fournies par les différents pays de l'Union Européenne dans le cadre des Directives 78/546 et 89/462/CEE jusqu'à 1998 et du règlement (CE) 1172/98 à partir 1999.

Le graphique 24 montre l'évolution de l'échange de marchandises à travers les Pyrénées selon cette source.

Graphique 24. EVOLUTION DE L'ECHANGE DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE A TRAVERS LES PYRENEES (règlement CE 1172/98)



Source : EUROSTAT, statistiques des transports règlement CE 1172/98

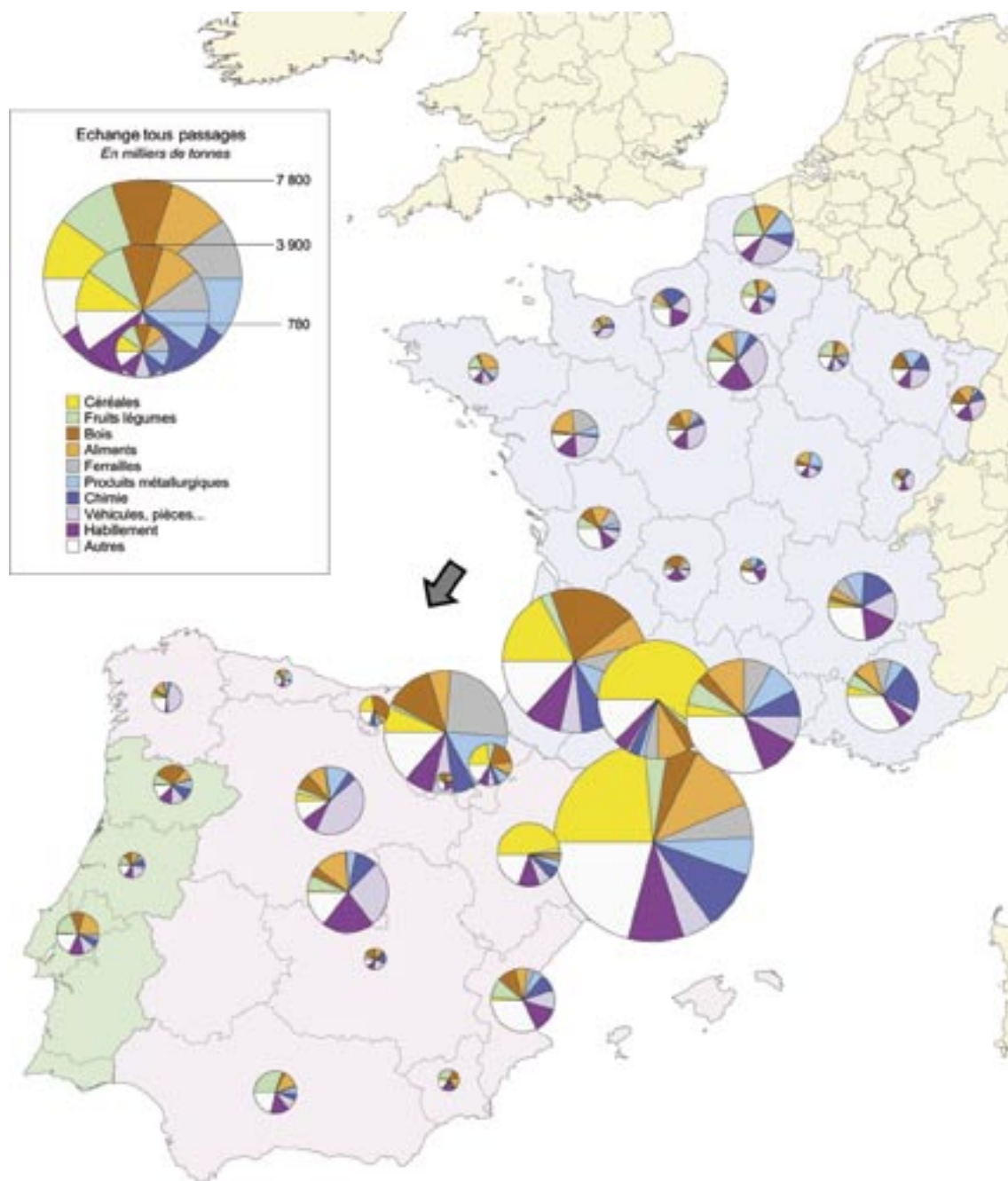
D) Répartition des origines/destinations des marchandises par la route

L'analyse de la répartition du trafic de marchandises ressort des résultats de l'enquête de transports effectuée par l'Administration française durant l'année 1999. Dans les cartes 15 figure la répartition des origine/destination des marchandises transportées par route entre la péninsule ibérique et la France.

Et dans les cartes 16, figure la répartition du transit à travers la France de la Péninsule ibérique avec le reste des pays de l'Union Européenne situés au nord des Pyrénées.



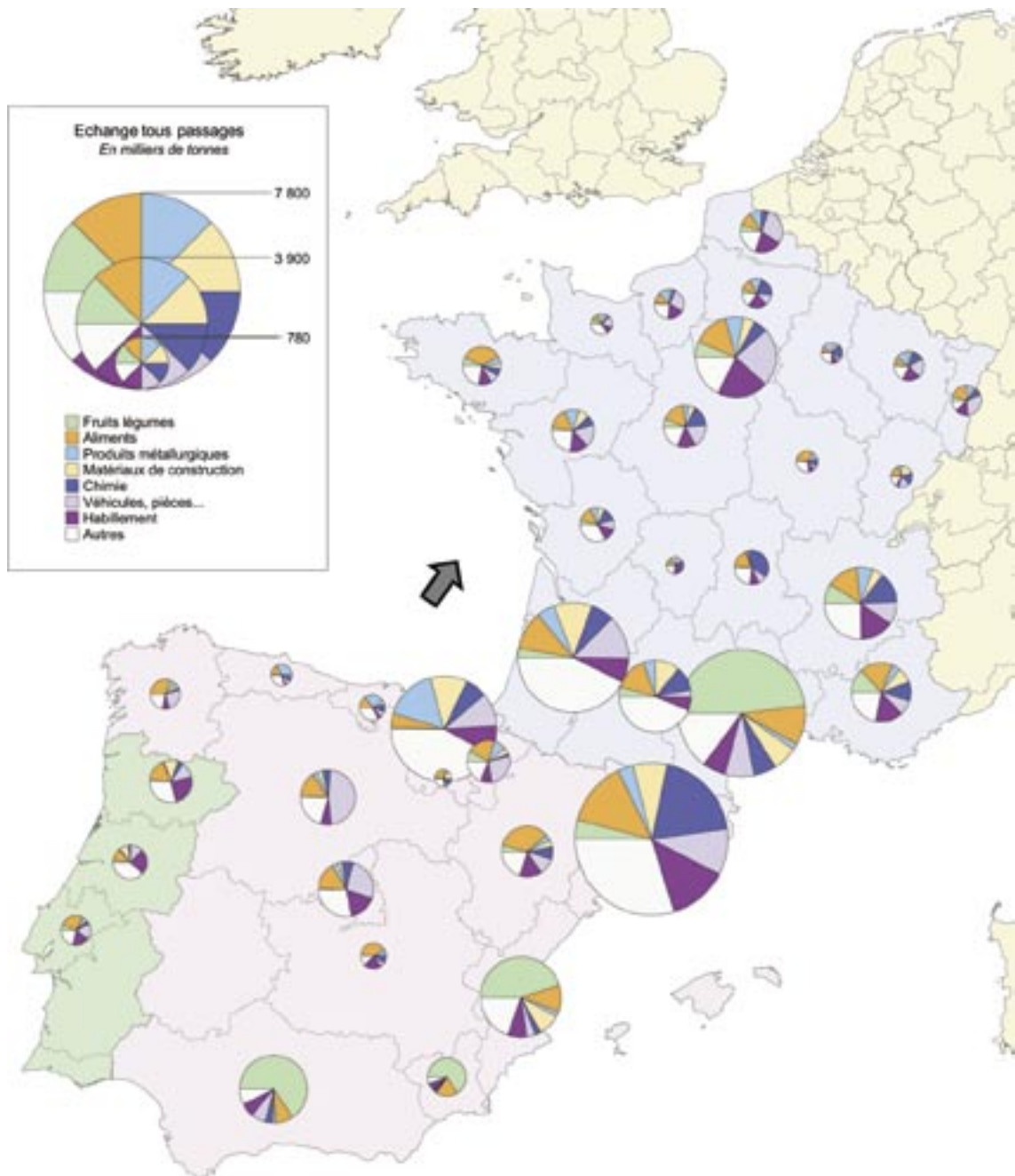
Carte 15. TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
ENTRE LA FRANCE ET LA PENINSULE IBERIQUE
A) SENS NORD-SUD



