

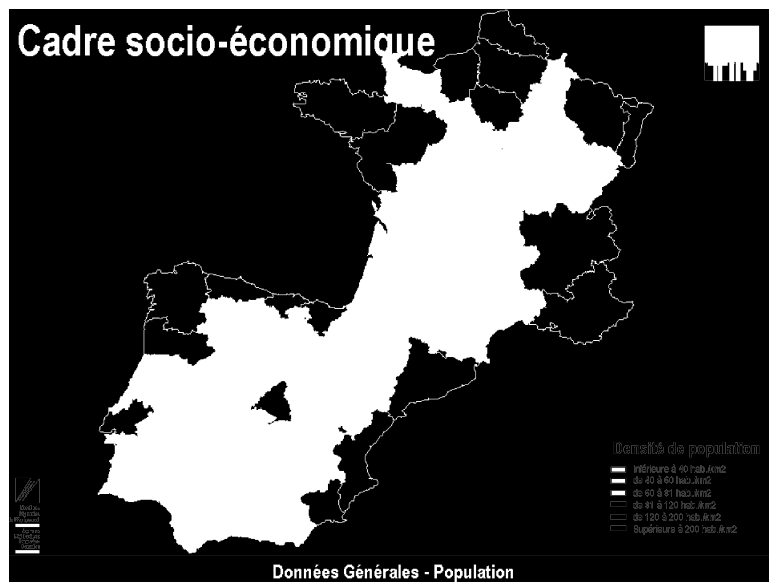
Maurice RUBAN, chargé de Mission Observatoire des Trafics transpyrénéens

Lors du séminaire gouvernemental franco-espagnol de La Rochelle en 1998, les ministres chargés des Transports ont décidé la création de « L'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées » pour évaluer les différents flux transpyrénéens, observer leur évolution et étudier les problèmes de capacité à long terme des différents modes de transport .

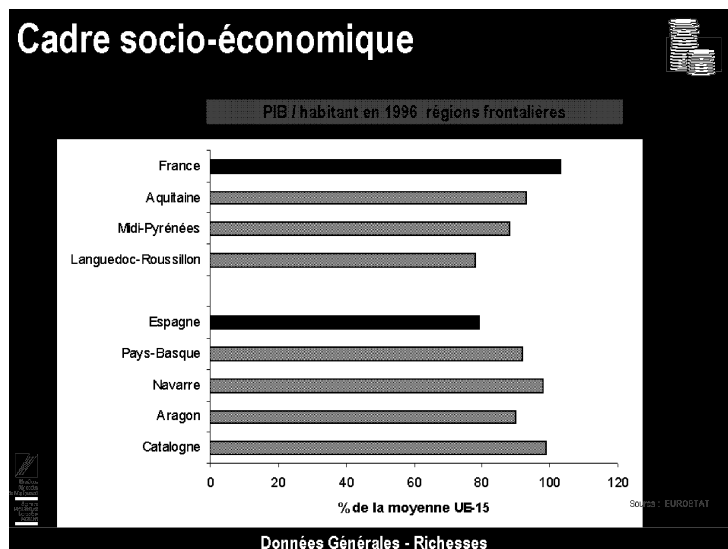
Un groupe de travail composé de personnes des ministères chargés des transports a été constitué afin d'établir une base de données communes aux 2 pays ; c'est ainsi qu'un premier document a été élaboré en avril 2000 .

Ce document fourni d'abord des **données de type socio-économiques** indispensables pour comprendre la génération des flux de déplacements de personnes (voyageurs) et d'échanges de biens (marchandises) entre les différents pays .

Les **poids de populations** sont déterminants pour l'importance des trafics : la carte de densités de population de la France et de la péninsule ibérique illustre les « générateurs potentiels » principaux de trafics (par exemple : Madrid, Catalogne, Pays Basque, Paris, ...) . A noter que les distances jouent un rôle important et que, par exemple , Barcelone génère un trafic au travers des Pyrénées plus important que Madrid en raison de sa proximité de la frontière .



