

## 3 - Le Contexte Transport

### 3 - 1) Les Infrastructures de transport

*En France comme en Espagne les réseaux conventionnels n'ont pas fait l'objet de rénovations et d'entretien conséquents. Depuis 30 ans les efforts se sont concentrés sur la construction d'infrastructures de prestige destinées à la grande vitesse au détriment des transports du quotidien.*

*A partir de 1999, l'Espagne développe un plan qui prévoyait la construction de 7 200km de lignes à grande vitesse (AVE) pour connecter toutes les capitales provinciales et toutes les grandes villes avec Madrid. Début d'un immense gaspillage.*

*L'Espagne est le 2<sup>ème</sup> pays au monde après la Chine pour les réseaux LGV.*

*En 2008, la France a transporté 113 millions de passagers en TGV, le Japon près de 300 millions et l'Espagne 16 millions. Par défaut de rentabilité, l'Espagne ferme certaines lignes LGV.*

*En Euskadi, sur le tronçon international Dax-Vitoria, des incohérences importantes, sont relevées par Etienne Davignon, ancien coordonnateur européen. En effet, côté français la ligne est officiellement justifiée par du fret, alors que côté espagnol, elle est dédiée aux voyageurs. Seule la capacité résiduelle de l'Y basque sera affectée au transport de marchandises, à saturation des réseaux ibériques ce seront 142 trains susceptibles de traverser la Bidassoa, deux sens confondus.*

*Selon RFF, 58% des trains de fret ibériques attendus emprunteront les lignes existantes rénovées dans la Communauté Autonome Basque, or, selon Fomento (ministère espagnol des travaux) ces trains ne peuvent pas emprunter le Y pour des raisons techniques (problème de dévers).*

*En France, seules les voies à grande vitesse sont compatibles avec le réseau européen et les différences entre les réseaux GV et conventionnels posent des problèmes assez complexes au niveau de leurs interconnexions.*

*Le réseau conventionnel au Pays Basque Nord peut accueillir 264 trains quotidiens et même plus si les trains circulent à des vitesses proches les unes des autres.*

Que ce soit en France ou en Espagne les réseaux conventionnels pourtant en mesure de répondre efficacement aux défis environnementaux et socio-économiques grâce à un maillage efficient, n'ont pas fait l'objet de rénovations et d'entretien à la hauteur des attentes et des besoins des usagers. En effet, depuis plus de 30 ans les efforts se sont concentrés sur la construction d'infrastructures de prestige destinées à la grande vitesse au détriment des transports du quotidien.

Rappel des contraintes de la grande vitesse :

La mixité des trafics avec des trains de fret entraîne des contraintes fortes :

- Le débit possible d'une ligne diminue fortement si les trains qui y circulent ont des vitesses très différentes (300 contre 200 km/h, *a fortiori* 300 contre 120-160 km/h).
- Le croisement de trains à grande vitesse et de trains de marchandises « tout venant » n'est guère envisageable en raison des risques de déstabilisation de chargements par effet de souffle. Aussi les trains de marchandises (fret) ne peuvent circuler que pendant les périodes de fermeture au trafic à grande vitesse – la nuit, par exemple. Mais ces périodes sont utilisées pour l'entretien de l'infrastructure.
- Les fortes rampes limitent beaucoup le tonnage possible des trains de marchandises.
- Des circulations lentes empêchent d'appliquer à la voie le dévers maximum pour les TGV : pour une même vitesse limite on doit alors prévoir des courbes de plus grand rayon.

### 3 - 1.1) En Espagne

● En 1999 le Gouvernement de J.M Aznar présente un plan d'infrastructures 2000-2007 qui prévoit la construction de 7 200km de lignes à grande vitesse (AVE) avec comme objectif final de connecter toutes les capitales provinciales et toutes les grandes villes avec Madrid. Ce fut le point de départ d'un immense gaspillage dans lequel se trouve encore aujourd'hui l'Espagne puisque les gouvernements successifs ont repris le flambeau et ont poursuivi les mêmes objectifs.

País	En servicio (km)	En construcción (km)	Total País(km)
China	4234	6696 (aprox.)	10025 (aprox.)
España	1963	1781	3744
Japón	1906	590	2496
Francia	1872	234	2106
Alemania	1032	378	1410
Italia	923	92	1015
Turquía	235	510	745
Corea del Sur	330	82	412
Taiwán	345	0	345
Bélgica	209	0	209
Países Bajos	120	0	120
Reino Unido	113	0	113
Suiza	35	72	107

Il est intéressant de mettre en perspective dans un contexte mondial ce que représentent ces 7 200km planifiés. Selon Wikipedia, le tableau ci-contre nous donne un aperçu des réseaux construits ou en construction en 2010.

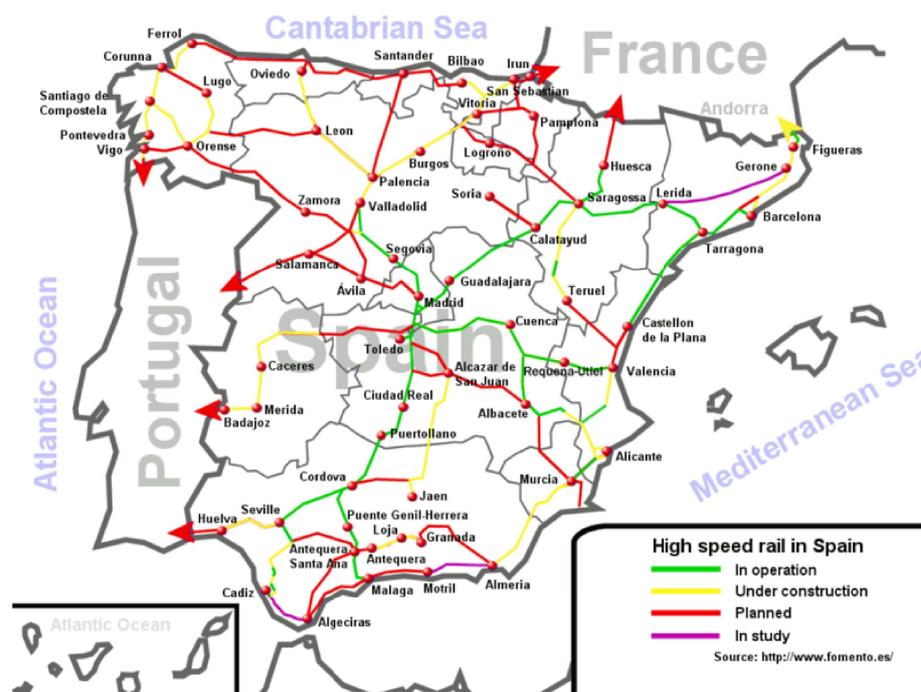
Comme on peut le voir, l'Espagne est le 2<sup>ème</sup> pays au monde après la Chine pour les réseaux à grande vitesse (>250 Km/h), longueur bien supérieure au Japon, à la France ou l'Allemagne, pays au PIB par habitant et à la population bien supérieurs à l'Espagne.

En mai 2009, le secrétaire aux transports des Etats Unis Ray Lahood, invité par

Fomento à prendre connaissance du réseau Grande Vitesse espagnol, put apprécier le fonctionnement des installations mais lorsqu'il prit connaissance des coûts de l'investissement et de la maintenance déclara : « Vous êtes très riches, nous, nous ne pouvons pas nous le permettre ». Il s'agissait du pays le plus riche de la planète au PIB 15 fois supérieur à celui de l'Espagne.

A cette date, les dépenses engagées représentent 50 milliards d'€ sur un total prévu de 82. Comme on peut le voir on construit des lignes « indispensables » comme Zaragoza-Teruel ou Caceres-Badajoz, Alcazar de San Juan - Jaen , toutes d'urgence nécessité alors que les communications avec les couloirs principaux ne sont qu'au stade de la planification.

D'un autre côté, début Juillet 2011, on a fermé pour la première fois une ligne à grande vitesse à cause de son déficit abyssal. Il s'agit de la ligne Toledo-Cuenca-Albacete. En effet, elle transportait en moyenne 9 passagers par jour et « perdait » 18 000€ par jour (coût de fonctionnement hors amortissement de l'investissement) et sa construction avait coûté la bagatelle de 3,5 milliards d'€ !



- Autre exemple<sup>46</sup>, celui de la ligne Madrid -Valladolid qui a coûté 4,2 milliards d'€ et pour laquelle Fomento reconnaît qu'elle est très loin d'être rentable. En 2010 cette ligne est fréquentée par 119 000 voyageurs dans l'année alors que des millions sont nécessaires pour la rentabiliser. En réalité, aucune ligne à grande vitesse espagnole n'est rentable. En revanche, les LGV sont très coûteuses ainsi que leur maintenance (de l'ordre de 33 000 €/km/an selon l'UIC sans compter le matériel roulant). La règle normale européenne estime que 6 millions de passagers /an sont nécessaires dès la première année pour qu'une ligne à grande vitesse de 400 à 700km soit rentabilisable. La seule qui approche de ce chiffre est la Madrid-Barcelone avec près de 5 millions de passagers annuels. En 2010 le nombre d'utilisateurs des trains entre Madrid et Valladolid a été de 119.000 voyageurs/an, c'est à dire une occupation au dessous des 25% de la capacité de la ligne.