Source : Ministère de l'Équipement - Enquête transit 1999



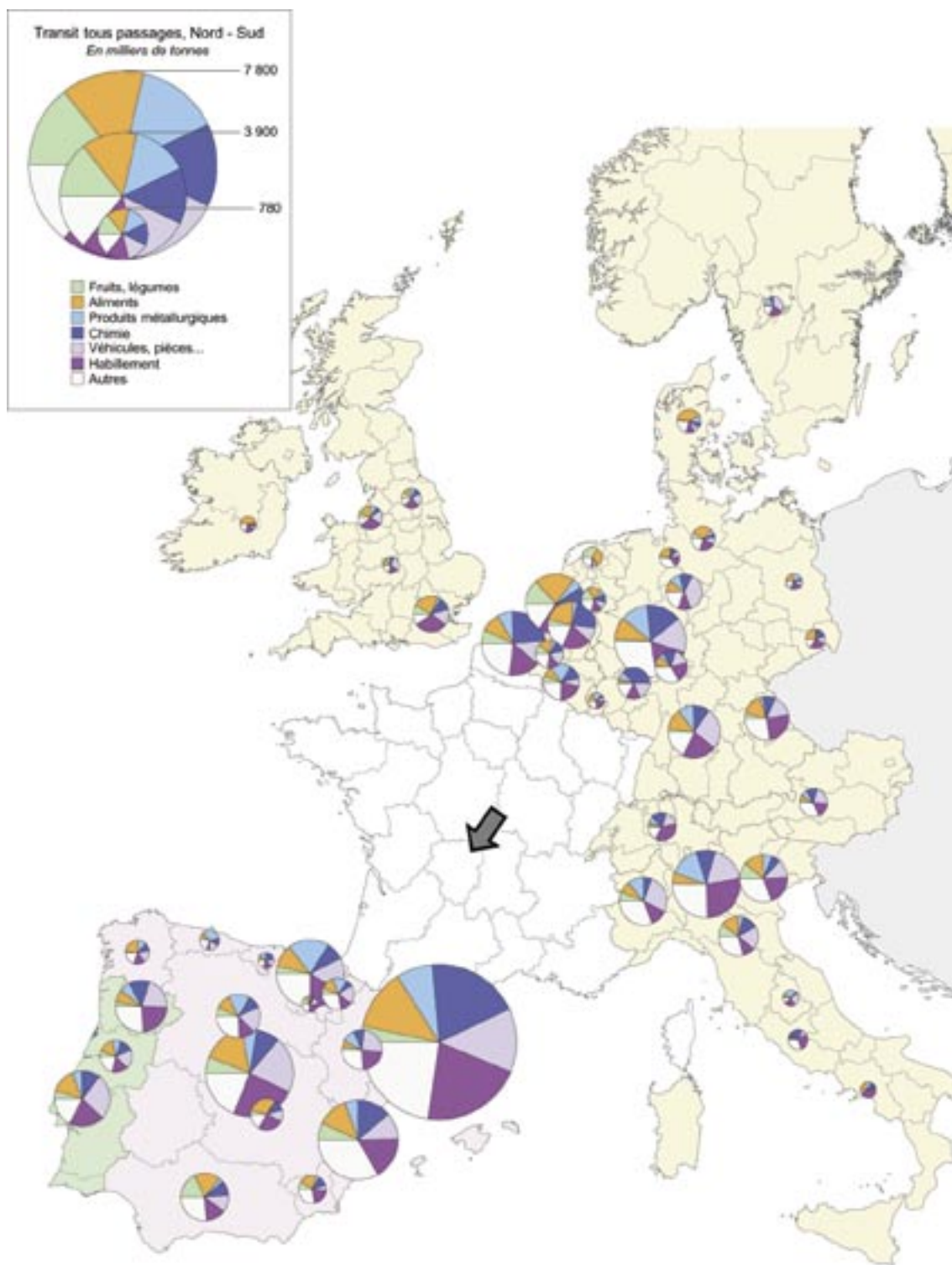
B) SENS SUD-NORD



Source : Ministère de l'Équipement - Enquête transit 1999



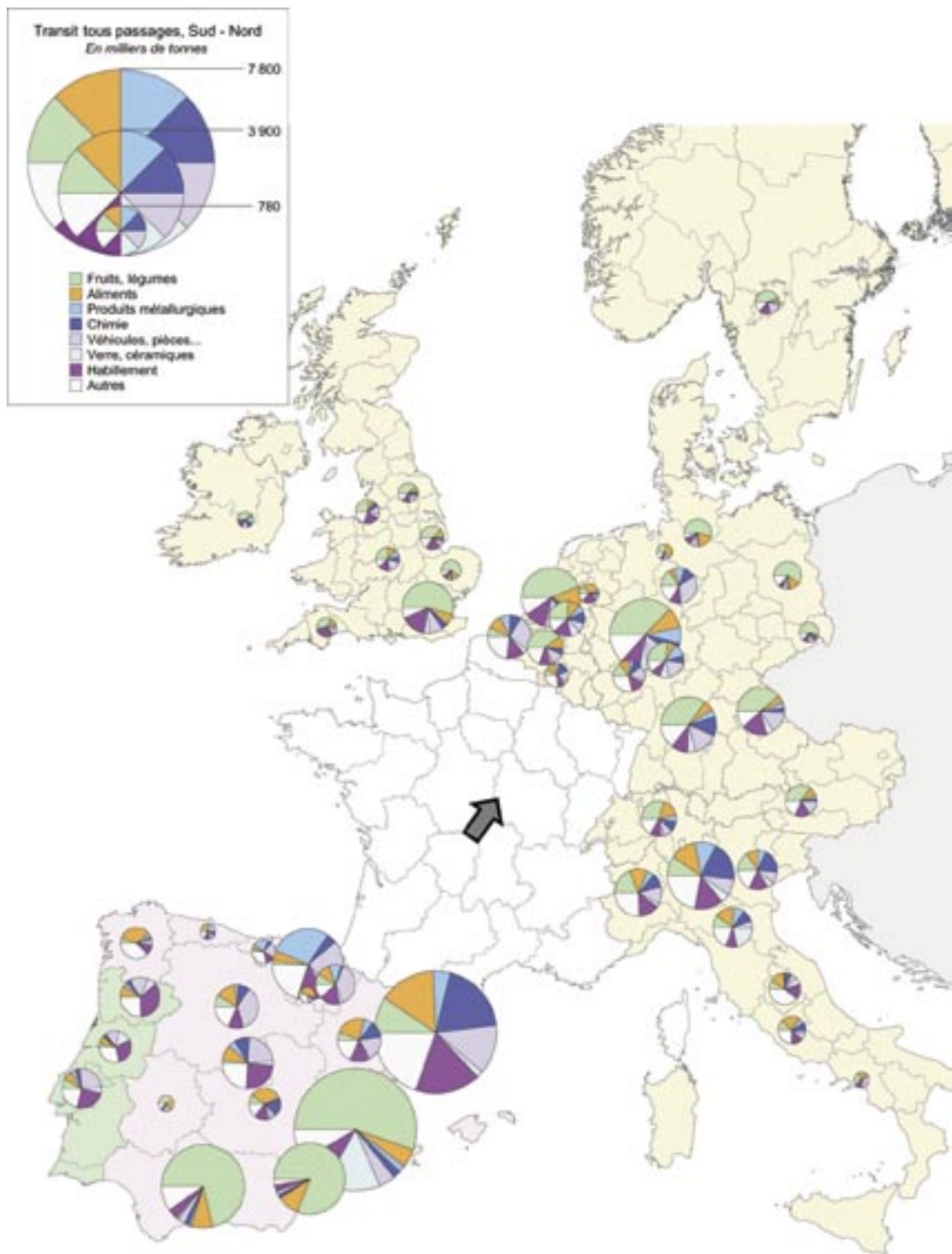
Carte 16. TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DE L'EUROPE VERS LA PENINSULE IBERIQUE A TRAVERS LA FRANCE
A) SENS NORD-SUD