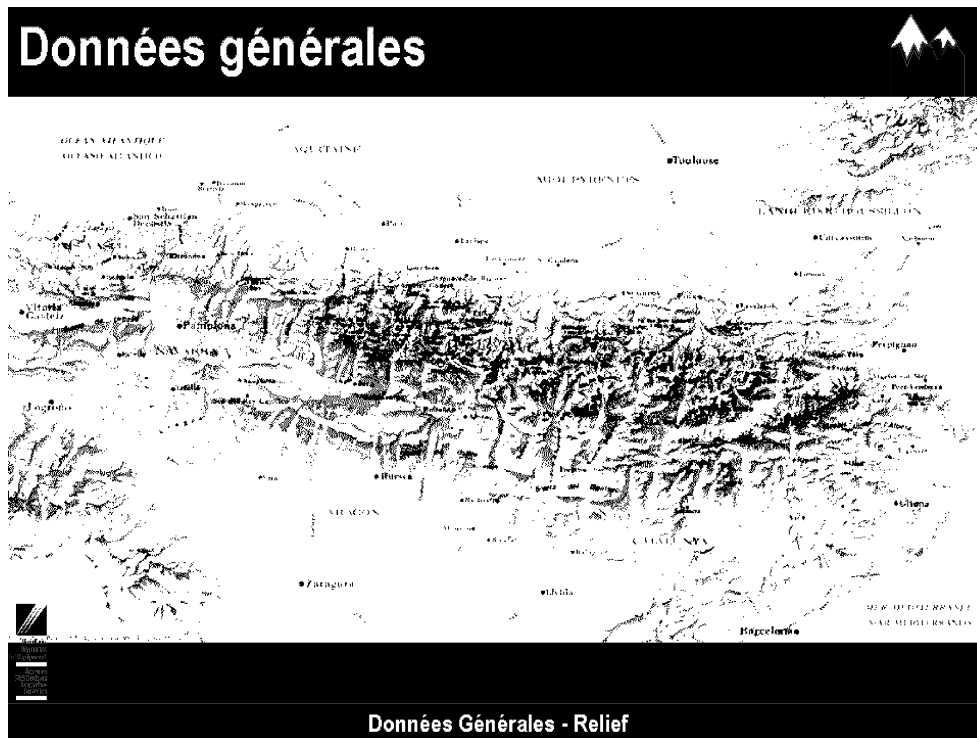
La richesse des régions concernées intervient également pour influencer l'intensité des trafics d'échanges ; ceci peut être illustré par les valeurs du **PIB** (produit intérieur brut) par habitant . On voit sur le graphique ci après que les PIB des régions frontalières des Pyrénées sont assez proches : les 3 régions françaises sont au dessous de la moyenne de la France tandis que les 4 régions espagnoles sont au dessus de la moyenne de l'Espagne