- En 2008, la France a transporté 113 millions de passagers en TGV, le Japon près de 300 millions et l'Espagne 16 millions. Il est donc impossible que les LGV actuellement opérationnelles soient un jour rentables (sauf peut-être Barcelone-Madrid) et encore moins celles en construction car elles nécessitent des concentrations urbaines importantes. L'Espagne est un pays à la population relativement dispersée dont le salaire brut moyen annuel (21500 €) avant crise était sous le salaire moyen de l'UE des 15 (27036 €). Avec de tels revenus l'accès à ce moyen de transport onéreux est difficile.

- Nonobstant, la ministre Ana Pastor confirme, le 9 février 2012, au quotidien<sup>47</sup> « El Mundo », que son département prévoit d'investir 4.323 millions d'€ lors des 12 prochaines années, à raison de 360,25 millions par an, pour le développement de la grande vitesse entre Madrid et le Pays Basque.

Concrètement ce budget servira au développement des tronçons Valladolid/Venta de Baños/Burgos et à la liaison de cette dernière avec Vitoria/Gazteiz et le Y basque. Dans ce plan, présenté aux députés, ne sont pas détaillés les tronçons qui seront adjugés en Alava et Biscaye dans les 12 prochaines années pas plus que les fonds nécessaires à la construction ou à la rénovation des gares accueillant le TAV à Vitoria et Bilbao.

En privilégiant la grande vitesse, l'Espagne ne fait pas le choix du report modal. En effet, celle-ci n'est accessible comme en France qu'à un nombre restreint d'utilisateurs, nécessite des investissements pharaoniques. De plus, lorsque l'on possède le deuxième réseau autoroutier d'Europe on n'est pas enclin à mettre les marchandises sur des trains qui ne peuvent les accueillir.

### 3 - 1.1a) En Euskadi : l'Y basque

- Sur le tronçon international Dax-Vitoria, des incohérences, nombreuses et importantes, sont relevées par Etienne Davignon, ancien coordonnateur européen du projet dans son rapport annuel 2008<sup>48</sup> :

« 1 - Il existe un décalage significatif dans la planification du projet en France et en Espagne.

2 - Des changements sont intervenus (ou pourraient intervenir) dans la définition de certains tronçons composant cette branche, de sorte que les caractéristiques du projet et les



<sup>46</sup> <http://dfc-economiahistoria.blogspot.com/2011/08/aves-aeropuertos-autopistas-y-tranvias.html#ixzz1tXnmr4eK>

<sup>47</sup> <http://www.elmundo.es/elmundo/2012/02/09/paisvasco/1328819636.html>

<sup>48</sup> Rapport annuel du coordinateur européen Etienne Davignon Projet prioritaire N° 3 « Axe ferroviaire à grande vitesse du sud ouest de l'Europe » Bruxelles juillet 2008. Référence internet :

conditions d'utilisation de la ligne pourraient en être affectées. La cohérence des projets français avec ceux espagnols pourrait ne pas être assurée.

3 - Il ne semble pas y avoir - à ce jour - une vision partagée de l'utilisation de l'infrastructure, depuis Bordeaux jusqu'à Vitoria.

4 - En ce qui concerne le tronçon transfrontalier Irun - Dax, même si celui-ci fait partie du périmètre du GEIE Vitoria - Dax, il n'existe pas de structure commune, à l'instar de ce qui existe pour le projet Lyon - Turin avec LTF9 ou pour le projet Perpignan - Figueras avec TP Ferro, qui ait l'entière responsabilité de réaliser ou de superviser les études relatives à cette section transfrontalière. Ces études continuent d'être réalisées par l'ADIF pour les tronçons situés en Espagne et RFF pour les tronçons en France. **« En termes d'efficacité et de cohérence du projet, cette situation n'apparaît pas comme optimale. »**

**En effet, du côté français la ligne est officiellement justifiée par du fret, alors que du côté espagnol, cette même ligne est prévue pour des voyageurs.**

- En février 2008, le gouvernement autonome basque fait paraître un rapport estimant l'incidence du Y basque, en construction, sur le transport des marchandises au sein de la communauté autonome. Il apparaît très clairement que le nouveau réseau servira prioritairement à satisfaire les besoins de mobilité de la population basque, et que **seule la capacité résiduelle** (c'est-à-dire, au mieux, 60 trains quotidiens) sera affectée au transport de marchandises.

La dernière étude capacitaire permet d'augmenter légèrement le trafic fret, uniquement sur le réseau conventionnel (il passerait de 92 trains journaliers à 110) et l'ensemble de ce trafic basculerait sur la « variante » à l'étude Astigarraga- Irun.

Au total, à saturation des réseaux ibériques ce seront 142 trains susceptibles de traverser la Bidassoa, deux sens confondus.

### 3- 1.2) En France

Le réseau ferré est à écartement des voies aux normes européennes dites UIC contrairement à l'Espagne dont le réseau conventionnel n'est pas « interopérable ». Les alimentations électriques des voies sont également différentes, comme nous l'avons vu plus haut, ainsi que les systèmes de contrôle et de sécurité de circulation des trains. Seules les voies à grande vitesse sont compatibles avec le réseau européen et les différences entre les réseaux GV et conventionnels posent des problèmes assez complexes (non résolus à ce jour) au niveau de leurs interconnexions.

- Le CGEDD s'est penché sur la question au niveau du corridor méditerranéen<sup>49</sup> et a préconisé des propositions et des recommandations :

*« Relier 2 réseaux ferroviaires nationaux, séparés de longue date par des « barrières techniques » (écartement des rails, tension électrique, signalisation, etc) est un événement historique, mais aussi une gageure: la différence d'écartement - obstacle majeur - vient d'être supprimée jusqu'à Barcelone, mais l'effet-frontière est loin d'être éliminé dans les faits et dans les têtes, et il faudra du temps et des efforts pour que bascule progressivement vers le ferroviaire l'énorme gisement potentiel de trafic routier : rappelons en effet (statistiques d'avant la crise) que 96% des flux terrestres transpyrénéens sont routiers et qu'il s'agit de trafics longue distance, dont 77% sont réalisés sur des distances supérieures à 800km et 59% sur plus de 1200km, pourcentages bien supérieurs à ceux du trafic transalpin.*

*Les propositions et recommandation qui suivent participent de cette mise en perspective, en prenant en compte l'orientation très claire de la lettre de mission d'éliminer les*

---

[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004\\_2009/documents/dv/tran20081103\\_rapp07-08davignon\\_fr/TRAN20081103\\_Rapp07-08Davignon\\_fr.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/tran20081103_rapp07-08davignon_fr/TRAN20081103_Rapp07-08Davignon_fr.pdf)

<sup>49</sup> [http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007290-01\\_rapport.pdf](http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007290-01_rapport.pdf)

obstacles « résiduels » liés à l'infrastructure, et en utilisant au mieux la période transitoire 2011-2012.

### **1. Aménagements complémentaires sur le faisceau du Soler (échéance fin 2012)**

Afin de faciliter l'interopérabilité, la mission propose de compléter l'aménagement du faisceau du Soler en l'équipant :

- de l'ERTMS niveau 1, en superposition du système actuel BAL+KVB ;
- d'un système de caténaires commutables 1,5KV CC/3 KV CC, moyennant une étude préalable à engager par RFF au stade au moins de l'avant-projet afin d'en confirmer la faisabilité technique et d'en préciser exactement les impacts et les coûts.

Sous réserve des conclusions de cette étude, la mission recommande de mettre en service ces dispositifs complémentaires dès l'horizon de la mise en service définitive de l'axe Barcelone-Perpignan, soit fin 2012/début 2013. La mise en oeuvre de ces dispositions peut se traiter sans interférence avec le contrat de concession de TP Ferro.

### **2. Déploiement du système ERTMS niveau 1**

Au même horizon, et pour les mêmes enjeux d'interopérabilité européenne, la mission estime hautement souhaitable que l'ensemble du contournement fret de Barcelone (en superposition du système actuel ASFA) et de l'itinéraire Barcelone-Perpignan ait été équipé du dispositif ERTMS niveau 1. Il est également très souhaitable que les développements ultérieurs, tant en France qu'en Espagne, intègrent d'emblée le déploiement de l'ERTMS niveau 1 sur le corridor.

### **3. Amélioration du dispositif de suivi binational et d'information des entreprises ferroviaires clients**

L'actuelle période consécutive à la mise en service partielle - qui s'est sur le plan technique très correctement réalisée, moyennant toutefois des autorisations provisoires et éléments de contexte non pérennes - est inévitablement une phase de rodage et de prise en mains progressive, qui plus est compliquée, voire mal perçue, dans l'esprit des chargeurs et entreprises ferroviaires du fait des retards importants constatés dans l'aménagement de l'axe de bout en bout et de leur connaissance plus ou moins exacte des contraintes résiduelles, objet même de la mission. Entreprises ferroviaires et chargeurs ont besoin d'être rassurés en tant que de besoin et de disposer de la lisibilité nécessaire pour anticiper, étudier toute solution de report modal sur le ferroviaire, s'équiper en locomotives modernes, performantes et bien adaptées; à plus long terme, il leur faut pouvoir apprécier les grandes échéances de réalisation du PP3, tant en France qu'en Espagne (mise en oeuvre du PEIT), etc...

La mission recommande aux gestionnaires d'infrastructure et aux pouvoirs publics de bien prendre en compte ces besoins et, en particulier, d'informer entreprises ferroviaires et chargeurs des mesures complémentaires proposées et de leur échéancier dès que la décision en sera prise.

La CIG en place, éventuellement élargie, pourrait utilement participer à ces actions, voire constituer le cadre de ce suivi et de cette concertation, en anticipation de la mise en place de la structure prévue à horizon de novembre 2013 sur le corridor européen n°6 (Règlement européen N° 913/2010 du Parlement et du Conseil du 22 septembre 2010 pour un fret ferroviaire compétitif).