Source : Ministère de l'Équipement - Enquête transit 1999



B) SENS SUD-NORD



Source : Ministère de l'Équipement - Enquête transit 1999



8.3.2. CHEMIN DE FER

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

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

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 18. EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES
A TRAVERS LES PYRÉNÉES (en milliers de tonnes)

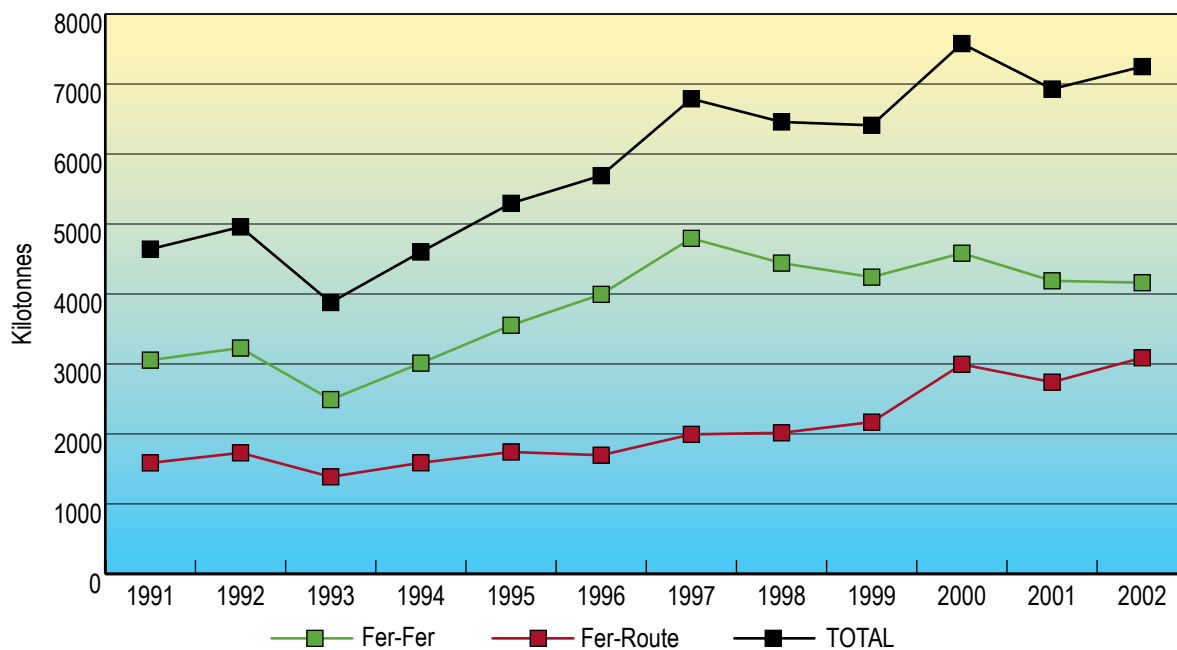
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Fer - Fer	3 055	3 228	2 491	3 012	3 553	3 995	4 795	4 442	4 241	4 583	4 188	4 161
Fer - Route	1 586	1 730	1 387	1 588	1 742	1 696	1 994	2 016	2 169	2 995	2 740	3 088
TOTAL	4 641	4 958	3 878	4 601	5 295	5 691	6 789	6 457	6 410	7 578	6 928	7 249

Source : SNCF

La majorité de ces échanges a pour origine ou destination l'Espagne. Le trafic du Portugal représente environ 40 000 tonnes par an.



Graphique 25. EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES
A TRAVERS LES PYRÉNÉES