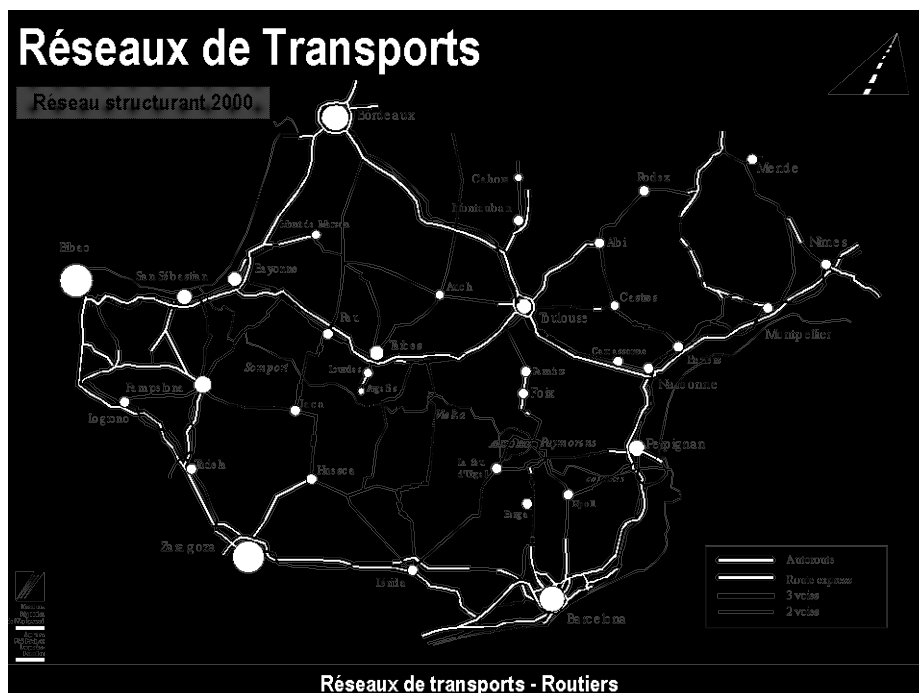
La

géographie, quant

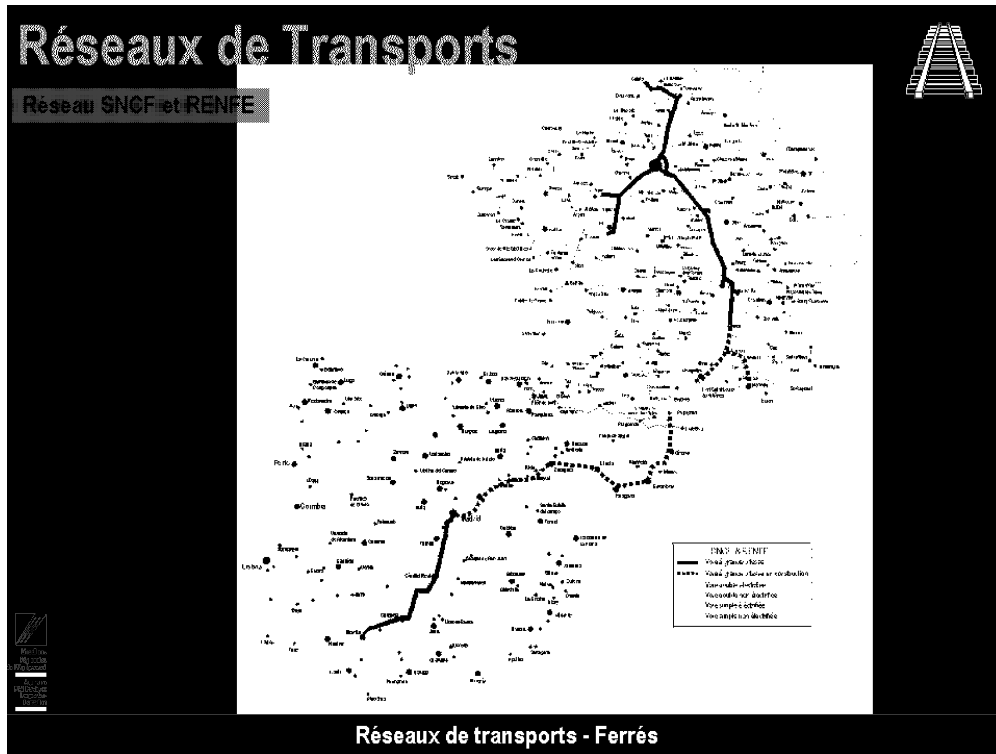
à elle, explique la localisation des réseaux de transports terrestres : les Pyrénées constituent une barrière naturelle qui a été contournée par les voies de communication importantes ; les autoroutes et les voies ferrées passent en bordure de l'Atlantique et de la Méditerranée



