

Hispano-francés de Tráfico en los Pirineos

SUPLEMENTO AL DOCUMENTO N° 4

PRINCIPALES CIFRAS ACTUALIZADAS AL AÑO 2005 (AGOSTO 2007)



Ministère de l'Ecologie
du Développement
et de l'Aménagement
durables

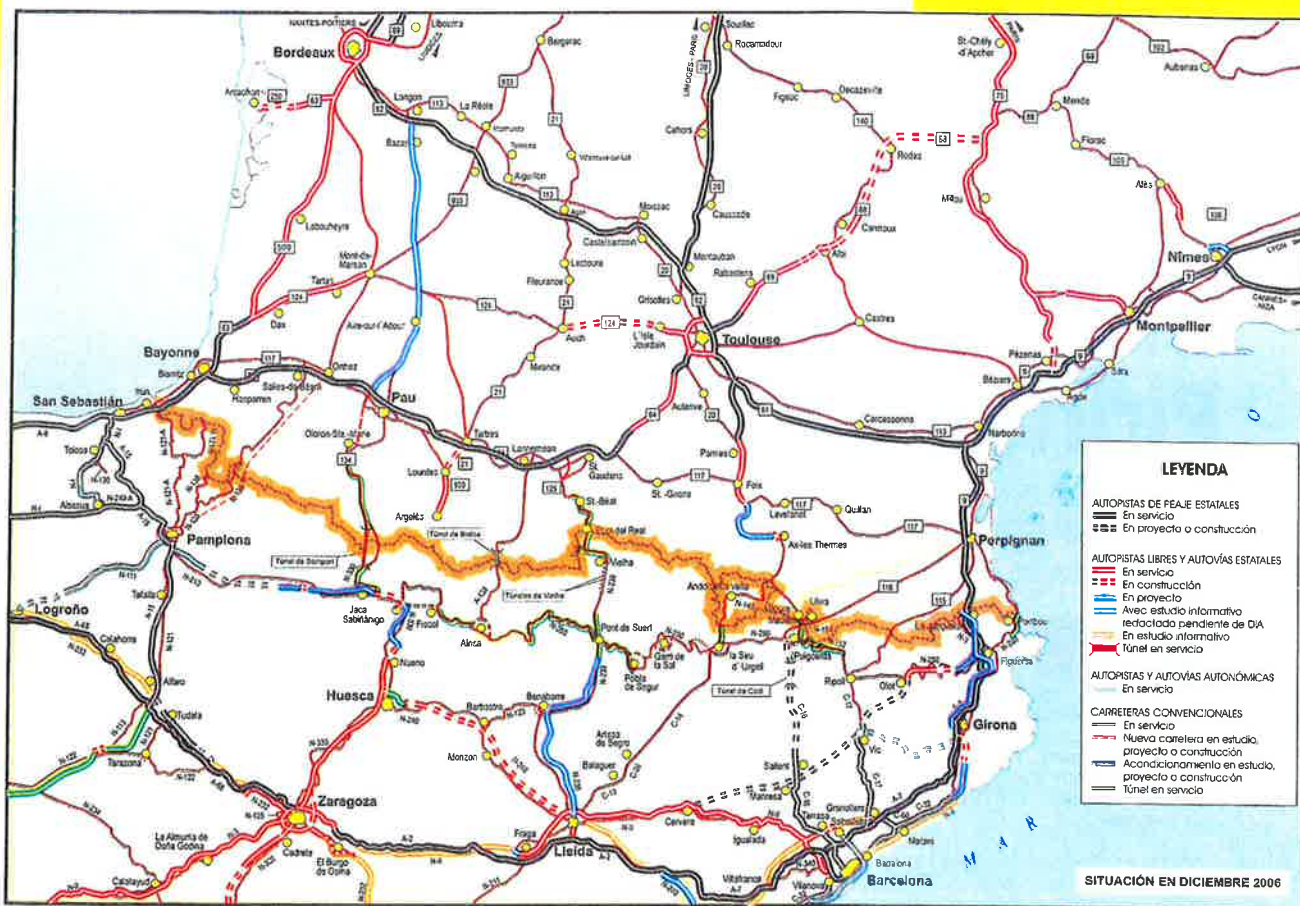


MINISTERIO
DE FOMENTO



Preámbulo

Red estructurante de carreteras en la zona pirenaica



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG Carreteras; Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pireneos - Documento nº 4 - Actualización del mapa 6, página 33