Ceci entraîne un commentaire : si l'on explique bien la complexité du problème et ses conséquences (matériels adaptés donc plus coûteux) aux chargeurs, ils se précipiteront sur le rail et particulièrement sur l'autoroute ferroviaire. »

## **3 - 1.2a) En Aquitaine**

Le réseau conventionnel au Pays Basque Nord peut accueillir 264 trains quotidiens et même plus si les trains circulent à des vitesses proches les unes des autres.

- Selon RFF, 58% des trains de fret ibériques attendus emprunteront les lignes existantes rénovées dans la Communauté Autonome Basque. Or, selon Fomento (ministère espagnol des travaux) ces trains ne peuvent pas emprunter le Y pour des raisons techniques (problème de dévers). C'est ce que révèle l' « Estudio informativo 08/ 2011 anejo n°9

estudio funcional » (page 2). Le dévers prévu sur le projet RFF étant supérieur à celui du Y, où circuleront ces trains en France ?

Ces informations n'ont jamais été fournies par RFF lors des différentes réunions et en particulier à l'observatoire des trafics. Elles démontrent l'incohérence du projet dénoncée par Etienne Davignon, alors commissaire européen aux transports.

- D'autre part, les trains circulant sur les voies existantes en Espagne sont alimentés en 3000 volts courant continu, ceux circulant sur le Y basque en 25 000volts courant alternatif, or la voie existante en France est alimentée en 1500 volts courant alternatif et l'on sait que si d'aventure une nouvelle ligne injustifiée devait se construire côté français, elle serait alimentée en 25000 volts compatible avec les trains circulant sur le Y basque mais pas avec les trains « conventionnels ». En tout état de cause, tous les trains de marchandises emprunteraient les voies existantes au nord de Dax alimentées en 1500 volts CC.

Ces données, toujours occultées par RFF, ne facilitent pas l'interopérabilité et si le problème n'est pas insoluble il nécessite des matériels de traction et des équipements spécifiques, donc des investissements supplémentaires, donc des coûts supplémentaires et une attractivité du rail (déjà mise à mal comme on peut le constater) encore plus problématique.

### 3 - 2) Le Transport voyageurs

*En Espagne, en 2007, 5,2 % des habitants se déplaçaient en train et 3,2% des usagers du train empruntaient les lignes à grande vitesse.*

*L'évolution du nombre de voyageurs traversant les Pyrénées en train est très peu significative sur la période 2001-2008. La tendance générale est cependant à la baisse. Avec une population en baisse, un taux de natalité en berne, un PIB aux perspectives négatives, un prix moyen du Km de LGV 25% plus cher qu'en France pour l'usager, un taux de chômage proche des 25%, l'Espagne ne serait-il pas en train de construire une bulle ferroviaire à l'instar de la bulle immobilière qui l'a conduit à la situation que l'on connaît ?*

*En Euskadi, le chemin de fer (tous modes confondus), représente 7,7% des déplacements et 0,3% des déplacements entre Euskadi et le reste de l'Europe. Une grande partie du réseau ferré conventionnel est saturée par le trafic de proximité surtout aux alentours de Bilbao et Donosti ce qui rend impossible le développement de trafics fret ou voyageurs longue et moyenne distance.*

*En France, la LGV agit comme « un aspirateur de trafic », elle participe au démantèlement du réseau ferré classique, à sa dévitalisation et, à terme, à son abandon progressif.*

*En Aquitaine, sur la ligne Bayonne-Hendaye circulent 44 trains voyageurs, 2 sens confondus avec un taux de remplissage moyen, sur les 7 dernières années, de 57 passagers par train et de 38 pour les TER Bordeaux-Hendaye.*

#### 3 - 2 .1) En Espagne

- Selon l'étude de mobilité réalisée en 2007 par Fomento, 5,2 % des espagnols seulement se déplacent en train, cela représente un peu moins de 500 millions de voyageurs en 2008.

MINISTERIO DE FOMENTO. MOVILIA 2007. Flujos.					
82. Flux selon les modes de déplacements					
Total voyages	Voiture	Autobus	Train	Avion	Autres
519.026,9	432.470,9	51.129,7	27.266,8	12.668,9	19.336,8

- La même année, 23,2 millions de voyageurs ont emprunté les lignes à grande vitesse et parcouru de longues distances. Selon la presse à peine 16 millions ont utilisé la grande

vitesse soit 3,2% des usagers du train. Pour le deuxième pays au monde en matière d'infrastructures à grande vitesse on ne peut pas dire que ce soit un grand succès !

PERIODO	TOTAL	CERCANÍAS	MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL	MEDIA DISTANCIA ALTA VELOCIDAD	ALTA VELOCIDAD Y LARGA DISTANCIA
2011	468.003	412.679	26.423	6.070	22.831
2010	453.747	400.041	25.613	5.900	22.193
2009	466.658	411.298	26.611	5.652	23.097
2008	499.746	443.669	27.979	4.842	23.256
2007	506.621	456.673	27.775	3.576	18.596
2006	516.676	466.889	28.267	3.289	18.231
2005	505.447	458.091	27.585	2.064	17.707
2004	484.447	439.746	26.082	1.475	17.144
2003	491.645	446.048	26.778	1.534	17.285
2002	484.626	438.773	26.320	1.503	18.030
2001	466.800	420.950	26.234	1.505	18.111
2000	437.819	392.847	25.745	1.412	17.815

Nous analyserons le transport ferroviaire voyageurs sous l'aspect exclusif longue distance et grande vitesse, seul élément susceptible d'interférer sur le réseau français.



Les statistiques sur les voyageurs grande vitesse ne sont données qu'à partir de 2007, année à partir de laquelle le réseau espagnol s'est étoffé passant de 1000km à plus de 2000km.

PERIODO	TOTAL	CORREDOR NORDESTE	CORREDOR SUR	CORREDOR ESTE-MEDITERRÁNEO	CORREDOR NORTE	CORREDOR TRANSVERSALES
2011	22.831	5.199	5.853	6.055	3.302	2.423
2010	22.193	5.422	5.892	4.992	3.603	2.284
2009	23.097	5.650	6.228	5.209	3.735	2.275
2008	23.256	5.620	6.628	5.467	3.659	1.882
2007	18.596	3.173	5.482	5.219	2.433	2.290

- La première ligne à grande vitesse espagnole est inaugurée le 20 avril 1992 entre Madrid et Séville (471 km) à l'occasion de l'exposition universelle de 1992.



Pour le 25ème anniversaire de la grande vitesse en Espagne la ministre en charge des infrastructures Ana Pastor déclare le 26 Avril 2012<sup>50</sup> :

« L'investissement prévu de 4,2 milliards d'€ en 2012 a comme objectif de continuer à promouvoir ce mode de transport afin de compléter le réseau dans l'ensemble du pays, pour sa cohésion et son équilibre territorial... ».

Elle rappelle en chiffres ce que représente la grande vitesse en Espagne, près de 3000 km de voies ferrées qui transportent un total de 141 millions de passagers ; 300 trains circulant pour le

service quotidien de 100 000 passagers ; près de 10 millions de touristes espagnols et étrangers utilisent ce mode de transport dans l'année.

Curieuse façon de percevoir les choses de la part d'un ministre, car le constat que l'on peut faire selon les chiffres de son propre ministère, c'est que depuis 2006, alors que les mises en service de voies nouvelles ont augmenté, les espagnols se sont détournés du rail. Si l'on regarde d'un peu plus près, les affirmations ministérielles sur le trafic sont pour le moins assez fallacieuses et comme en France on utilise le mensonge pour justifier des investissements pharaoniques.

En effet selon le tableau ci-dessous de Wikipedia le parc roulant est de 133 trains et peut transporter au total 42037 passagers soit 316 passagers par train en moyenne.

<sup>50</sup> [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/GABINETE\\_COMUNICACION/OFCINA\\_DE\\_PRENDA/NOTICIAS1/2012/Abril/120426-01.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/GABINETE_COMUNICACION/OFCINA_DE_PRENDA/NOTICIAS1/2012/Abril/120426-01.htm)

Dénomination	Fabricant	Nombre de rames	Années de construction	Vitesse maximale en km/h	Puissance totale (25kV/3kV) en kW	Tension d'alimentation	Écartement de voie en mm	longueur en mètres	Nombre de passagers
S-100	Alstom	18	1992-1994	300	8 800	25 Kv 50 Hz AC/ 3 Kv CC	1 435	200,150	392
S-101 <i>Euromed</i>	Alstom	6	1994-1996	220	8 800/5 400	25 Kv 50 Hz AC/ 3 Kv CC	1 668	200,150	393
S-102 <i>Pato</i>	Talgo/Bombardier	16	2005	330	8 800	25 Kv 50 Hz AC	1 435	200	318
S-103 <i>Velaro</i>	Siemens	16	2005 (essais)	350	8 800	25 Kv 50 Hz AC	1 435	200,840	404
S-104	Alstom/CAF	20	2004	270	4 400	25 Kv 50 Hz AC	1 435	107,100	238
S-120 <i>Alvia</i>	CAF	12	depuis 2005	250/220	4 000/2 700	25 Kv 50 Hz AC/ 3 Kv CC	1 435/1 667	106,960	238
S-130 <i>Patito</i>	Talgo/Bombardier	45	2006 (essais)	250	4 800/4 000	25 Kv 50 Hz AC/ 3 Kv CC	1 435/1 667	180	299

Selon les propos de Ana Pastor 100 000 passagers quotidiens sont transportés par 300 trains, cela donne 333 passagers par train en moyenne soit 105 % de taux de remplissage ! Belle performance.