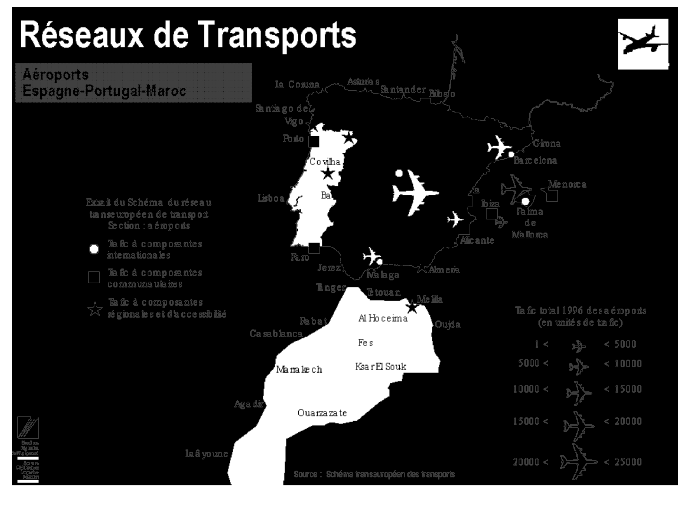
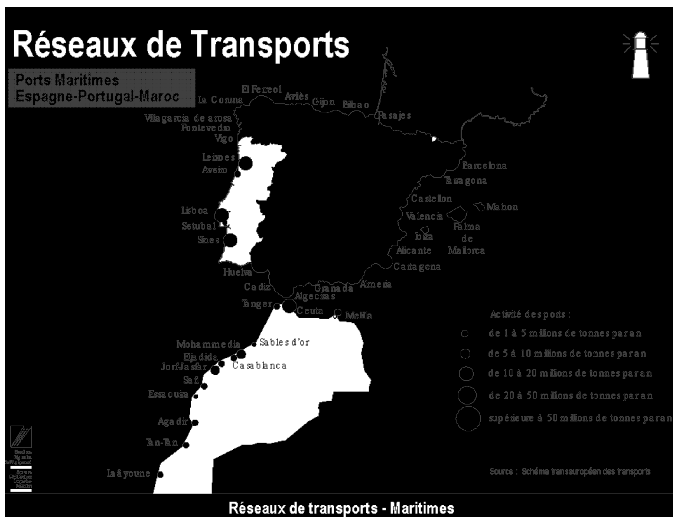
Le **réseau routier** a fortement évolué dans la zone comprise entre Bordeaux-Montpellier-Barcelone-Saragosse-Bilbao .En 25 ans on est passé de quelques kilomètres d'autoroutes aux abords des villes principales à un réseau de type autoroutier continu sur tout le pourtour de cette zone, complété par un certain nombre d'antennes facilitant la traversée des Pyrénées centrales .



Le **réseau ferré** est constitué des 2 passages principaux Hendaye-Irun et Cerbère-Port Bou ; Depuis la fermeture de la ligne Pau-Canfranc, la seule traversée centrale se situe à La Tour de Carol-Puigcerda

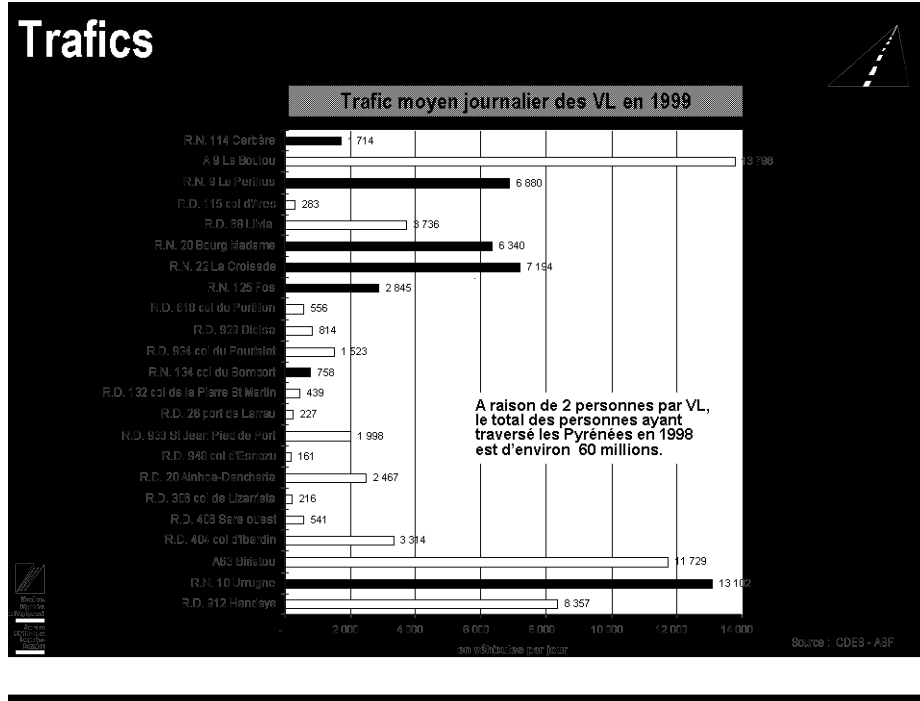


Pour les **Ports Maritimes** (essentiellement transports de marchandises) et les **Aéroports** (essentiellement transports de voyageurs), la zone géographique concernée par une concurrence avec les modes terrestres au travers des Pyrénées se limite à la péninsule Ibérique et au Maroc.