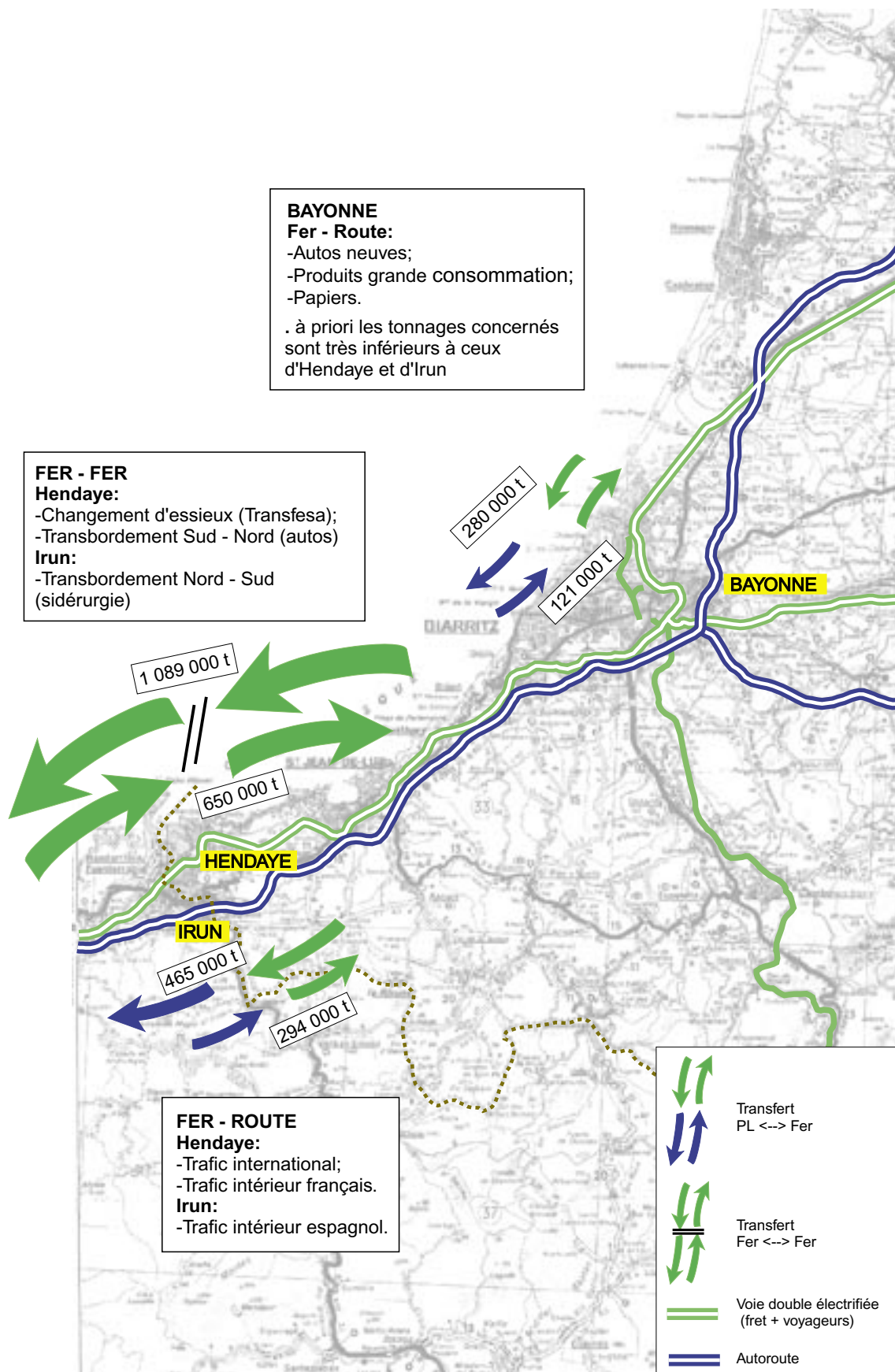


Source : SNCF

Il faut noter qu'il se produit un transfert modal à la frontière : une partie du trafic qui passe la frontière par la route est transférée sur rail en France. Les Schémas 17 et 18 expliquent les différents modes d'échanges ferroviaires à la frontières aux deux extrémités des Pyrénées.



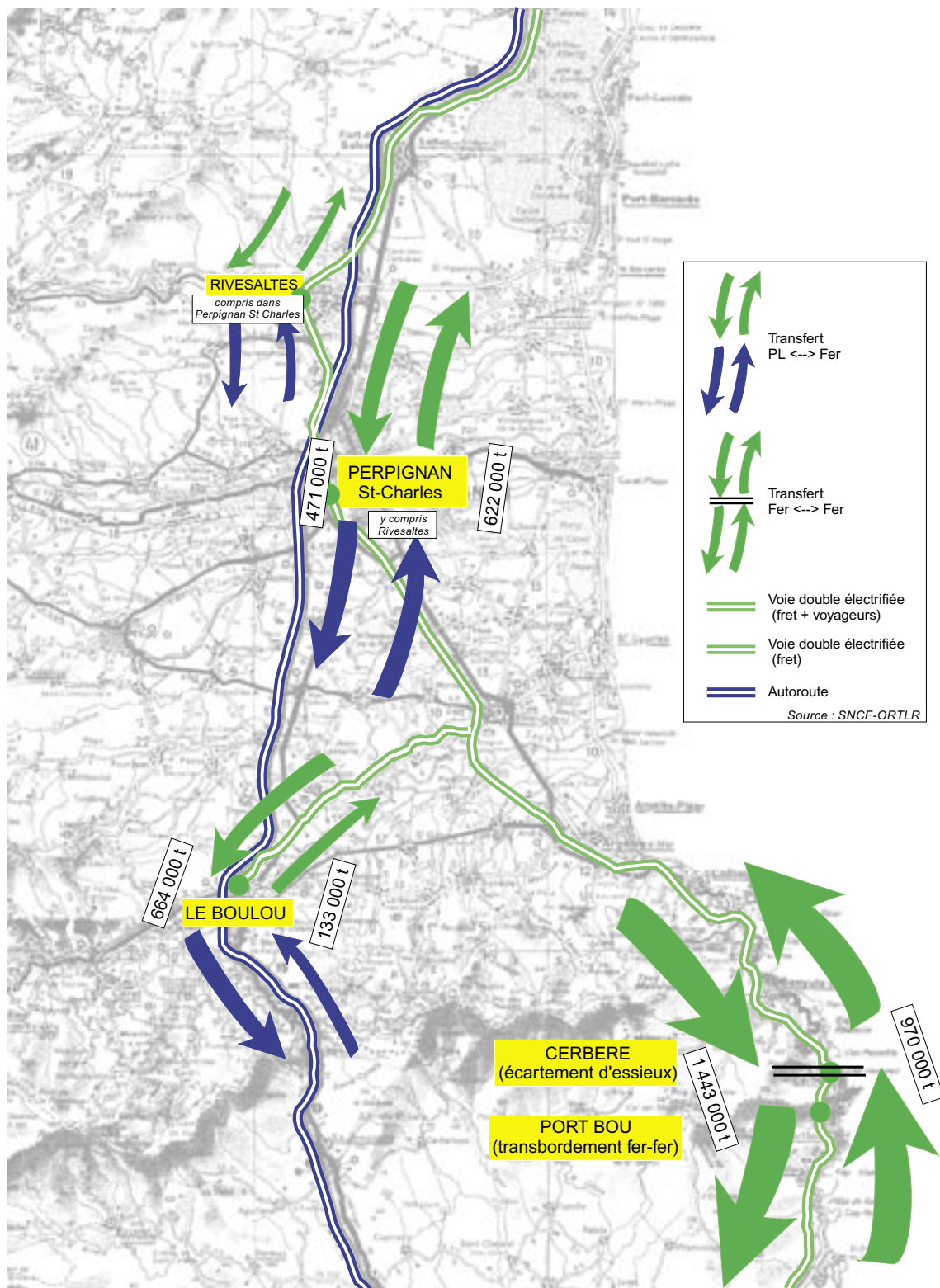
Carte 17. ZOOM SUR LES INFRASTRUCTURES RAIL ET RAIL-ROUTE
AUX FRANCHISSEMENTS DE LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES
COTE ATLANTIQUE (2002)



Source : SNCF



Carte 18. ZOOM SUR LES INFRASTRUCTURES RAIL ET RAIL-ROUTE
AUX FRANCHISSEMENTS DE LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES
COTE MEDITERRANEE (2002)



Source : SNCF



8.3.3. LES 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.

Cette différence 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 (remorques, véhicules, containers, par exemple). Cette charge totale est communément désignée par « tonnes brutes ». Les évaluations effectuées en Espagne par des Ports de l'État indiquent que dans cet ensemble les tares précédemment citées représentent approximativement 13% du total des tonnes brutes. En conséquence, les tonnes nettes transportées, qui expriment la charge réelle, sont estimées à 87% de la charge brute. La totalité des données de tonnages transportés qui sont présentées dans ce paragraphe correspondent à des tonnes brutes.

L'Espagne compte parmi ses ports, trois ports péninsulaires qui sont dans les onze premiers de l'UE pour ce qui concerne le trafic de containers (Algeiras, Valence et Barcelone , le premier ayant un trafic de presque 2 millions de TEU soit l'équivalent de 100 000 camions par an et les deux autres plus d'un million).

Le port d'Algeiras atteignant au total des marchandises chargées et déchargées, plus de 45 millions de tonnes par an, occupe la 13^{ème} place communautaire des ports maritimes et ceux de Barcelone, Bilbao et Tarragone la 21^{ème}, la 22^{ème}, et la 23^{ème} place.

En 2002 l'échange de marchandises avec l'Europe à partir des ports de la péninsule ibérique a dépassé les 115 millions de tonnes, parmi lesquelles 73 millions avec le reste de l'Europe communautaire.