Après avoir englouti 46 milliards d'€ en 20 ans, l'Espagne a toujours comme objectif de se doter de 7000 km de voies opérationnelles d'ici 2015 avec un investissement global de 82 milliards d'€.

« *La marque Espagne, hors de nos frontières sera reconnue comme une marque de prestige, comme une référence, comme un miroir pour les autres pays qui prévoient la construction de lignes à grande vitesse et voient en l'Espagne un modèle efficient et sûr auquel on peut se fier* » a aussi déclaré la ministre. Ceci n'a toujours pas convaincu les USA, malgré la signature de l'Arabie Saoudite.

Une population de 46 millions d'habitants, en baisse, un taux de natalité en berne, un PIB aux perspectives carrément négatives et égal à un peu plus de la moitié de celui de la France, un prix moyen du Km 25% plus cher qu'en France pour l'utilisateur, un taux de chômage proche des 25%, ce pays ne serait-il pas en train de construire une bulle ferroviaire à l'instar de la bulle immobilière qui l'a conduit à la situation que l'on connaît ? Les dommages collatéraux auprès de ses « partenaires », s'ils sont difficiles à quantifier, n'en sont pas moins réels et il ne faudrait pas que la France tombe dans le même piège, car c'est la direction que nous font prendre nos « grands élus » avec le GPSO et leur ego démesuré.

- Dans son dernier rapport paru en 2010, l'observatoire des trafics à travers les Pyrénées nous donne ses conclusions :

		Grandes Lignes international							
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total		126,2	137,5	145,0	152,6	160,3	168,3	175,0	173,3
Fer		1,2	1,2	1,2	1,0	1,0	1,2	0,9	0,9
Air		43,7	49,0	52,0	58,4	63,8	68,8	75,5	71,4
Route - Autocars		8,8	8,8	8,8	5,8	5,9	9,0	9,0	9,0
Routes - VL		72,5	78,5	83,0	87,4	89,6	89,3	89,6	92,0

		Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 + Suisse + Norvège							
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total		75,0	80,5	84,4	84,8	87,4	91,8	93,2	102,0
Fer		1,2	1,1	1,1	0,9	0,9	1,1	0,8	0,8
Air		5,6	6,1	6,1	6,7	7,4	8,3	9,7	10,0
Route - Autocars		6,6	6,6	6,6	2,9	2,9	6,5	6,5	6,5
Route - VL		61,6	66,7	70,6	74,3	76,2	75,9	76,2	84,7

Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et la France,

L'évolution du nombre de voyageurs traversant les Pyrénées en train est très peu significative tout au long de la période 2001-2008.

La tendance générale est cependant à la baisse.

Les prévisions de trafic de la nouvelle LGV Méditerranée inversaient la tendance

### Tráficos previstos originalmente en la LAV mixta internacional Figueres-Perpignan <sup>51</sup>

año	trenes de viajeros	mercantes	
2009	34	24	(3.9 millones de toneladas/año)
2019	50	54	(8.8 millones de toneladas/año)
2049	80	115	(18.6 millones de toneladas/año)

265.600 voyageurs en 2011 ont utilisé la liaison méditerranéenne inaugurée en décembre 2010 entre Barcelone, Girona, Figueres et Paris au rythme de 4 trains par jour (2 par sens).

1400 trains /an, 2 sens confondus soit moins de 190 passagers/train en 2011.

Prévision : 34 trains/j au départ soit avec un taux de remplissage de 80% sur 320 passagers sur un AVE de base =  $320 \times 80\% \times 34 \times 350j = 3\ 046\ 400$  passagers la 1ère année

Réalisé : 265 600 soit 8,7%

**Beau succès du fleuron des transports espagnol surtout avec l'effet « nouveauté » attendu qui devait inverser la tendance à la baisse du trafic voyageurs transpyrénéen**

### 3 - 2.1a) En Euskadi

● La CAPV d'une superficie de 7089km<sup>2</sup> compte 2 140 908 habitants soit une des densités (302hab/km<sup>2</sup>) de population les + élevées de la péninsule Ibérique (79 hab/km<sup>2</sup>).

En Biscaye, il y a 19 villes de + de 10 000hab, 19 en Gipuzkoa et 2 en Álava. Sur les 6 millions de déplacements journaliers qui se produisent en Euskadi, 41,4% se font à pied et 0,9% en bicyclette. Le reste, 57,7%, se fait par des moyens mécaniques. Parmi ceux-ci, c'est le moyen le plus polluant, l'automobile, qui assure l'essentiel (38,8%) des déplacements. Pour ce qui est des transports publics, l'autobus assure 9,8% des déplacements, le chemin

<sup>51</sup> [http://www.ferropedia.es/wiki/LAV\\_mixta\\_internacional\\_Figueres-Perpignan#cite\\_note-10#cite\\_note-10](http://www.ferropedia.es/wiki/LAV_mixta_internacional_Figueres-Perpignan#cite_note-10#cite_note-10)

de fer (tous modes confondus, métro, tram, trains), 7,7% et l'avion 0,4% (près de 2 500 000 voyageurs se déplacent annuellement depuis l'aéroport de Bilbao vers Madrid ou Barcelone).

Il faut souligner que le chemin de fer n'assure que 0,3% des déplacements entre Euskadi et le reste de l'Europe tandis que la voiture accapare 90% de ces mouvements et l'avion 1,4%. Plus de 47 000 déplacements journaliers se font par le fer entre les zones métropolitaines de Donostialdea, Gran Bilbao et Vitoria-Gasteiz. Aujourd'hui, il est impossible d'atteindre des vitesses supérieures à 100km/h sur le réseau ferré de la Communauté Autonome, et la vitesse moyenne entre Bilbao et Donosti est de 40km/h sur un parcours jalonné de nombreuses gares.

L'inefficience du système de transport basé de façon excessive sur la route, génère des coûts externes (pollution, occupation du sol, accidents, collapses, pertes de temps, effets sur l'environnement et le climat) évalués à 1,952 Mds € annuels soit 2,5% du PIB d'Euskadi.

- Le train n'a pas autant d'attrait que dans le reste de l'Espagne selon l'étude de mobilité Mobilia 2007. Ceci peut s'expliquer par l'absence de liaison directe du réseau conventionnel entre Bilbao et Donosti.

USO DE MODOS DE TRANSPORTE						
	Total viajes	Coche	Autobús	Tren	Avión	Otros
<b>Total</b>	<b>519.026,9</b>	<b>432.470,9</b>	<b>51.129,7</b>	<b>27.266,8</b> <b>5,25 %</b>	<b>12.668,9</b>	<b>19.336,8</b>
Comunidad Foral de Navarra	9.518,2	8.407,3	586,2	438,3 4,6%	95,9	133,7
País Vasco	21.595,1	18.142,5	2.862,3	477,4 2,2 %	499,2	417,0

- Une grande partie du réseau ferré conventionnel est saturée par le trafic de proximité surtout aux alentours de Bilbao et Donosti ce qui rend impossible le développement de trafics fret ou voyageurs longue et moyenne distance.

*o L'accès du Pays Basque à l'écartement international permettant aux trains conventionnels de cette largeur de circuler sur le nouveau réseau.*

*o La compatibilité avec le trafic de marchandises afin de venir en appui au réseau conventionnel qui se trouve déjà à saturation.*

Ce sont ces arguments officiels qui ont amené l'élaboration du Y Basque pour lequel 3 scénarii ont été élaborés et retenir in fine le plus favorable au transport des marchandises (scénario C) alors que la mobilité des personnes est présentée comme un problème majeur, car c'est celui qui apporte le plus de subventions européennes !

### 3- 2 .2) En France

Après la mise en service de la LGV Est, par exemple, les trains Corail ont été supprimés totalement, obligeant les habitants des villes moyennes (Commercy, Toul, Longwy, Neufchâteau, Verdun) à se rendre à Nancy en voiture pour prendre le TGV vers Paris. Auparavant le train Corail desservait toutes ces villes.

D'ailleurs, si certains usagers bénéficient de la desserte par TGV, ils perdent la qualité du service jusque là offerte par une modification du cadencement des trains. Les horaires des TER sont recalculés par rapport au passage des TGV, et non plus par rapport au besoin des déplacements. Ainsi, les TER empruntés par les collégiens et les lycéens ne passent plus à des horaires adaptés pour eux. C'est un véritable assèchement de la desserte des villes moyennes qui est programmé.

L'attractivité du chemin de fer existant passe par l'amélioration du confort, des dessertes, de la ponctualité, de l'intermodalité des gares, du drainage des territoires. La grande vitesse ne constitue en aucune façon la priorité absolue pour l'amélioration du transport ferroviaire. Car, en agissant comme « un aspirateur de trafic », la LGV participe au démantèlement du réseau ferré classique, à sa dévitalisation et, à terme, à son abandon progressif. C'est le processus que l'on constate malheureusement aujourd'hui.

### 3 - 2.2a) En Aquitaine : Etat actuel de la ligne Hendaye-Bayonne

#### ➤ Rappel de la polémique des chiffres

Intitulé «Trafics pris en compte pour établir le programme d'aménagement capacitaire de l'axe avant réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux Espagne», le document avance un trafic de 38 TER par jour en 2007, entre Bayonne et Hendaye. Or, le Cade en a compté 16. Depuis que la contre-expertise réalisée par un cabinet suisse, pendant le débat public de 2006, affirmait que ces chiffres étaient surestimés, les opposants à une nouvelle ligne se méfient des données de RFF.