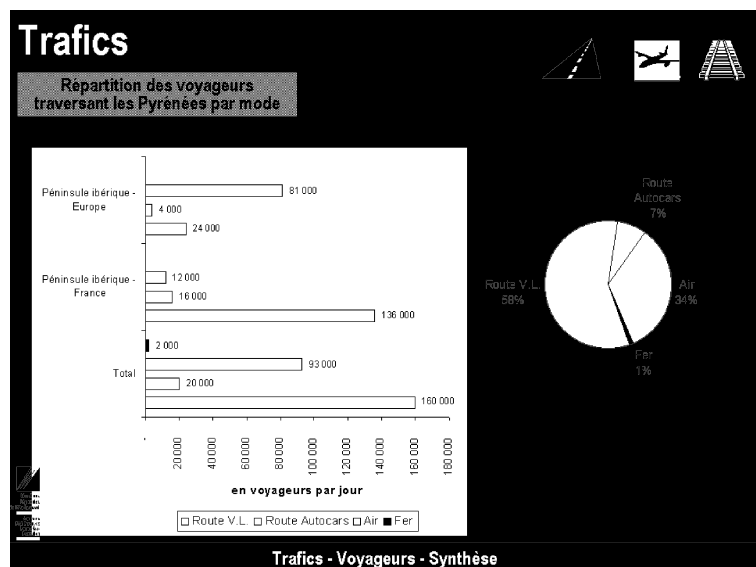


En transports de voyageurs, plusieurs aspects méritent d'être soulignés :

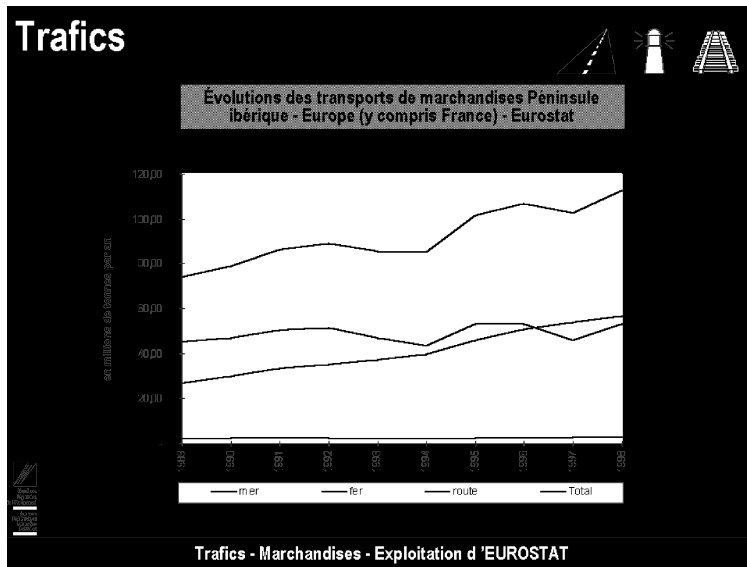
L'attraction touristique des Pyrénées se mesure, par exemple, par l'importance des **trafics routiers** ; même si le trafic reste prépondérant sur les 2 autoroutes côtières, les routes traversant les Pyrénées centrales supportent des trafics importants de voitures et d'autocars .



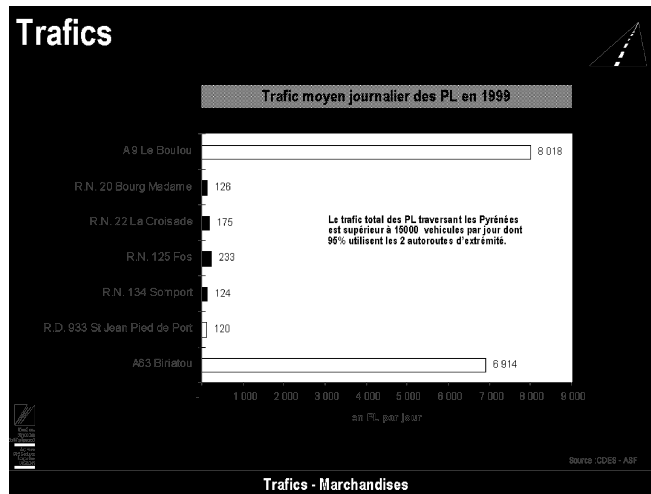
L'autre moyen de transport le plus utilisé pour les voyageurs est **l'avion** puisqu'il représente le tiers des voyageurs franchissant les Pyrénées . Il faut bien sûr noter que ce mode de transport est surtout utilisé pour les moyennes et longues distances : c'est ainsi qu'il ne représente que 7% des voyageurs entre la France et la Péninsule Ibérique alors que l'on y trouve 72% des voyageurs entre le reste de l'Europe et la Péninsule Ibérique. La moitié des voyages aériens s'effectuent avec des « charters » ; ceux ci sont surtout utilisés par les habitants des Iles Britanniques alors que les Allemands privilégient les vols réguliers .