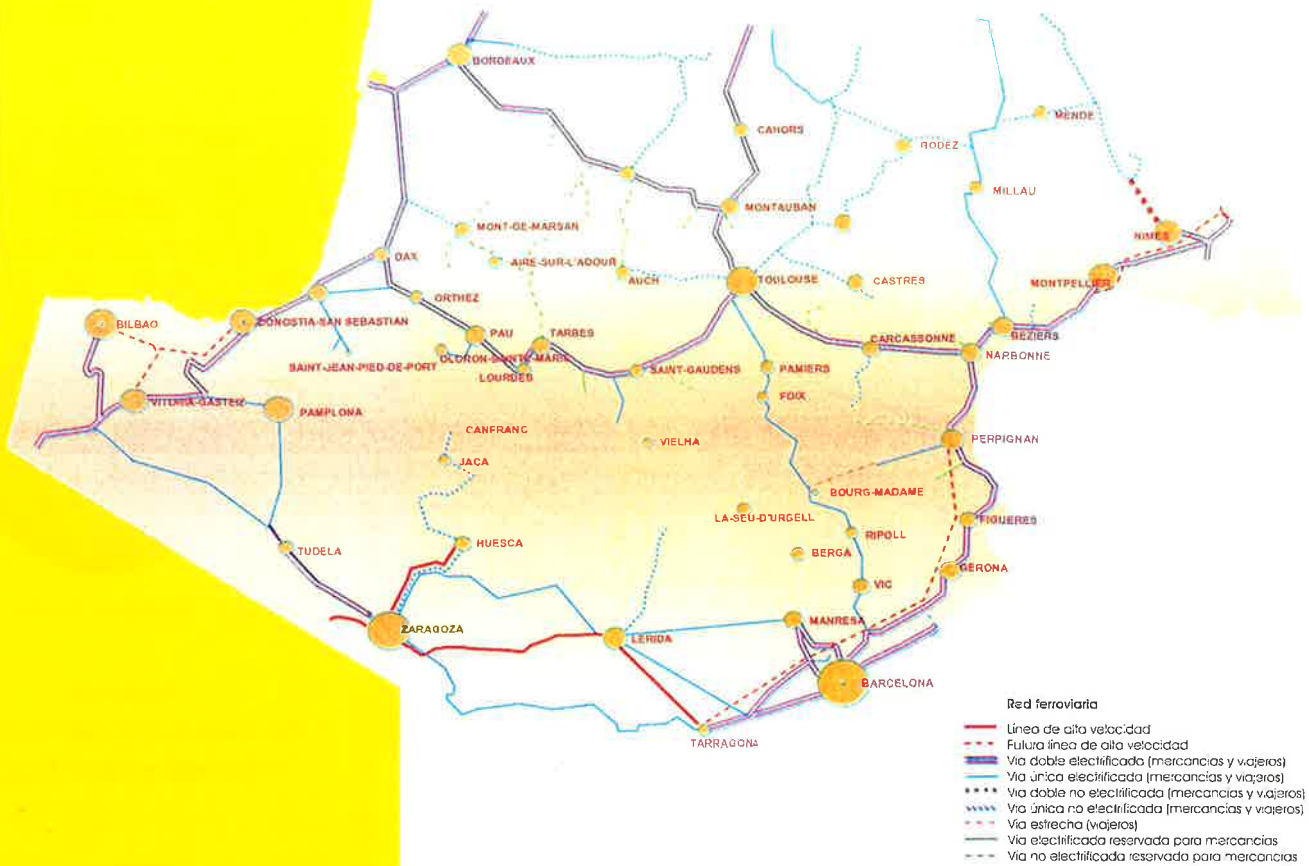
En total, 27 carreteras transitables atraviesan la frontera pirenaica.