Pour Etienne Picher, responsable de l'unité de Bordeaux en charge des études et de la concertation des GPSO, le calcul est le suivant : le 18 mai 2010 par exemple, 19 TER ont roulé sur la ligne Hendaye Bordeaux, 8 TER sur la ligne Hendaye Pau et 8 TER sur la ligne Bayonne Saint-Jean-Pied-de-Port, actuellement desservie par bus. Ce qui ferait donc 35 trains régionaux.

#### ➤ Trafic actuel sur la ligne : 102 trains

##### • 80 trains de Voyageurs (Source : Fichiers SNCF)

Hendaye - Bayonne - Bordeaux : 44 trains

- 21 TER (8=> 13<=)
- 5 Intercités (2=> 3<=)
- 3 Lunea (1=> 2<=)
- 15 TGV (7=> 8<=)

Bayonne - Pau : 27 trains

- 12 TER (6=> 6<=)
- 13 Intercités (6=> 7<=)
- 2 Lunea (1=> 1<=)

Bayonne - St Jean Pied de Port : 9 trains

9 TER (5=> 4<=)

##### • 22 trains de Fret (11 par sens sur l'Adour, 6 ou 7 à partir de Glain aujourd'hui)

##### - Le trafic des TER Trafic des Trains Express Régionaux (en millions de voyageurs\*kilomètres)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bordeaux - Périgueux	63,6	66,0	69,6	72,0	74,4	76,4	76,1	83,1	89,2
Périgueux - Brive	7,0	7,4	7,3	7,9	7,7	7,2	7,8	7,8	8,3
Bordeaux - Angoulême	13,9	14,3	15,4	16,7	17,8	20,8	19,1	19	19,6
Bordeaux - Agen	68,6	70,9	76,3	82,4	86,8	96,7	95,3	94,9	101,5
Bordeaux - Arcachon	62,4	65,7	67,2	71,3	76,0	84,1	86,1	87,4	92,1
Bordeaux - Bergerac - Sarlat	41,2	42,5	42,8	47,7	49,9	51,9	49,9	49,4	51,9
Bordeaux - Mont de Marsan	24,	25,3	26,	30,	32,	38,	38,	37,	39

	0		4	5	7	1	8	8	
Agen - Périgueux	9,9	10,5	11,0	11,7	12,4	11,4	11,8	11,5	11,7
Bordeaux - Saint Mariens	9,6	10,0	10,6	10,5	10,7	11,7	11,9	12,3	13,6
<b>Bordeaux - Hendaye 232km voyageurs</b>	<b>30,8</b> 13 27 58	<b>29,8</b> 128 448	<b>49,2</b> 212 068	<b>56,7</b> 24 49 36	<b>62,1</b> 26 76 72	<b>76,6</b> 330 172	<b>69,3</b> 298 706	<b>71,3</b> 307 327	<b>79</b> 34051 7
Bordeaux - Pau -Tarbes	19,2	22,4	20,1	21,6	22,2	26,4	29,8	26,9	32,8
Hendaye - Tarbes 170 km	5,6 32 94 1	6,6 388 23	8,3 488 23	11,0 64 70 5	10,6 62 35 4	11,1 652 94	10,9 641 17	10,5 617 65	11,8 69412
Bordeaux - Pointe de Grave	12,3	13,7	15,0	15,3	17,4	18,6	18,7	14,5	19,2
Pau - Oloron	2,9	3,4	3,6	4,2	4,4	4,9	4,6	3,8	4,6
Bayonne - St Jn Pd de Port 50 km	1,9 38 00 0	2,0 400 00	2,3 460 00	2,5 50 00 0	2,8 56 00 0	2,9 580 00	2,7 540 00	2,1 420 00	2,7 54000
<b>TOTAL</b>	<b>37</b> <b>2,9</b>	<b>390</b> <b>,5</b>	<b>42</b> <b>5,1</b>	<b>46</b> <b>2,6</b>	<b>48</b> <b>7,9</b>	<b>53</b> <b>8,8</b>	<b>53</b> <b>2,8</b>	<b>53</b> <b>2,3</b>	<b>577</b>
<b>Total voyageurs Bdx- Bye + He- Tbes +Bye-Garazi</b>	<b>20</b> <b>36</b> <b>99</b>	<b>207</b> <b>271</b>	<b>30</b> <b>68</b> <b>91</b>	<b>35</b> <b>91</b> <b>01</b>	<b>38</b> <b>60</b> <b>24</b>	<b>45</b> <b>34</b> <b>66</b>	<b>41</b> <b>68</b> <b>23</b>	<b>41</b> <b>10</b> <b>92</b>	<b>46392</b> <b>9</b>

(Source : SNCF)

Evolution du trafic TER 2000-2009

### ➤ Fréquentation

Malgré une « amélioration » des services ferroviaires, la fréquentation moyenne des gares du Pays Basque n'a pas connu l'envolée attendue et s'est même effondrée en 2010.

Nombre de passagers montés et descendus en Gare							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bayonne	866350	902727	910840	931241	902240	877815	915601
Biarritz	439478	466552	457941	435762	417168	400404	418560
St Jean de Luz	311673	324292	318170	312578	284684	276104	308556
Total	1617501	1693571	1686951	1679581	1604092	1554323	1642717

(Source SNCF)

### ➤ Taux de remplissage

1 640 000 voyageurs en moyenne sur les 7 dernières années (sur 360 j/an en moyenne)

<b>Global :</b>	1 640 000	80 trains	<b>57 passagers/train</b>
<b>TER (dont Bordeaux-Hendaye):</b>	400 000	42 trains	<b>26 passagers/train</b>

TER Bordeaux-Hendaye	286 000	21 trains	38 passagers/train
Grandes Lignes passagers/train	1 240 000	38 trains	91

### 3 - 3) Le Transport Marchandises

*Le transport intérieur de marchandises par fer s'est effondré en France comme en Espagne, surtout après 2008, avec une baisse pour la période 2000-2009 de 42% en France et de 39% en Espagne. Sur la période 2009-2011, l'Espagne a perdu 21 000 entreprises de transport routier et 130 000 emplois dans ce secteur. Depuis 5 ans nous assistons à une baisse du trafic routier, or l'une des justifications majeures de la ligne nouvelle en Pays Basque est de capter une partie de l'augmentation attendue du trafic routier.*

*Une étude de Fomento précise que « un maximum de 11% du trafic routier international est captable par le fer. »*

*Si les marchandises captées se répartissaient équitablement entre Méditerranée et Atlantique, ce qui est loin d'être le cas, cela signifierait 5,5 millions de tonnes de fret en plus en 2025 sur les rails à Hendaye et 6,5 millions en 2040, nous sommes loin des 21 millions de tonnes annoncées par RFF en 2025.*

Le transport intérieur de marchandises routier a cru de façon importante en Espagne ces 10 dernières années pour s'effondrer suite à la crise de 2008 et la situation s'est aggravée avec la crise actuelle dont les conséquences ne sont pas quantifiables à ce jour.

Le fret ferroviaire a subi les mêmes avatars dans les 2 pays qui orientent l'essentiel des crédits ferroviaires à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse non rentables.

	Transport Marchandises	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/ 2000
ESP: Espagne	OCDE Transport fer interne Mt/km	12171	12322	12247	12411	12018	11641	11599	11124	10287	7391	-39%
FRA: France		55350	50344	49977	46758	45035	39659	41179	42612	40516	32137	-42%
ESP: Espagne	OCDE Transport route interne Mt/km	148714	161041	179519	187045	214717	227381	235790	253767	238656	208646	+40,3 %
FRA: France		184222	189023	188596	189226	197412	193153	198829	207025	195515	166052	-10%

Il est important de rappeler que l'une des justifications majeures de la ligne nouvelle en Pays Basque est de capter une partie de l'augmentation attendue du trafic routier, or depuis 5 ans nous assistons à une baisse de ce trafic et celle-ci n'est plus seulement conjoncturelle comme le montrent les statistiques suivantes.

#### 3 - 3 .1) En Espagne

Selon Ignacio Cepeda<sup>52</sup>, président de Guitrans, l'Espagne aurait perdu sur les 3 dernières années (2009-2011) 21 000 entreprises de transport routier et 130 000 emplois dans ce secteur.

Selon Fomento, le parc de poids lourds autorisés pour le transport de marchandises par la route a évolué de la façon suivante :

Période	Total	Total rig	3,6 a 7 t	7,1 a 10 t	10,1 a 14 t	14,1 a 18 t	18,1 a 20 t	+ de 20 t	Tracteurs
2004	356.054	207.438	52.115	52.877	64.399	28.468	3.226	6.353	148.616
2005	369.275	209.800	51.546	53.753	64.969	30.029	3.605	5.898	159.475
2006	388.179	223.916	55.680	57.940	68.043	32.501	4.203	5.549	164.263
2007	400.007	221.538	53.281	57.584	66.806	34.150	4.433	5.284	178.469
2008	397.834	224.872	55.979	59.368	66.061	34.314	4.283	4.867	172.962

<sup>52</sup> <http://www.diariovasco.com/v/20120130/economia/crisis-gasoleo-llevar-transportistas-20120130.html>

2009	386.201	213.850	52.776	56.807	62.722	32.948	4.150	4.447	172.351
2010	355.324	200.357	51.863	54.527	56.986	29.742	3.524	3.715	154.967

Le parc de poids lourds espagnol est inférieur à celui de 2004 et son vieillissement s'accroît avec la crise qui perdure (plus des 2/3 du parc entre 6 et 15 ans, importations sous le niveau de 2004). Il sera donc difficile pour le rail de « capter » la croissance annoncée du fret routier.