Tableau 19. TRAFIC DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME
ENTRE L'EUROPE ET LA PENINSULE IBERIQUE EN 2002

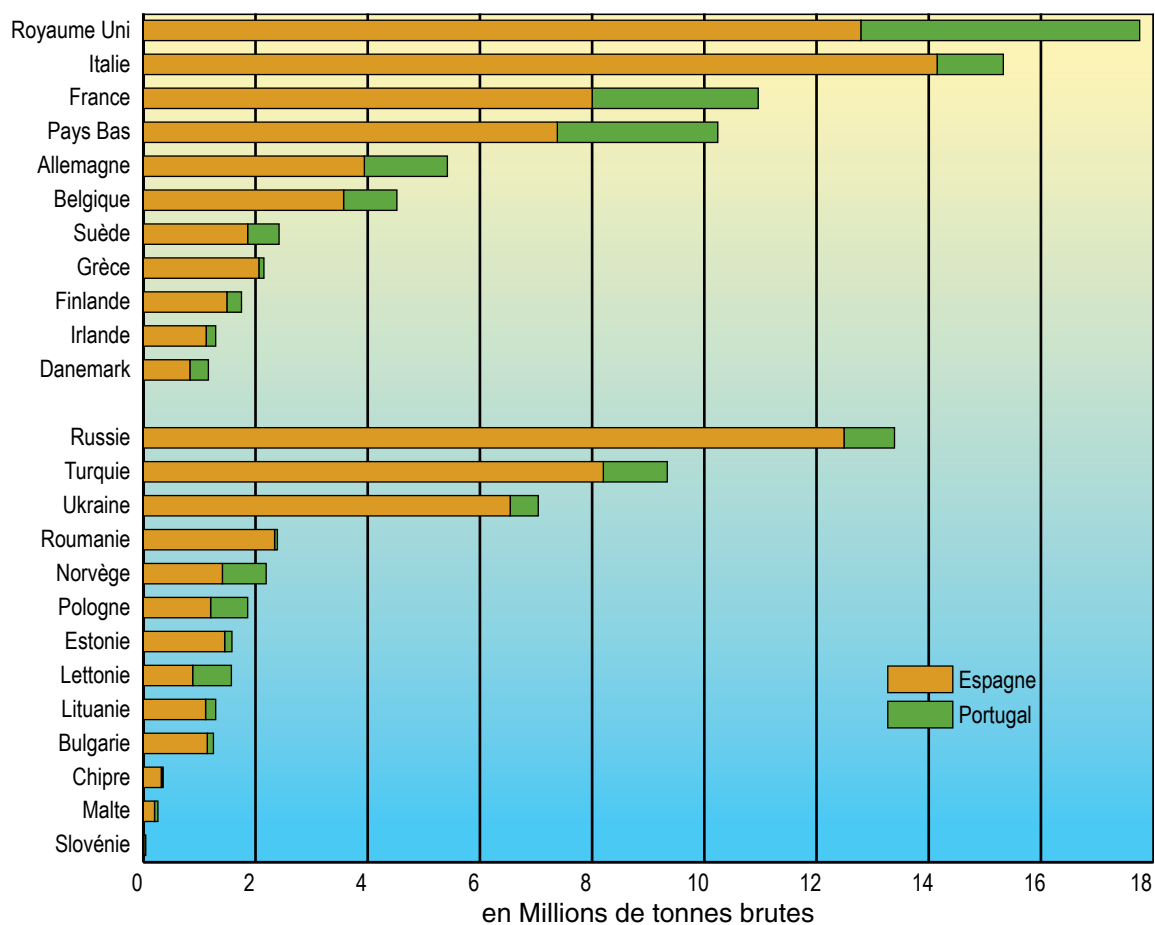
		ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL		
Avec l'UE-15	France	8,00	2,96	10,96		
	Reste de l'UE-15	Allemagne	3,94	1,48	5,42	
		Belgique	3,57	0,95	4,52	
		Danemark	0,83	0,33	1,17	
		Finlande	1,49	0,26	1,75	
		Grèce	2,06	0,09	2,16	
		Irlande	1,12	0,17	1,29	
		Italie	14,15	1,18	15,33	
		Pays Bas	7,38	2,86	10,24	
		Royaume Uni	12,79	4,97	17,77	
		Suède	1,86	0,56	2,41	
		Total reste de l'UE-15	49,20	12,85	62,05	
		Total UE	57,20	15,80	73,01	
		Avec le reste de l'Europe	Pays candidats	Bulgarie	1,14	0,11
Chypre	0,32			0,02	0,34	
Slovénie	0,03			0,00	0,04	
Estonie	1,45			0,13	1,58	
Lettonie	0,88			0,69	1,57	
Lituanie	1,11			0,18	1,29	
Malte	0,20			0,06	0,25	
Pologne	1,20			0,66	1,86	
Roumanie	2,34			0,05	2,39	
Turquie	8,20			1,14	9,34	
Total pays candidats	16,86			3,04	19,90	
Autres pays	Norvège			1,41	0,78	2,19
	Russie			12,49	0,90	13,39
	Ukraine		6,54	0,50	7,04	
Total autres pays	20,44	2,19	22,63			
Total reste de l'Europe		37,30	5,23	42,53		
Total Europe		94,50	21,03	115,53		

Source Espagne : Ministerio de Fomento, Puertos del Estado

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



Graphique 26. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LES PORTS
DE LA PENINSULE IBERIQUE
PAR PAYS D'ORIGINE ET DE DESTINATION EN 2002



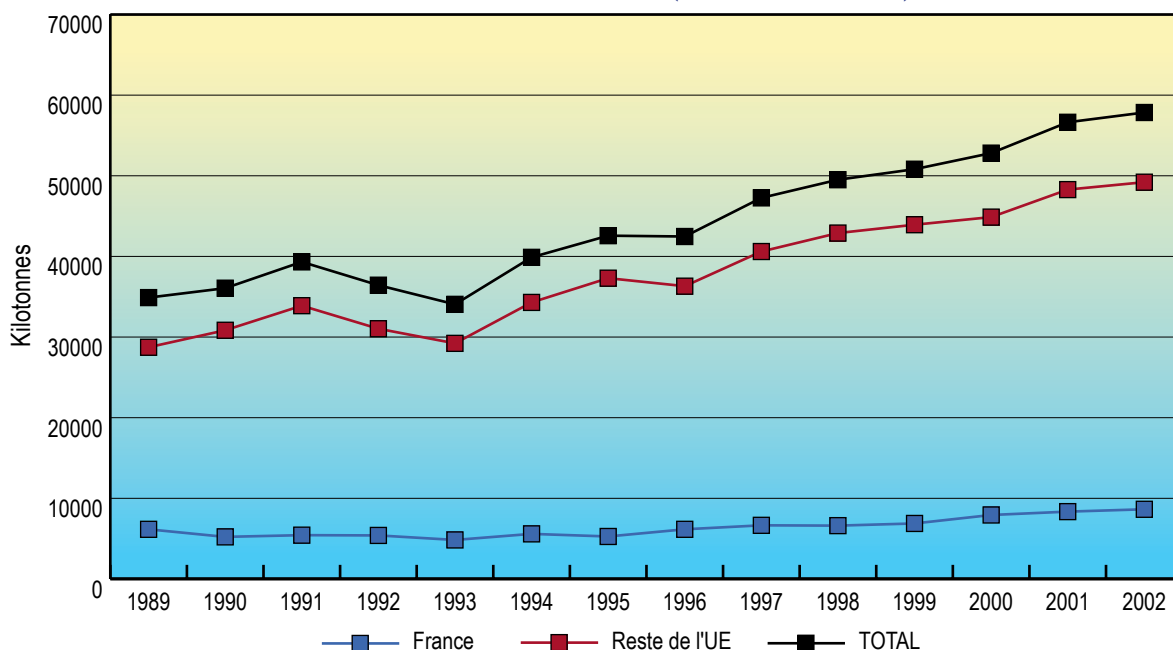
Source Espagne : Ministerio de Fomento, Puertos del Estado

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



Le graphique suivant montre l'évolution du transport maritime entre les ports espagnols péninsulaires et l'UE depuis 1989.