Las más importantes son:

- las 2 autopistas litorales, A8/A63 lado atlántico y AP7/A9 lado mediterráneo, por las que circulan el 40% del tráfico total (todo tipo de vehículos) entre España y Francia (no incluida la conexión de Andorra-N145/R.N.22),
- las otras carreteras costeras, N-I/H/R.D.912 y N-II/R.N.10 lado atlántico, N-260/R.N.114 y N-II/R.N.9 lado mediterráneo, que absorben el 36% del tráfico total entre España y Francia (no incluida la conexión de Andorra),
- las principales carreteras de montaña del interior, N-135/R.D.933 (Roncesvalles), N-330/R.N.134 (Somport), N-230/R.N.125 (Vielha-Fos) y N-260/R.N.20 (Puigcerda-Bourg Madame), por las que circulan el 10% del tráfico total entre España y Francia (no incluida la conexión de Andorra)



Redes ferroviarias en el área pirenaica



Fuentes: España: Ministerio de Fomento, DG Ferrocarriles. Francia: Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables.

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del mapa 11, página 37

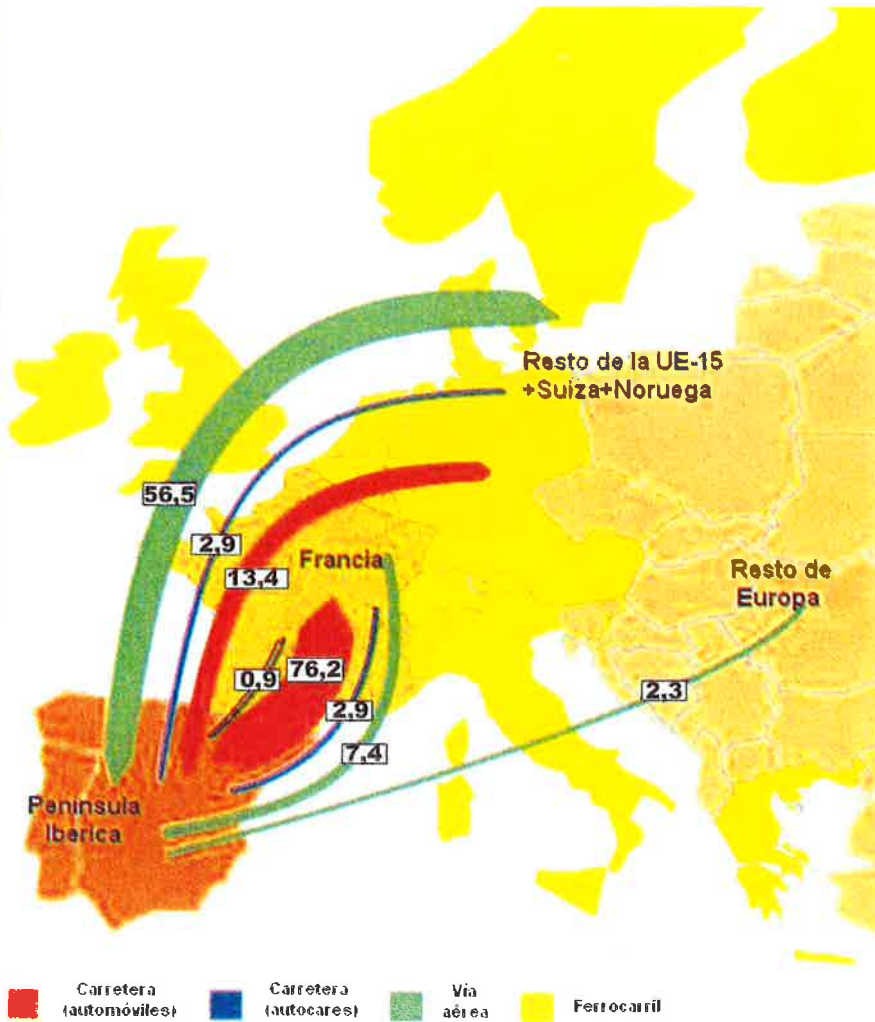
Existen actualmente 4 conexiones ferroviarias entre España y Francia:

- Irún-Hendaya
- Canfranc-sin continuación actualmente
- Puigcerdà-La Tour de Carol
- Port Bou-Cerbère

Las dos principales son Irún-Hendaya (costa atlántica) y Port Bou-Cerbère (costa mediterránea). Estas dos conexiones son las únicas que ofrecen un servicio tanto de viajeros como de mercancías, con carácter internacional.