Tipo de servicio y antigüedad del vehículo	Total		
	Total	Vehículo rígido	Tractor
<b>TOTAL</b>	<b>349.593</b>	<b>189.877</b>	<b>159.716</b>
de menos de 2 años	22.676	7.656	15.020
de 2 a 3 años	32.605	13.972	18.633
de 4 a 5 años	64.010	28.586	35.424
de 6 a 10 años	114.465	57.225	57.240
de 11 a 15 años	58.713	34.699	24.014
de más de 15 años	57.124	47.739	9.385

*Fuente: D. G. de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento. Datos a 31 de diciembre de 2011*

### 3 - 3.1a) Transpyrénéen

Il est intéressant d'examiner l'évolution du trafic portugais dans le cadre du transpyrénéen dont les statistiques prises en compte nous sont fournies par l'observatoire correspondant. Des éclaircissements seront nécessaires car les mêmes sources ne donnent pas les mêmes résultats. Le transport international terrestre du Portugal ne se fait qu'à travers l'Espagne, ainsi si l'on observe les données issues, soit du Portugal (INE IP 2011), soit de Fomento (Espagne) ou bien de l'Observatoire des Transports Pyrénéens on constate des écarts importants.

Ainsi, pour le trafic routier international :

- Source Portugal institut de la statistique

### III.9.10 - Comércio internacional de mercadorias segundo os modos de transporte

#### III.9.10 - International trade of goods according to modes of transport

Unidade: milhares de t

Unit: thousand

	Total		Rodoviário		Marítimo		Aéreo		Outros	
	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas
Portugal										
1990	32 062	11 990	3 033	2 941	28 540	8 503	35	304	454	24
1995	42 912	15 321	6 946	6 069	35 614	8 761	34	303	318	18
2000	52 163	16 128	12 553	8 621	37 694	7 038	44	374	1 872	9
2005	55 468	24 706	14 522	13 611	38 333	10 621	43	297	2 570	17
2006	54 062	26 974	14 095	14 527	37 796	11 962	120	267	2 051	21
2007	54 704	28 767	15 597	15 835	36 984	12 285	125	387	1 998	26
2008	51 567	27 601	14 440	13 242	34 553	13 143	39	515	2 535	70
2009	49 731	25 343	14 355	11 488	32 950	12 725	44	747	2 382	38
<b>2010</b>	<b>49 905</b>	<b>28 646</b>	<b>14 898</b>	<b>12 176</b>	<b>32 423</b>	<b>15 163</b>	<b>118</b>	<b>821</b>	<b>2 466</b>	<b>48</b>
	Total		Road		Sea		Air		Others	
	Incoming	Outgoing	Incoming	Outgoing	Incoming	Outgoing	Incoming	Outgoing	Incoming	Outgoing

© INE, I.P., Portugal, 2011. Informação disponível até 30 de Setembro de 2011. Information available till 30th September, 2011.

Fonte: INE, I.P., Estatísticas dos Transportes.

Source: Statistics Portugal, Transport Statistics.

### III.9.9 - Transporte rodoviário de mercadorias

#### III.9.9 - Road transport of goods

	Veículos utilizados	Distância percorrida		Mercadorias transportadas		Toneladas-quilómetro calculadas	
		Transporte nacional	Transporte internacional	Transporte nacional	Transporte internacional	Transporte nacional	Transporte internacional
	N.º	milhares km		milhares t		milhões	
Portugal							
1990	x	2 264 545	373 332	248 531	3 210	10 972	5 221
1995	x	2 248 741	537 081	263 195	5 741	11 119	7 707
2000	19 150	825 227	799 324	103 219	9 311	7 473	12 185
2005	66 999	2 309 188	1 667 739	306 390	26 988	17 425	25 231
2006	67 925	2 306 719	1 787 129	291 995	30 248	17 590	27 442
2007	67 174	2 314 198	1 837 886	290 387	34 005	18 374	28 032
2008	63 198	2 166 662	1 446 057	264 495	26 253	16 858	22 091
2009	58 363	1 887 157	1 359 672	228 390	21 758	13 969	21 387
<b>2010</b>	<b>53 875</b>	<b>1 777 408</b>	<b>1 394 025</b>	<b>196 699</b>	<b>21 216</b>	<b>12 554</b>	<b>22 086</b>
	Vehicles employed	Distance travelled		Goods carried		Tonne-kilometre calculated	
		National transport	International transport	National transport	International transport	National transport	International transport
	No.	thousand km		thousand t		millions	

© INE, I.P., Portugal, 2011. Informação disponível até 30 de Setembro de 2011. Information available till 30th September, 2011.

Source: Statistics Portugal, Survey on Carriage of Goods by Road.

On constate des écarts importants dans la même source, dont il faudra identifier la cause

2010 : 27074 et 21216 écart : 5858 +22%

2009 : 25843 et 21758 : 4085 +16%

2008 : 27682 et 26253 : 1429 +5%

2007 : 31432 et 34005 :-2573 -8%

Source Fomento / Observatoire Pyrénéen

## TRANSPORTE INTERNACIONAL ESPAÑA. 2008

### España -Europa (por los Pirineos)

Miles de Ton	O/D ESPAÑA	%	O/D LA P. IBERICA	%
CARRETERA (1)	97.128	45%	107.800	44%
FERROCARRIL (2)	3.864	2%	4.211	2%
MARÍTIMO (3)	113.270	53%	130.811	54%
<b>TOTAL</b>	<b>214.261</b>	<b>100%</b>	<b>242.822</b>	<b>100%</b>

Fuente: 1. Observatorio de los Pirineos 2008 Actualizado  
 2. Datos RENFE 2008  
 3. Anuario Puertos del Estado 2008 y Estadística dos Transportes 2008 de Portugal

### España -Portugal

Miles de Ton	2008	%
CARRETERA	24.495	82%
FERROCARRIL	725	2%
MARÍTIMO	4.834	16%
<b>Total</b>	<b>30.054</b>	<b>100%</b>

Fuente: Observatorio Transformerizo Hispano Luso

Nota : Los datos del transporte internacional con los Pirineos, con Origen/ Destino Península Ibérica recoge los datos de tránsito terrestres por España y los tráficos marítimos desde Portugal a Europa

La différence des transits routiers entre la péninsule ibérique et l'Espagne nous donne la part de transit du Portugal soit 10 672 milliers de T ce qui laisse supposer que les échanges Espagne-Portugal représentent :  $24\,495\text{mT} - 10\,672\text{mT} = 13\,823\text{Mt}$ .



Curieusement on constate un bond conséquent du trafic international en 2008 (période de référence) dans les séries de l'Observatoire pyrénéen alors que les séries statistiques de Fomento<sup>53</sup> et d'Eurostat ne font pas apparaître ce phénomène.

<sup>53</sup> <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/C225C9E3-6FOC-4BF7-90CD-3B23A6479F7F/109310/TransporteInternacionalenero2012.pdf>

TRANSPORTE DE MERCANCIAS INTERNACIONAL (DUAS)					
MODOS DE TRANSPORTE	2005	2006	2007	2008	2009
	TON (Miles)				
CARRETERA	93.903	83.196	87.683	127.221	106.510
FERROCARRIL	3.022	1.606	1.673	2.546	1.783
MARÍTIMO	261.692	262.100	272.154	269.254	229.683
AÉREO	4.497	4.627	4.734	5.469	4.615
<b>TOTAL</b>	<b>363.114</b>	<b>351.529</b>	<b>366.244</b>	<b>404.490</b>	<b>342.591</b>

(Source Fomento)

Exportaciones españolas por carretera realizadas por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros) (miles de tn)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
España	16.436	18.876	21.087	24.639	24.142	28.573	28.200	29.360	30.530	34.094	28.987	30.221
Portugal	3.739	3.646	4.136	4.667	4.105	7.857	8.454	8.323	9.183	8.688	7.799	7.031
Polonia						682	1.041	1.599	2.043	2.274	2.217	2.495
Francia	4.784	4.369	4.390	4.205	4.176	4.237	3.083	3.302	3.414	2.673	2.283	2.185
Alemania	1.664	1.687	1.734	1.861	1.885	1.904	1.821	2.098	2.061	1.638	1.262	1.287
República Checa		464	397	516	499	722	610	830	1.005	976	895	845
Italia	1.045	1.050	1.014	1.218	1.168	1.823	1.736	1.386	1.055	1.292	1.067	782
Eslovaquia					216	287	384	579	693	652	601	551
Lituania					141	152	253	322	414	494	524	450
Países Bajos	712	782	676	708	742	984	699	1.005	625	592	443	440
Hungría			65	77	110	186	265	375	551	437	505	410
Suiza										90	94	284
Bulgaria								71	75	50	395	282
Eslovenia			71	55	86	146	208	230	197	250	255	206
Reino Unido	709	525	430	397	446	405	369	469	413	325	269	188
Letonia				72	46	78	92	163	148	195	90	181
Bélgica	433	457	545	440	459	434	336	265	268	191	162	167
Rumania								82	346	133	140	133
Luxemburgo	198	243	238	189	174	176	114	147	163	181	125	106
Austria	267	225	248	240	296	314	280	190	191	118	111	101
Suecia		46	34	90	111	102	68	83	81	85	55	72
Croacia										39	53	60
Finlandia	27	58	36	29	25	45	49	39	37	24	48	49
Irlanda	43	61	28	56	62	69	84	79	130	48	49	37
Dinamarca	184	162	106	152	173	147	82	55	57	32	33	27
Grecia					59	43	34	69	46	47	35	23
Noruega	10	13	8	19	25	30	26	11	31	24	19	13
Estonia					8		21	37	47	59	89	12
<b>TOTAL</b>	<b>30.251</b>	<b>32.684</b>	<b>35.243</b>	<b>39.630</b>	<b>39.154</b>	<b>49.396</b>	<b>48.309</b>	<b>51.169</b>	<b>53.804</b>	<b>55.701</b>	<b>48.605</b>	<b>48.638</b>

Fuente: EUROSTAT.