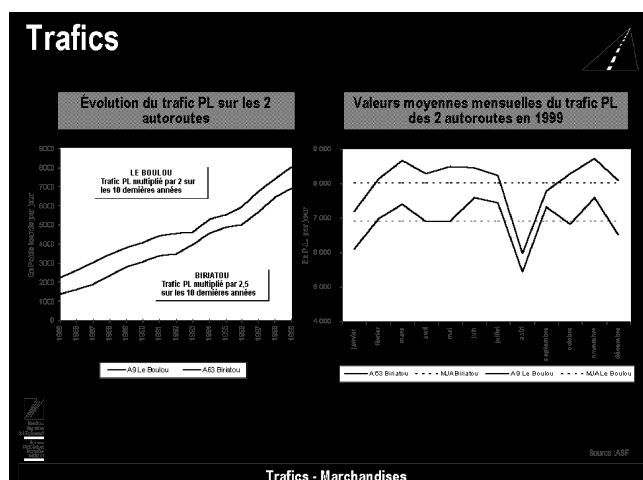
Le sujet le plus préoccupant pour les Pyrénées est le transport de marchandises : en effet, le transport de marchandises était effectué en grande partie par la mer, mais depuis 1997 c'est le transport routier qui est devenu le mode prépondérant .



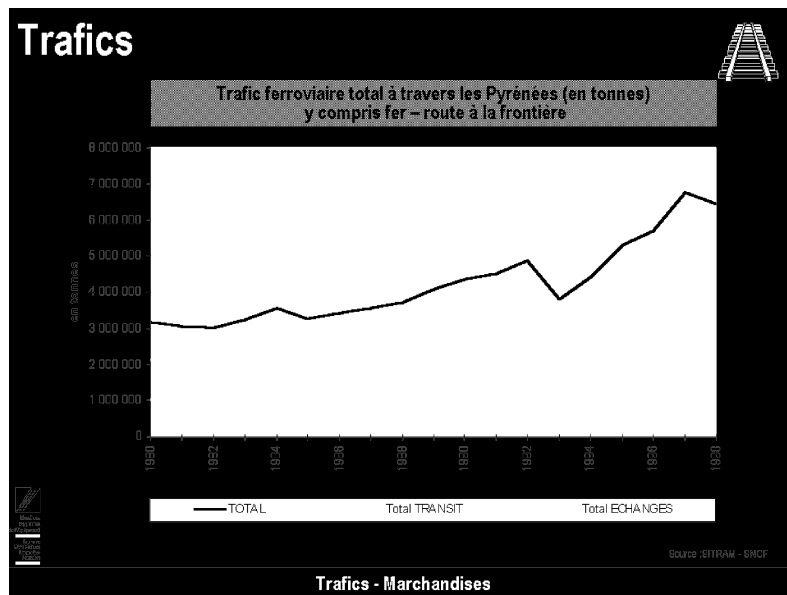
C'est un trafic journalier d'environ 15 000 poids lourds qui traverse les Pyrénées .L'essentiel de ce **trafic routier** de marchandises s'effectue sur les 2 autoroutes côtières puisque on constate que 94% des poids lourds empruntent ces infrastructures.