Esquema de la distribución de tráfico de viajeros en 2005 entre la Península Ibérica y Europa (en millones de viajeros)



Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del mapa 19, página 57

Intercambios con (en millones de viajeros por año)

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE-15 + Suiza + Noruega (menos Francia)	10 nuevos países de la UE-25	Resto de Europa*	Total
Gráficos	A	B			C
Carretera-coches	76,2	13,4			89,6
Carretera-autocares	2,9	2,9			5,9
Ferrocarril	0,9	0,1			1,0
Vía aérea	7,4	56,5	1,0	1,3	66,1
Total	87,3	72,9	1,0	1,3	162,5

* Resto de Europa = Albania, Bielorrusia, Bulgaria, Bosnia-Herzegovina, Croacia, Macedonia, Moldavia, Rumanía, Serbia y Montenegro, Rusia, Turquía, Ucrania.

Fuentes: Carreteras: conteos franceses e IET para los autocares, Ferrocarril: SNCF y RENFE, Aéreo: Ministerio de Fomento - DG de Aviación Civil para España y ENA para Portugal.

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización de la tabla 10, página 56

La estimación del flujo de viajeros por carretera se realiza a partir de los tráficos de vehículos medidos por conteos y encuestas por un lado y por otro a partir de la tasa de ocupación de los vehículos.

La tasa de ocupación de los vehículos se estiman en

- 2 ocupantes por V.L.
- 27 ocupantes por autocar

Gráfico A
Península Ibérica-Francia



Gráfico B
Península Ibérica-UE-15 + Suiza + Noruega (excepto Francia)

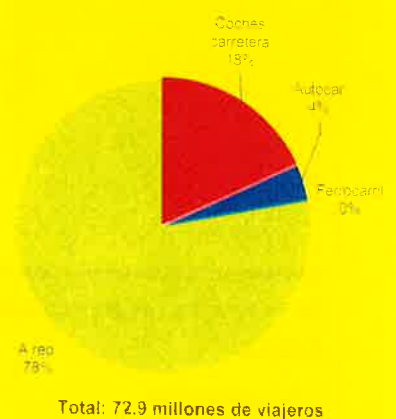
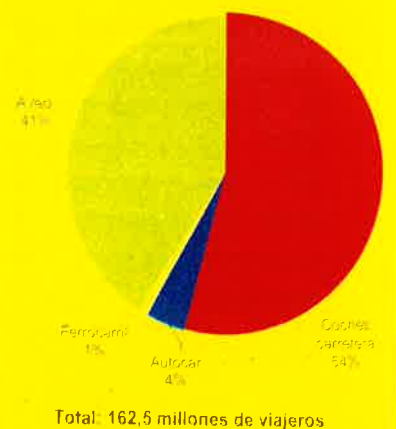


Gráfico C
Península Ibérica-Resto de Europa (geográfica), incluida Francia y UE-15



De los 27 pasos fronterizos, sólo 9 registran un tráfico superior a 5000 vehículos/día.

En 2005, una media de alrededor de 122 400 vehículos ligeros al día pasó la frontera, de los cuales el 34% lo hicieron por las carreteras de montaña del interior, el 28% por las autopistas litorales y el 38% restante por las otras carreteras costeras.