Importaciones españolas por carretera realizadas por los vehículos pesados de varios países europeos (UE-27 y otros) (miles de tn)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
España	15.408	17.378	19.163	22.993	21.838	27.144	28.670	27.626	29.594	27.944	24.513	26.496
Portugal	3.068	3.020	3.106	3.980	4.059	7.712	7.465	8.775	9.932	7.810	6.899	6.602
Francia	6.213	5.319	5.315	4.680	4.756	4.815	3.483	3.888	3.671	2.989	2.358	2.375
Polonia						518	863	1.509	1.820	2.162	2.164	2.001
Alemania	1.950	1.769	2.061	1.956	2.115	2.108	2.025	2.102	2.186	1.653	1.312	1.161
República Checa		553	379	500	376	634	635	753	876	901	758	723
Italia	1.240	1.039	1.147	1.161	1.141	1.908	1.897	1.480	1.221	1.199	916	707
Eslovaquia					238	250	478	434	687	572	569	536
Países Bajos	821	915	806	910	825	1.106	892	1.098	761	762	513	470
Lituania					138	150	264	348	352	427	462	425
Hungría			49	93	82	168	280	401	509	414	460	364
Bulgaria								32	89	62	331	330
Suiza										95	227	239
Bélgica	513	663	743	565	566	481	420	327	379	234	227	191
Rumanía								130	377	138	145	178
Reino Unido	707	547	455	386	402	330	332	345	343	318	220	148
Letonia				62	50	59	97	111	157	180	80	136
Luxemburgo	200	294	283	192	157	192	117	165	183	158	113	131
Eslovenia			73	79	53	124	177	179	184	159	214	116
Austria	283	206	240	222	255	294	288	245	211	121	112	80
Irlanda	53	65	40	65	63	91	81	85	155	50	75	57
Finlandia	43	52	44	22	25	46	38	38	41	16	41	54
Croacia										23	8	53
Suecia		23	41	101	110	103	75	53	68	72	13	38
Estonia					9		43	38	47	52	57	32
Dinamarca	199	152	109	135	176	140	95	81	56	40	20	24
Grecia					38	40	28	79	39	56	36	17
Noruega	13	11	9	17	10	25	40	16	18	16	26	14
<b>TOTAL</b>	<b>30.711</b>	<b>32.006</b>	<b>34.063</b>	<b>38.119</b>	<b>37.482</b>	<b>48.438</b>	<b>48.783</b>	<b>50.338</b>	<b>53.956</b>	<b>48.623</b>	<b>42.869</b>	<b>43.699</b>

Fuente: EUROSTAT.

Le tableau ci-dessous reprend les séries statistiques Eurostat des importations et exportations (ex ci-dessus) de l'Espagne et du Portugal nous permettant une évaluation fiable du trafic routier transpyrénéen. Nous avons considéré aux fins d'évaluation que le trafic avec l'Espagne effectué par les camions portugais représentait les échanges entre les 2 pays donc non transpyrénéen.

Nous avons ainsi extrait la série de trafic transpyrénéen dont la moyenne annuelle sur ces 12 années se situe sous les **75 000 Mt (74 296Mt)**.

Année	Xport c.esp	Xport c. autres	Xport Portugal	Total xport trpyr	Imprt c. esp	Imprt c. autres	Imp Portugal	Total Imprtr trpyr	Trafic Total trpyr
1999	16436	13815	3739	26512	15408	15403	3068	27643	54155
2000	18876	13788	3646	29018	17378	14628	3020	28986	58004
2001	21087	14156	4136	31107	19163	14900	3106	30957	62064
2002	24639	14991	4667	35650	22993	15126	3980	34139	69789
2003	24142	15012	4105	35049	21838	15644	4059	33423	68472
2004	28573	20823	7857	41539	27144	21294	7712	40726	82265
2005	28200	20109	8454	39855	28670	20113	7465	41318	81173
2006	29360	21809	8323	42846	27626	22712	8775	41563	84409
2007	30530	23274	9183	43872	29594	24362	9932	44024	87896
2008	34094	21607	8688	47013	27944	20679	7810	40813	87826
2009	28987	19618	7799	40806	24513	18356	6899	35970	76776
2010	30221	18417	7031	41607	26496	17203	6602	37097	78704

891533

### 3 - 3.1b) Captable par le fer

Cette étude de Fomento est très intéressante dans la mesure où on apprend que « un maximum de 11% du trafic routier international est captable par le fer. »

Hipótesis de cálculo del volumen de mercancías transferibles de la carretera al ferrocarril: Tráficos Internacionales

- Se utiliza la misma metodología que en el caso de tráficos de mercancías contenerizables de ámbito nacional captables por el ferrocarril, asimilando a este criterio los tráficos no contenerizables y considerando que la totalidad de los mismos se engloban en la franja comprendida de más de 600 kilómetros de distancia entre origen y destino.
- La base de datos utilizada es el Observatorio de los Pirineos, del año 2004, actualizada al año 2008 (último informe de Junio de 2010), de donde se obtienen los coeficientes de actualización entre ambos años. El ámbito del transporte es internacional, entre España y el resto de Europa, incluyendo tráficos desde Portugal y Marruecos. Las tablas en base a las cuales se han actualizado los tráficos y los coeficientes utilizados en esta parte de la metodología son las siguientes:



AÑO	CARRETERA
2008	1.01
2009	1

Fuente: Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos. Principales cifras actualizadas al año 2008

- Los ratios de actualización obtenidos para el transporte por carretera son de 1,01 para el periodo 2004 a 2008 y se ha considerado que en 2009 los datos de carretera permanecen iguales a los datos del año 2008.

On peut également remarquer le « décalage » des tonnages transportés par la route et le fer entre Fomento et l'Observatoire transpyrénéen en 2009.

Par hypothèse, nous nous référons aux données Eurostat dont est issu notre tableau ci-dessus.

En 2009 (année de référence de l'étude Fomento) le trafic transpyrénéen routier s'établit à 76 776 Mt.

12.832 Mil Toneladas de la carretera de ámbito internacional son susceptibles de transferirse al ferrocarril

- Los resultados obtenidos para la captación de tráficos en el año 2009, se muestran en la tabla adjunta:

Miles de Ton	TRANSPORTE INTERMODAL INTERNACIONAL 2009						
	SITUACION ACTUAL			TRANSFERENCIA DE MERCANCIAS DE LA CARRETERA AL FERROCARRIL			
	FERROCARRIL (1)	CARRETERA	TOTAL	Máximo Captable por el FFCC	FERROCARRIL Máximo	CARRETERA tras captable ffcc	TOTAL
Total	3.073	107.800	110.873	12.382	15.455	95.419	110.873
Porcentaje(%)	3%	97%	100%	11%	14%	86%	100%

Fuente: "Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos. Principales cifras actualizadas al año 2008" y elaboración propia.  
(1) Incluye tráficos de tránsito por España

- El tráfico terrestre internacional "contenerizable" alcanzó 110.873 Miles de Ton. en 2009, de las cuales el 107.800 Miles de Ton. (97,2%) correspondieron al transporte por carretera y 3.073 Miles de Ton. (2,8 %) al ferrocarril.
- De la aplicación de la metodología específica para el cálculo de la transferencia modal al ferrocarril en técnica intermodal de las mercancías contenerizables, se obtiene que un máximo de 12.382 Miles de Ton. (11,2%) de la carretera en ámbito internacional podrían ser captables por el ferrocarril, con lo que se alcanzaría un tráfico intermodal total en ferrocarril de 15.455 Miles de Ton. (13,9%).

Selon le CGEDD, les prévisions de croissance pour l'Espagne (nous supposons qu'elles sont identiques au Portugal) s'établissent ainsi : 2,52% par an jusqu'en 2025 et 1,37% de 2026 à 2040 et au-delà.

Tenant compte de la réalité connue de 2009 à 2013, la progression globale en 2025 sera de +29,7 % et 59% en 2040 en l'absence de toute autre crise.

Ces progressions appliquées au trafic transpyrénéen donneraient les résultats suivants :

En 2025 76776 mTx1,297 = 99 578 Mt  
En 2040 76776 mTx 1,54 = 118 235 Mt

Compte tenu de la captabilité, le transfert modal maximum s'établirait ainsi :

En 2025 : 99578 x .11 = 10 953 Mt  
En 2040 : 118235 x .11 = 13 000 Mt

Si les marchandises captées se répartissaient équitablement entre Méditerranée et Atlantique, ce qui est loin d'être le cas (voir notre étude sur les corridors paragraphe 4-2.1a) cela signifierait 5,5 millions de tonnes de fret en plus en 2025 sur les rails à Hendaye et 6,5 millions en 2040, nous sommes loin des 21 millions de tonnes annoncées par RFF en 2025.