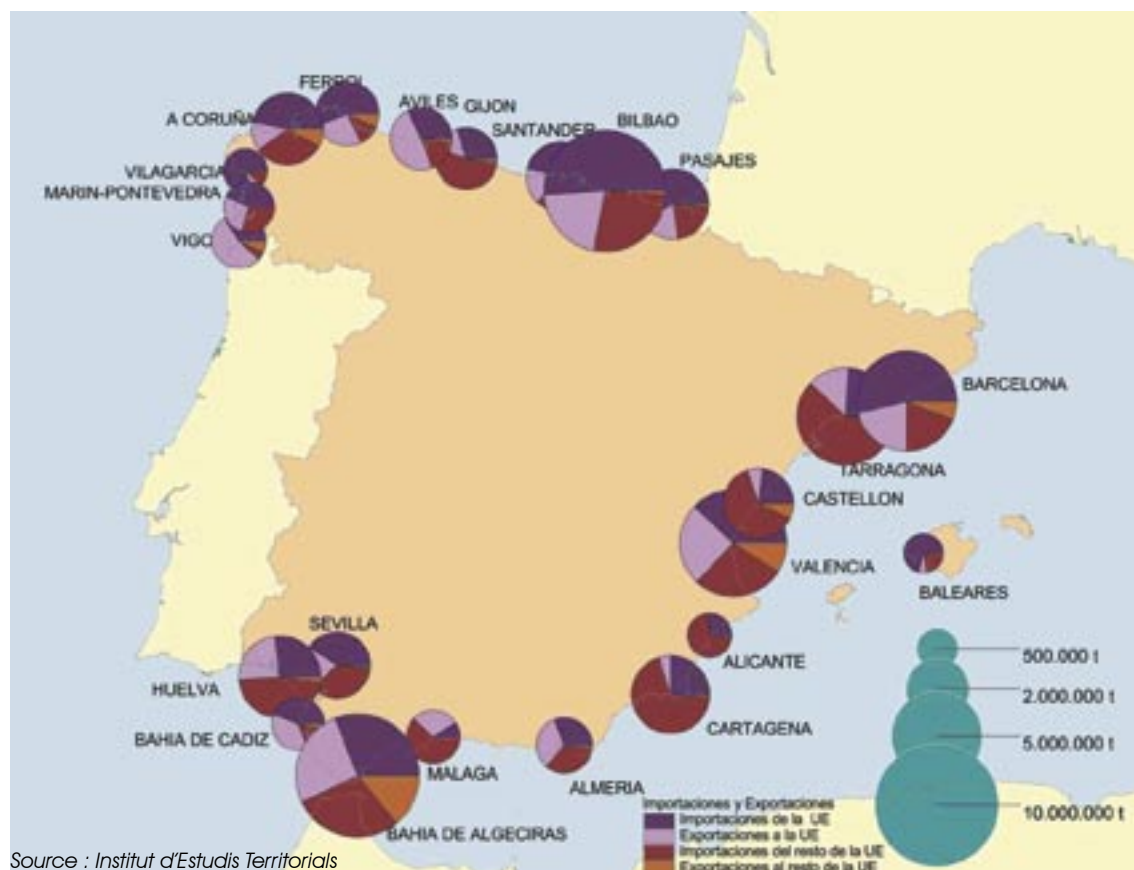
Graphique 27. EVOLUCION DES ECHANGES DE MARCHANDISES PAR MER ENTRE L'ESPAGNE ET L'UE (SAUF PORTUGAL)



Source : Ministerio de Fomento, Puertos del Estado

Enfin, la carte 19 montre la répartition des trafics portuaires de l'Espagne entre l'UE et le reste de l'Europe

Carte 19. TRAFIC DE MARCHANDISES PAR MER ENTRE L'ESPAGNE ET L'UE (2002)





8.4. COMPARAISON

La comparaison des données statistiques selon les différentes sources d'information produit des résultats disparates

8.4.1 TRANSPORT PAR ROUTE

En ce qui concerne le transport de marchandises par route, l'analyse des résultats des Statistiques du Commerce Extérieur et ceux de l'enquête permanente règlement CE 1172/98, (sources toutes deux publiées par EUROSTAT), montre que, entre la France et l'Espagne, les valeurs correspondant à la période 1992-2000 sont relativement semblables, mais qu'à partir de cette date la divergence entre les deux séries est continuellement croissante et que, même, durant l'année 2002 on observe des tendances différentes. Tandis que les enquêtes de transport indiquent l'importante croissance du volume de ce dernier, celles de commerce extérieur indiquent une légère diminution.

Si, on considère les valeurs correspondant à l'année 2001, les données des comptages et celles provenant de l'enquête règlement CE 1172/98 peuvent faire l'objet d'une comparaison. Le Tableau 20 présente les données d'échanges de marchandises à travers les Pyrénées entre l'Espagne et le Portugal d'une part et le reste de l'UE-15 d'autre part, selon la source de l'enquête permanente règlement CE 1172/98.

Tableau 20. TRAFIC DE MARCHANDISES PAR ROUTE ENTRE L'ESPAGNE, LE PORTUGAL ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2001 (règlement CE 1172/98)

PAYS DE CHARGEMENT	SENS DE CIRCULATION N > S			PAYS DE DECHARGE- MENT	SENS DE CIRCULATION S > N			TOUS SENS CON- FONDUS TOTAL
	PAYS DE DECHARGEMENT				PAYS DE CHARGEMENT			
	ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL		ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL	
Allemagne	4 261	580	4 841	Allemagne	4 679	557	5 236	10 077
Autriche	232	31	263	Autriche	312	25	337	600
Belgique	1 788	187	1 975	Belgique	1 242	178	1 421	3 396
Danemark	194	32	226	Danemark	228	19	247	473
Finlande	42		42	Finlande	35	3	38	80
France	15 904	879	16 783	France	12 570	719	13 289	30 072
Grèce				Grèce	26		26	26
Hollande	1 648	225	1 873	Hollande	1 536	208	1 744	3 617
Irlande	28	1	29	Irlande	27	2	29	58
Italie	3 180	444	3 624	Italie	3 074	315	3 389	7 013
Luxembourg	56	2	58	Luxembourg	110	10	120	178
Royaume Uni	1 056	105	1 161	Royaume Uni	2 156	174	2 330	3 491
Suède	124	26	150	Suède	130	25	155	305
Norvège	3		3	Norvège	25	1	27	30
Suisse	62	26	88	Suisse	211	46	257	345
Autres	139	38	177	Autres	527	33	560	737
TOTAL	28 718	2 578	31 296	TOTAL	26 887	2 318	29 205	60 501