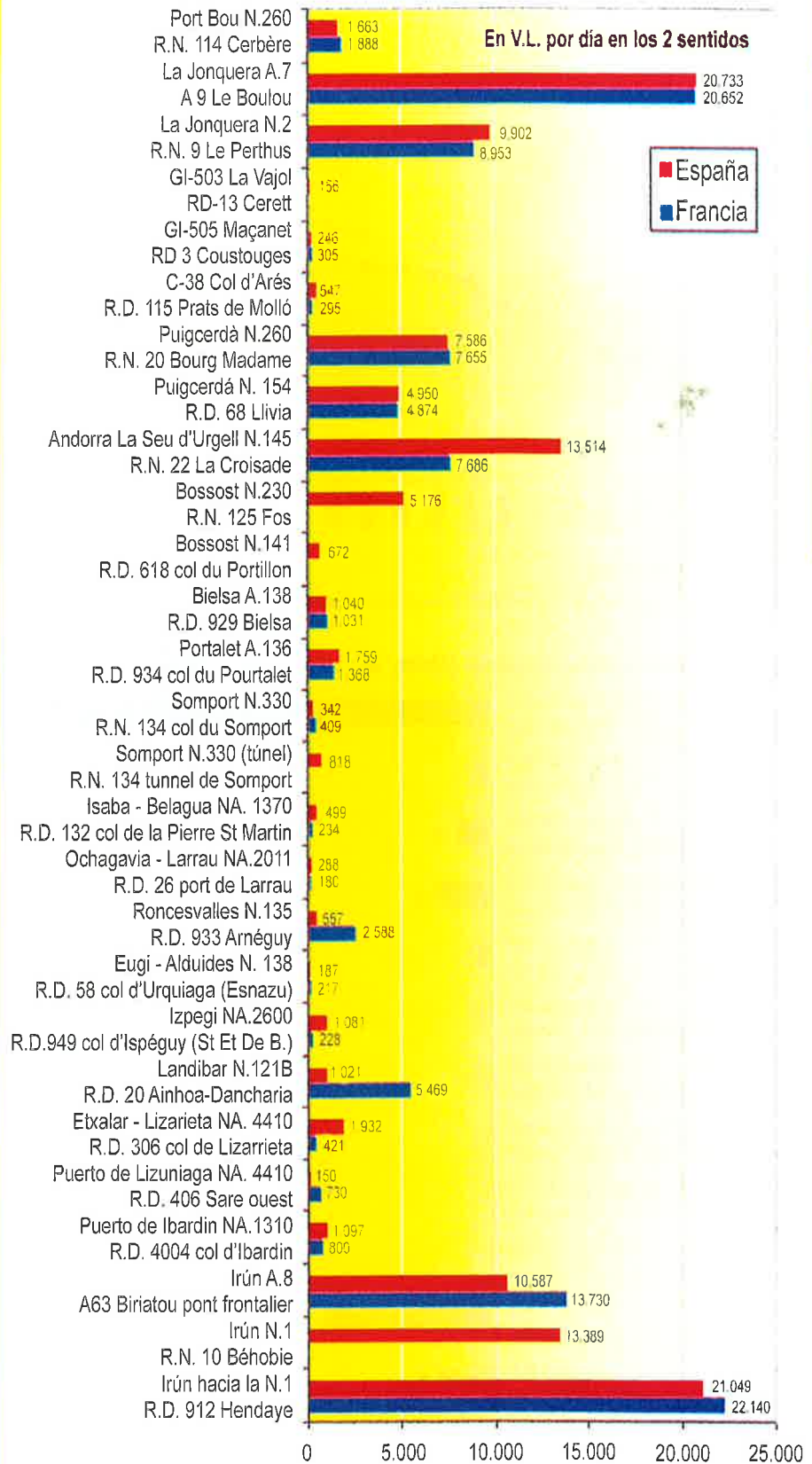
En su conjunto, el tráfico de vehículos ligeros que pasaron la frontera aumentó un 2,5% en 2005 respecto al 2004.



Nota

Las intensidades medias diarias (IMD) observadas por los dos países no coinciden exactamente debido a la mayor o menor distancia de las estaciones de aforo de un lado y otro de la frontera. El caso más destacado es el de la travesía de Andorra (N-145 del lado español y N22 del lado francés) ya que no sólo constituye un punto de paso sino que, de hecho, es un país que genera por sí mismo un tráfico importante y desigual tanto hacia Francia como hacia España.

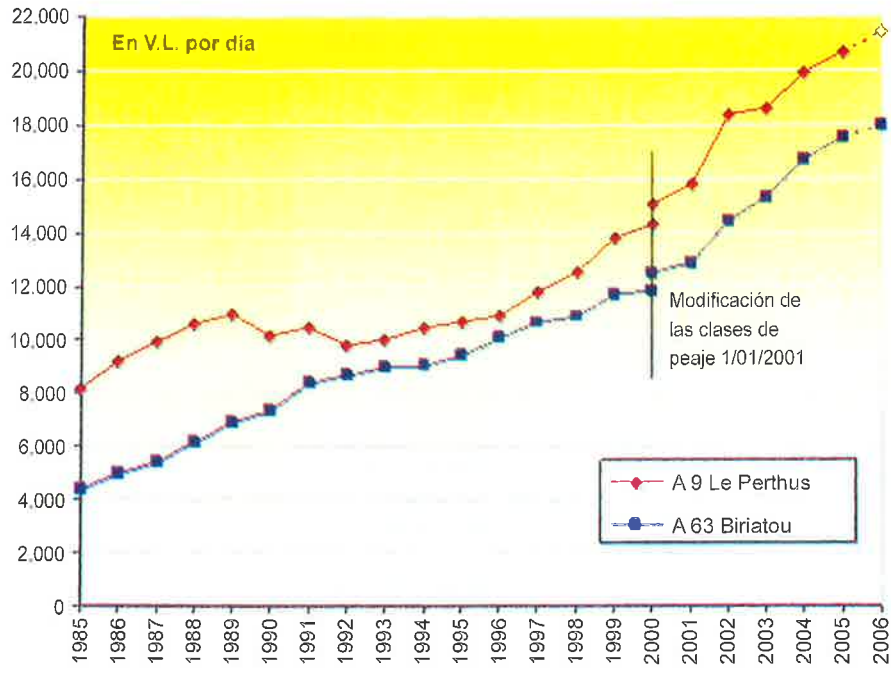
Tráfico de automóviles (IMD) en los pasos fronterizos en 2005