### 3 - 3.2) En Euskadi

#### ● Etat des lieux

« Actuellement, le trafic de marchandises stagne faute de capacité sur les réseaux (saturation due au trafic voyageurs de proximité, tronçons à voie unique, signalisation insuffisante, tracé inadéquat avec de fortes pentes, manque de voies d'évitement etc...) et faute d'adéquation du matériel roulant » (Extrait traduit du rapport du Gouvernement Basque 02/2008)

#### ● Etat des lieux sur le réseau Miranda-Irun de ADIF

Sur le plan du fret, on assiste à une stagnation due à la présence de zones critiques qui limitent la possibilité de nouveaux sillons et rares sont les réaménagements en faveur du fret. Les marchandises transportées sont : conteneurs, produits sidérurgiques, automotion, granulats solides et liquides.

Ce tronçon est le moins saturé sauf Tolosa-Donosti-Irun (trafic de proximité) à la limite de ses capacités.

Les terminaux de fret sont : Irun pour le trafic transfrontalier et Pasages pour des marchandises comme ferrailles, papier, granulats, automotion. Les terminaux secondaires sont Beasain et Hernani (50 000T par an chacun)

### 3 - 3 .3) En France/Aquitaine

Comme on l'a déjà signalé, on assiste à un effondrement du fret ferroviaire en France comme en Espagne.

Cependant RFF tente par tous les moyens de démontrer une progression de celui-ci afin de justifier le projet GPSO.

**Rappel situation du fret : « La plate-forme d'Hendaye est spécialisée dans le transfert rail/rail, du fait notamment de l'écartement différent des voies entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Elle voit transiter sur ses quais une partie importante du trafic en direction ou en provenance de la Péninsule Ibérique, soit environ 3 million de tonnes par an. Les travaux prévus dans le cadre du schéma directeur des installations ferroviaires d'Hendaye/Irun devraient aboutir à un trafic de 5,5 millions de tonnes en 2006, 7,8 millions de tonnes en 2010 et 9 millions de tonnes en 2015.<sup>54</sup> »**

**Fret : 2,57 millions de tonnes au CF de Hendaye - Irun en 2007 (Source CCI Bayonne 2010). Avec 1,2 millions de tonnes l'activité du fret à Hendaye, est en chute de 53% (avec une baisse de 49,3% pour la seule année 2009).**

**Le CESR Aquitaine explique :**

**« La baisse des chantiers assurant les échanges avec la Péninsule ibérique (Bayonne Mouguerre et Hendaye Irun s'élève à -49,3%. Le contexte économique et la concurrence intra modale expliquent ce résultat »**

<sup>54</sup> <http://www.bayonne.cci.fr/index.php/component/content/article/39/82-transport-et-logistique>

De nombreux éléments négatifs permettent de mettre en doute la volonté de développer le fret ferroviaire :

- Abandon des wagons isolés (42% de l'activité SNCF) ;
- Délocalisation de la construction automobile espagnole vers les pays de l'Est (actuellement 55% des marchandises passant par train à Hendaye sont liées à l'automobile) ;
- Fermeture des terminaux fret rail à Hendaye et Mouguerre envisagé par un rapport du Commissariat Général au développement Durable ;
- Non connexion du CEF à la nouvelle ligne du projet pourtant annoncée comme principalement fret ;
- Augmentation des péages demandés par RFF à la SNCF ;
- Autorisation de circuler des camions de 44 tonnes ;
- Sans parler de la crise financière (RFF admettant que la précédente a repoussé ses prévisions de 10 ans).

## 3 - 4) Conclusions

*En matière de trafic voyageur, les déplacements à longue distance représentent donc environ 1,3% des déplacements. »*

*Il est faux de dire que la grande vitesse est au service de l'intérêt général : 50% des utilisateurs le sont pour des raisons d'ordre professionnel et la population concernée ne dépasse guère 10% de l'ensemble des citoyens.*

*Plus les trains circulent vite, moins les infrastructures qui les accueillent ont de capacité. Des choix stratégiques intégrant les coûts et privilégiant pour cela la capacité à la vitesse s'imposent.*

*En matière de fret ferroviaire il est impératif d'adapter les infrastructures aux besoins futurs estimés de façon crédible.*

*Les raisons qui conduisent à la décision d'investissement public satisfont plus à des stratégies politiques, des fantasmes de dirigeants locaux à l'appui d'un hypothétique développement économique et aussi des lobby de grands groupes du BTP qu'à la mise en place d'une offre calibrée, en harmonie avec une estimation raisonnable des besoins futurs.*

Dans sa présentation de l'enquête nationale des transports et déplacements, la SETRA<sup>55</sup> indique :

« Le poids de la mobilité à longue distance est marginal en termes de nombre de déplacements, mais beaucoup plus significatif en termes de distances parcourues.

Le poids de la mobilité à longue distance au sein de l'ensemble des déplacements, si l'on se réfère au nombre de déplacements, est négligeable : c'est ainsi que, d'après l'ENTD, les déplacements à longue distance sont au nombre de 789 millions, alors que les déplacements locaux peuvent être estimés sur l'année à environ 59,5 milliards pour la même population. Les déplacements à longue distance représentent donc environ 1,3% des déplacements. »

Si l'on distingue les voyages selon leur motif, l'ENTD constate qu'un actif effectue en moyenne 5,4 voyages pour motifs personnels et 2,47 voyages pour motifs professionnels. Les parts modales au sein des voyages pour raisons professionnelles se modifient de façon très substantielle au profit du train, qui augmente sa part de marché de 26,5 à 40,4%, et au détriment de la voiture dont la part modale recule de 59,1 à 50,2%. De plus, il est notoire qu'environ 50% des utilisateurs le sont pour des raisons d'ordre professionnel, et que la population concernée ne dépasse guère 10% de l'ensemble des citoyens.

**Il est faux de dire que la grande vitesse est au service de l'intérêt général !**

<sup>55</sup>Référence internet :

[http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche\\_Mobilite\\_no2.pdf](http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche_Mobilite_no2.pdf)

Plus les trains circulent vite, plus ils consomment d'énergie et moins les infrastructures qui les accueillent ont de capacité. Des choix stratégiques intégrant les coûts et privilégiant pour cela la capacité à la vitesse s'imposent.

Et à l'heure de l'internet et des visioconférences, le « business » justifiera-t-il *encore plus* de très grande vitesse ? On peut en douter.

En matière de fret ferroviaire il est impératif d'adapter les infrastructures aux besoins futurs estimés de façon crédible. Ainsi l'Espagne connaît une crise sans précédent pour avoir surestimé son offre immobilière et ne l'avoir pas adaptée aux besoins futurs prévisibles des populations. Elle réitère son erreur semble-t-il en matière d'infrastructures ferroviaires où elle a déjà du fermer après 6 mois d'exploitation une ligne faute de passagers ou un aéroport flambant neuf pour les mêmes raisons. Quant au fret ferroviaire il nécessite avant tout une révolution des esprits vers l'intermodalité rendue très difficile après la construction du deuxième réseau autoroutier européen sur lequel circulent de moins en moins de camions même si leur nombre demeure encore conséquent.

Les raisons qui conduisent à la décision d'investissement public satisfont plus à des stratégies politiques, des fantasmes de dirigeants locaux à l'appui d'un hypothétique développement économique et aussi des lobby de grands groupes du BTP qu'à la mise en place d'une offre calibrée, en harmonie avec une estimation raisonnable des besoins futurs. Le danger de ces comportements c'est la contagion. Le GPSO en est la parfaite illustration.

## 4 - Les projets de transports - Les prévisions de trafic

*En Espagne, le trafic ferroviaire est organisé autour de 3 corridors (méditerranéen, central et atlantique). Les corridors central et méditerranéen « vertèbreraient » 83% du PIB espagnol.*

*Il est impossible que le trafic transpyrénéen atlantique fasse jeu égal avec la méditerranée.*

*De plus, on a affecté au trafic de marchandises la capacité résiduelle du Y Basque après décompte du trafic voyageur. La ligne actuelle est capable d'absorber les prévisions de trafic.*

*L'autoroute ferroviaire est un choix très discutable et inadapté, elle gaspille de la place, de l'énergie, transporte peu de masse, nécessite un « recalibrage » des tunnels et coûte 40% plus cher que le combiné.*

*En France, le projet de LGV Bordeaux-Espagne induit des gains de temps dérisoires : 4 minutes entre Bordeaux et Hendaye. Pour les liaisons locales (Bayonne-San Sebastian), l'utilisation des voies existantes permet une liaison aussi rapide que la voie nouvelle pour les trains sans arrêt. Pour les liaisons internationales (Paris-Madrid) et régionales longue distance, le gain de temps permis par la LGV en Pays Basque pour une dizaine de trains par jour ne s'arrêtant pas au Pays Basque est marginal (étude CITEC).*

*Au delà de 3 heures de trajet, il n'y a pas captation significative de trafic sur l'avion. L'essentiel des gains de temps est obtenu grâce à la mise en service des projets espagnols. Le GPSO n'aura donc qu'une incidence très relative sur le trafic international transpyrénéen atlantique.*

*De plus, les aménagements des voies existantes réalisés ou en cours augmentent notablement leur capacité.*

*Enfin, sans augmenter le nombre de trains TER avec un taux de remplissage de 60% et en faisant circuler la version moyenne des nouveaux TER mis en circulation on pourrait faire circuler 8,5 fois plus de voyageurs.*

### 4 - 1) Trafic ferroviaire

#### 4 - 1.1) En Espagne

##### 4 - 1.1a) Marchandises - les corridors

- Les organisations professionnelles espagnoles font le constat suivant : « Les nouvelles réalités du commerce extérieur mondial qui se développent au détriment de l'axe