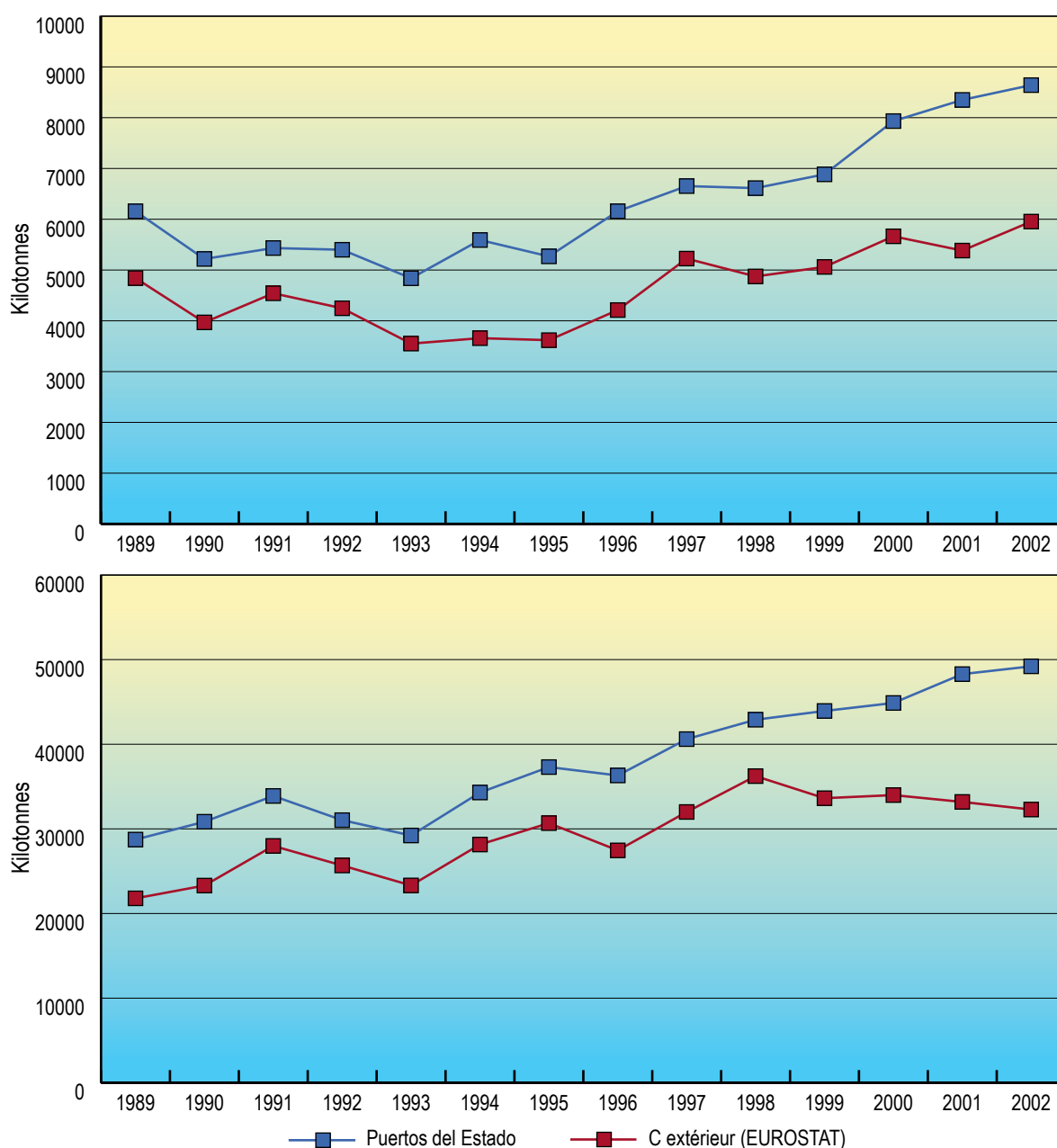


De l'analyse de ces résultats on déduit que, pour le total de l'UE-15, les données correspondant à l'application du règlement (CE) 1172/98 représente approximativement 70% de ceux déduits de l'étude de comptages.

8.4.2 TRANSPORT PAR MER

En ce qui concerne le transport maritime, la comparaison des données d'échange de marchandises entre l'Espagne et la France et, entre l'Espagne et le reste de l'Union Européenne transpyrénéenne, selon les bases d'EUROSTAT (commerce extérieur) et celles des Ports de l'État, met en évidence des différences remarquables. Le graphique 28 montre l'évolution du volume d'échange de marchandises selon les deux sources.

Graphique 28. COMPARAISON DES DONNEES DE TRANSPORT MARITIME PUBLIEES PAR EUROSTAT ET PAR LES PORTS DE L'ETAT



Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur et Ministerio de Fomento, Puertos del Estado



La comparaison entre les données d'échanges avec la France montre des tendances semblables, tandis que pour le reste de l'Union Européenne transpyrénéenne les tendances sont contradictoires : selon les Ports de l'État l'évolution est croissante, selon les données d'EUROSTAT le volume de trafic stagne ou décroît depuis 1998.

8.5. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES A TRAVERS LES PYRENEES POUR L'ANNEE 2002

Le tableau 21 et les graphiques 29 présentent le récapitulatif des tonnages transportés selon le mode de transport et selon l'origine ou la destination des marchandises :

- le transport par route comprend le trafic intermodal fer-route (qui franchit la frontière par la route).
- le trafic ferroviaire comprend uniquement les marchandises transportées par ce moyen (fer-fer).

Tableau 21. RESUME DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2002

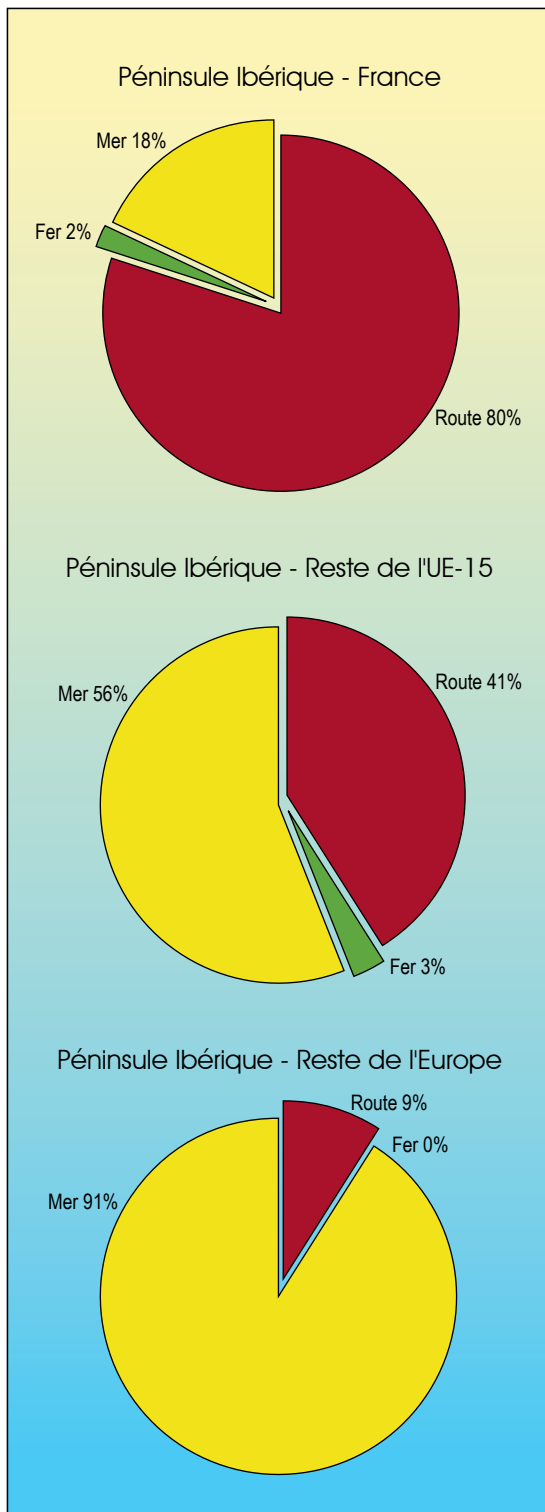
MODE DE TRANSPORT	ORIGINE DES DONNEES							
	INFRASTRUCTURES				EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur			
	FRANCE	EU-15 sauf FRANCE	RESTE DE L'EUROPE	TOTAL	FRANCE	EU-15 sauf FRANCE	RESTE DE L'EUROPE	TOTAL
Route	49,2	43,8	4,3	97,3	28,83	34,20	3,58	66,62
Fer	1,0	3,1	0,1	4,2	1,43	1,93	0,09	3,46
Mer	11,0	62,0	42,5	115,5	8,90	41,36	38,66	88,92
TOTAL	61,2	108,9	46,9	217,0	39,17	77,50	42,34	159,00