Fuentes: Ministerio de Fomento, DG Carreteras, Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, ASF

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del gráfico 14, página 41

Evolución del tráfico de vehículos ligeros en las 2 autopistas pirenaicas



Fuentes: ASF-Peajes
 Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del gráfico 16, página 51

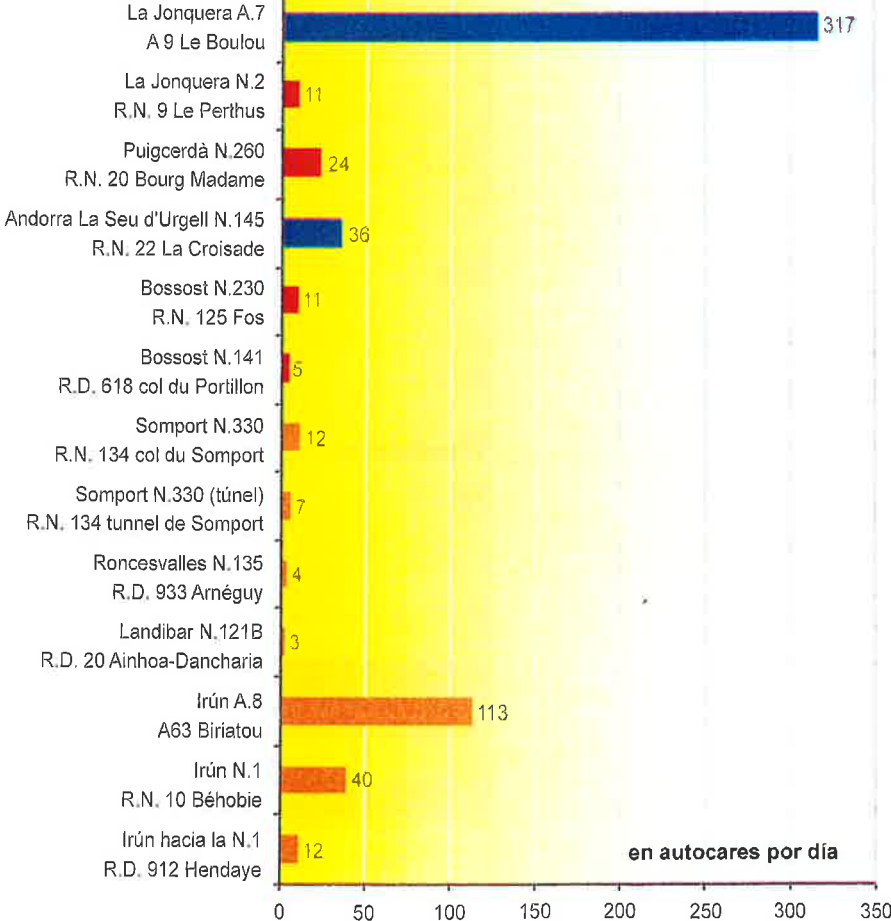
El gráfico muestra la evolución del tráfico de vehículos ligeros (los vehículos de clase 1, 2 y 5 de los peajes) medido en el peaje de Le Perthus en la A9 y de Biriattou en la A63

Las evoluciones observadas son las siguientes:

- Entre 2004 y 2005:
 A9 Le Perthus: +3,6%
 A63 Biriattou: +5,1%
- De media anual entre 2000 y 2005:
 A9 Le Perthus: +6,6% al año
 A63 Biriattou: +7,0% al año

Nota:
 En el gráfico aparece también el tráfico 2006.