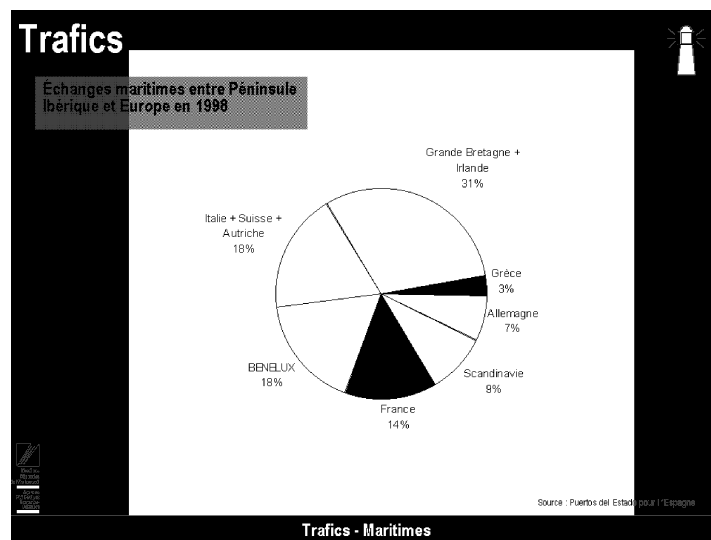
Pour les 10 dernières années (1989-1999), le trafic routier de camions sur ces autoroutes a été multiplié par 2,1 au Perthus-La Junquera et par 2,5 à Hendaye-Irun . Ce trafic présente une diminution sensible au mois d'août .



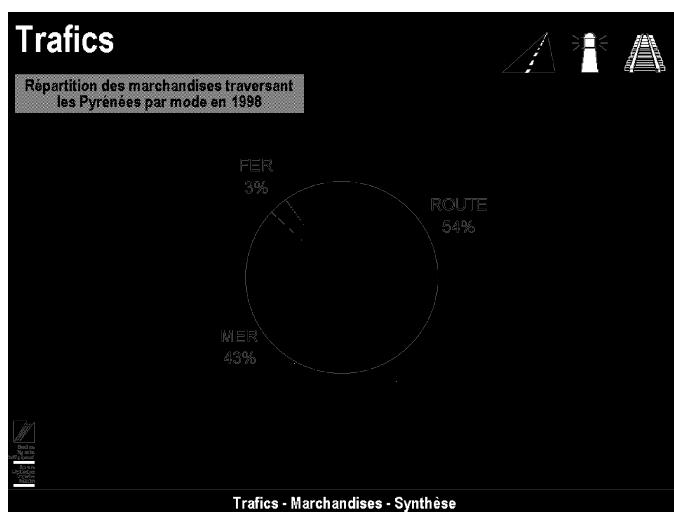
Le trafic ferroviaire de marchandises représentait en 1998 environ 4,7 millions de tonnes .Du côté français, il faut rajouter à ce tonnage environ 2 millions de tonnes qui, traversant la frontière en camions dans le sens Sud-Nord sont transférés sur des trains à Hendaye et à Perpignan (transfert Route-Fer) .
Après une augmentation sensible des tonnages transportés de 1994 à 1997, on constate une stagnation voire une régression sur les années 1998 et 1999



Le trafic maritime reste une composante importante du transport de marchandises . Même s'il est dépassé par le mode routier, il représente environ 43% des tonnages transportés . A l'image du transport aérien de voyageurs, le transport maritime de marchandises est plus adapté à des distances moyennes ou longues . c'est ainsi que les échanges entre la Péninsule Ibérique et la France ne représentent que 14% du total des tonnages transportés entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe .



La **synthèse par modes du transport de marchandises** est illustrée par l'image suivante : la route représente environ 54% du tonnage total , la mer 43% et le fer 3% (et 4% si l'on tient compte du transfert route-fer à la frontière côté français).



Suivant les sources statistiques, les données sont sensiblement différentes, mais la répartition en pourcentage par mode est assez proche . Les données Eurostat s'intéressent aux tonnages nets de marchandises (non compris le poids des emballages) et ne donnent pas les tonnages des « transports sous douanes » ; les gestionnaires d'infrastructures (routes, voies ferrées, ports maritimes) fournissent des tonnages bruts (y compris emballages) et les données correspondantes sont donc systématiquement plus élevées que celles d'Eurostat .En 1998, les tonnages de marchandises échangées entre la Péninsule Ibérique (Espagne + Portugal) peuvent être évalués à 113 millions de tonnes nettes (Eurostat) ou 144 millions de tonnes brutes (données infrastructures)