Source route : comptages, enquête trafic 99 - Source fer : SNCF - Source mer : Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, INE Portugal



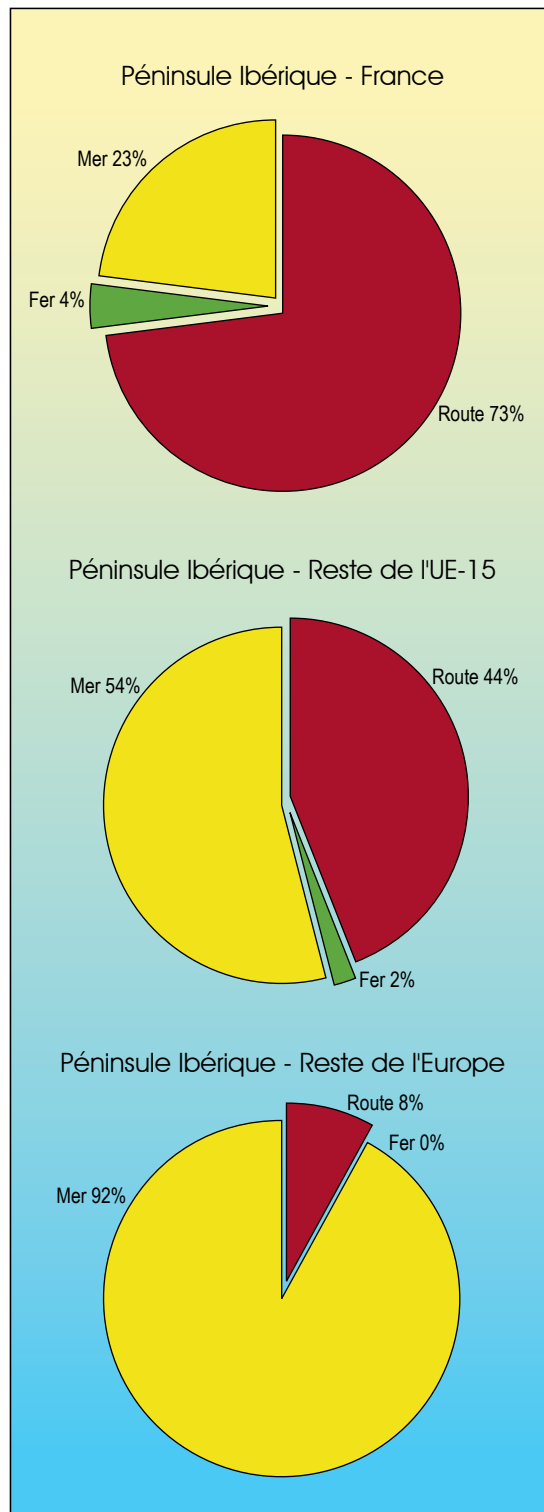
Graphique 29. POURCENTAGES DES ECHANGES DE MARCHANDISES ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE, LA FRANCE, LE RESTE DE L'UE-15 ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2002

A) SELON LES DIFFERENTS OPERATEURS D'INFRASTRUCTURES



Source route : comptages, enquête trafic 99
Source fer : SNCF - Source mer : Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, INE Portugal

B) SELON LES STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR D'EUROSTAT



Source : EUROSTAT, statistiques du commerce extérieur



9. CONCLUSIONS

Cette troisième publication de l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP) est plus complète afin de mieux prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement. Elle 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.

Après la publication des deux premiers documents de l'observatoire, il a été convenu de produire à partir du dispositif de coopération technique entre les deux ministères, la liste des informations statistiques à traiter qui constituent une banque de données communes, la forme des documents à produire et l'échange des informations existantes. Il a été également réalisé un travail spécifique en commun sur les statistiques ferroviaires, routières et plus particulièrement maritimes. De plus, les statistiques sur les flux de marchandises ont été élargies aux Etats de l'Est de l'Europe dont certains intégreront l'Union européenne en 2004.

L'ensemble de ces données permet de disposer d'une vision rétrospective sur l'évolution des échanges et des flux par mode, la consistance des réseaux d'infrastructures et des offres de services pour l'année 2002 ou à défaut pour 2001.

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

- Les analyses plus détaillées effectuées pour le mode routier, en particulier à partir de l'enquête réalisée en 1999 par l'administration française sur le trafic de camions à la frontière a permis de mieux apprécier les principales origines-destinations des flux, la nature des marchandises transportées, les itinéraires utilisés et l'intensité des trafics correspondants. Ces informations, qui vont être actualisées par la nouvelle enquête à la frontière pyrénéenne prévue en 2004 et coordonnée entre les 2 pays, seront très utiles pour évaluer les conditions et les perspectives de transfert modal qui pourrait résulter en particulier d'une croissance des échanges avec les pays de l'est de l'Europe.
- L'ensemble de ces statistiques confirme par ailleurs la place dominante du mode routier. La croissance soutenue entre l'Espagne (et la péninsule ibérique) et le reste des pays de l'Europe pendant la décennie 1992-2002 s'est traduit par un doublement du trafic des P.L. sur les deux principales traversées des Pyrénées (Le Perthus sur l'autoroute A.9-A.7 et Biriadou sur l'autoroute A.63-A.8). En 2002, la moyenne journalière de ces trafics a été d'environ 7 200 PL/jour par l'autoroute A.63-A.8 et 8 400 PL/jour par l'autoroute A.9-A.7.
- Pendant la même période, le transport de marchandises par voie maritime a augmenté d'environ 15% et le transport ferroviaire de 30%.
- Par la route, les échanges de marchandises avec la France représentent 50% du nombre de poids lourds et 45% du tonnage qui franchit la frontière. La moitié de ces échanges entre la France et la Péninsule ibérique s'effectue entre les régions voisines des Pyrénées de part et d'autre de la frontière.



- Sur les neufs dernières années, globalement, le mode routier a capté 82% de l'augmentation des échanges, le mode maritime 16% et le mode ferroviaire 2%.
- Cette évolution, si elle devait se poursuivre sur les mêmes bases dans les prochaines années, ne manquerait pas de soulever des problèmes importants sur le réseau autoroutier (et routier) en France puisque plus de la moitié du trafic routier qui traverse les Pyrénées transite, via la France, vers les autres pays de l'Europe.
- De la même façon, la croissance du trafic de marchandises implique une utilisation massive du réseau des routes espagnoles. Depuis 1994 l'augmentation du trafic de poids lourds est bien supérieure à celle des véhicules légers.

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

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

- D'une part, pour le fret ferroviaire, dans le renforcement du corridor méditerranéen (notamment grâce à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan-Figueras-Barcelone), l'étude approfondie des corridors intéressant la façade atlantique afin de développer les performances et la capacité des réseaux et des installations existantes (en particulier au passage de la frontière).
- D'autre part dans la promotion du cabotage maritime par lignes régulières tant en Méditerranée que sur l'arc Atlantique-Mer du Nord.

Lors du Sommet franco-espagnol du 6 novembre 2003 à Carcassonne, le groupe de travail franco-espagnol sur les traversées ferroviaires transpyrénéennes a été chargé par les Ministres d'engager au cours de l'année 2004 une étude sur les perspectives de trafic dans les Pyrénées à moyen et long terme.

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

CONCEPTION : MISSION PYRÉNÉES
(MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER),
SECRETARIA TÉCNICA DE TRANSPORTES (MINISTERIO DE FOMENTO)
RÉALISATION : DRE MP/MISSION OBSERVATOIRE TRAFIC PYRÉNÉES/C. GABOLDE
Imprimerie des Capitouls
ISBN : EN COURS



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