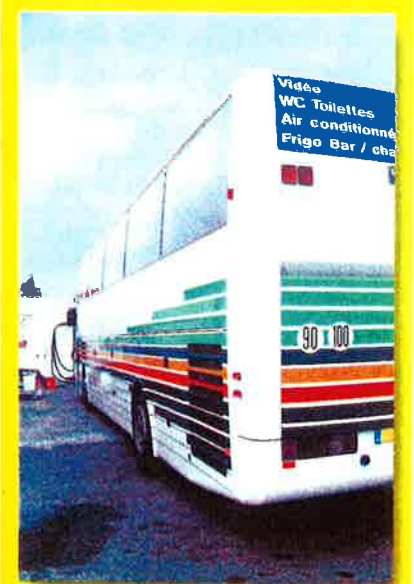
Tráfico de autocares (IMD) en los pasos fronterizos en 2005



Fuentes: Ministerio de Fomento, DG Carreteras (en rojo), IET 2004 (en naranja) para España, Ministerio de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables para la R.N.22 y la A9 (en azul).
 Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del gráfico 15, página 45

El número de autocares se ha estimado alrededor de 600 al día, a partir de:

- conteos automáticos del lado francés en la A9 y la R.N 22 (barras azules).
- conteos de la DG Carreteras (barras rojas).
- conteos 2004 del Instituto de Estudios Turísticos de España (barras naranjas).



Tráfico ferroviario

El registro SNCF de billetes vendidos en Francia en 2005 hacia España da alrededor de 354000 viajeros en el sentido norte/sur y 99.000 viajeros en el sentido sur/norte.

Para la estimación del número total de viajeros franceses y españoles, las hipótesis son las siguientes:

- De modo análogo al caso de los viajeros por carretera, se plantea la hipótesis de que hay 2 veces menos españoles que van a Francia que franceses que vayan a España.
- Además, se plantea que el comportamiento de los españoles es similar al de los franceses en cuanto al modo de adquisición de los billetes.

Como resultado al planteamiento se obtiene:

BILLETES VENDIDOS en FRANCIA:	BILLETES VENDIDOS en ESPAÑA:	
A franceses: 99.000 ida/vuelta	A franceses: 170.000 vueltas	Así, 99.000 + 170.000 + 85.000 + 50.000 ida/vuelta = 404.000 viajeros franceses o españoles en cada sentido.
A franceses: 170.000 idas	A españoles: 85.000 idas	
A españoles: 85.000 vueltas	A españoles: 50.000 ida/vuelta	



En cuanto a los demás viajeros europeos, RENFE registra para 2004:

- 58.000 viajeros en ambos sentidos entre España e Italia.
- 48.000 viajeros en ambos sentidos entre España y Suiza.
- 77.000 viajeros en ambos sentidos entre Portugal y Francia (o más allá).

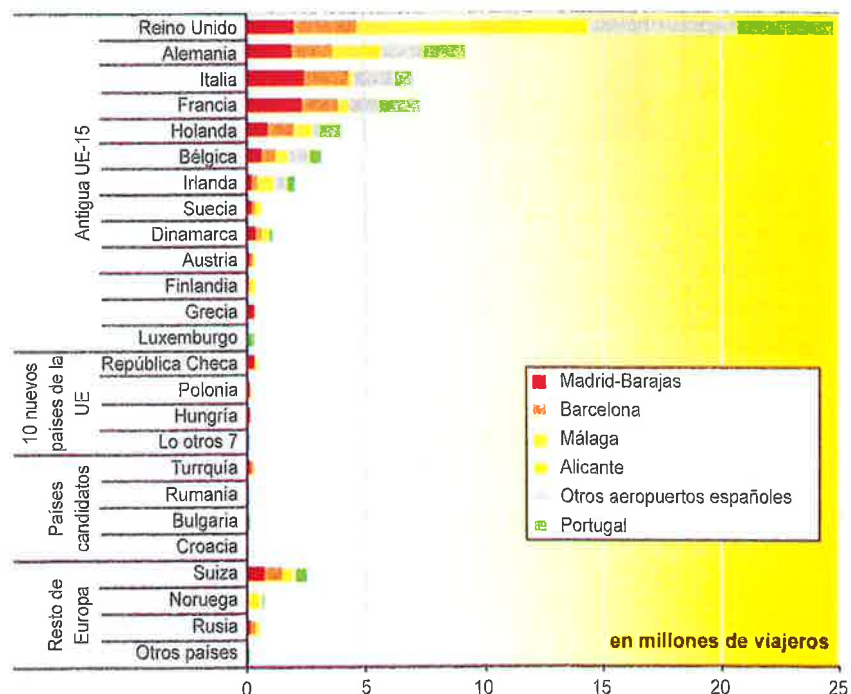
El total de viajeros en transporte ferroviario que atraviesan la frontera hispano-francesa sería de alrededor de 991.000 en ambos sentidos.

Tráfico aéreo

El número total de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y Europa ha alcanzado, en 2005, los 66,1 millones.

Cabe señalar que este resultado no incluye los flujos hacia o desde las zonas insulares (Balears y Canarias), que representaron 38,7 millones de viajeros en 2005.

Distribución del tráfico de pasajeros por vía aérea entre la Península Ibérica y el resto de Europa en 2005



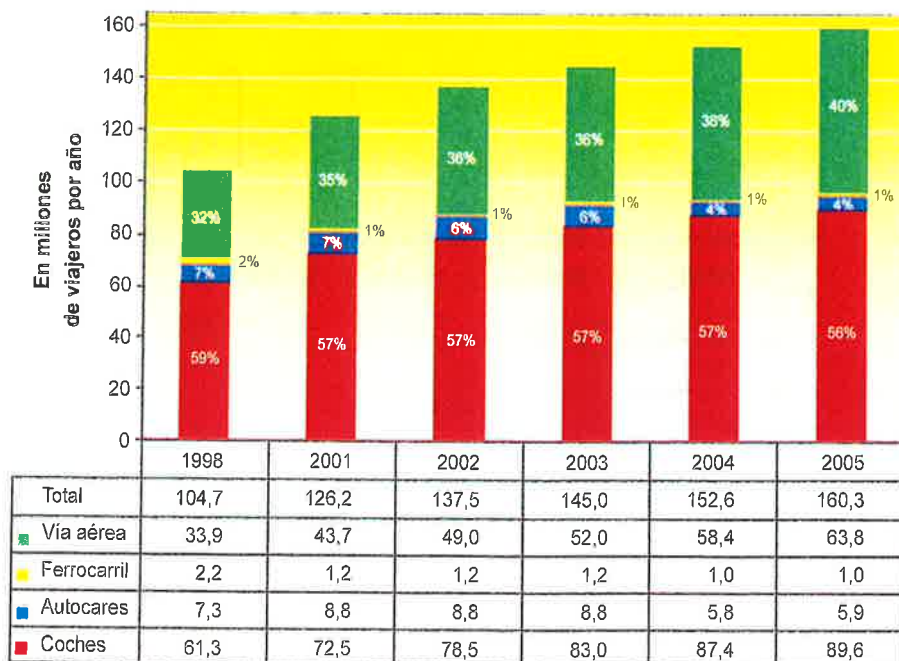
Fuentes: Ministerio de Fomento-DG de Aviación Civil para España, ENA para Portugal.

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pinesos - Documento n.º 4 - Actualización del gráfico 17, página 53

El presente capítulo, así como el tercero, recoge los datos de flujos de viajeros y mercancías que aparecen en los documentos siguientes:

- Datos 1998: Documento n.º 2 del *Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées* (décembre 2000),
- Datos 2001: Bilan 2001 del *Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées* (avril 2003),
- Datos 2002: Documento n.º 3 del *Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos* (diciembre 2003),
- Datos 2003: Suplemento al documento n.º 3 - *Principales cifras actualizadas al año 2003* (noviembre 2004),
- Datos 2004: Documento n.º 4 del *Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos* (mayo 2006),
- Datos 2005: el presente Suplemento al documento n.º 4 - *Principales cifras actualizadas para el año 2005*.

Transporte de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE + Suiza + Noruega (incluida Francia)



El flujo total de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la antigua UE-15, Suiza y Noruega ha aumentado en los siguientes porcentajes:

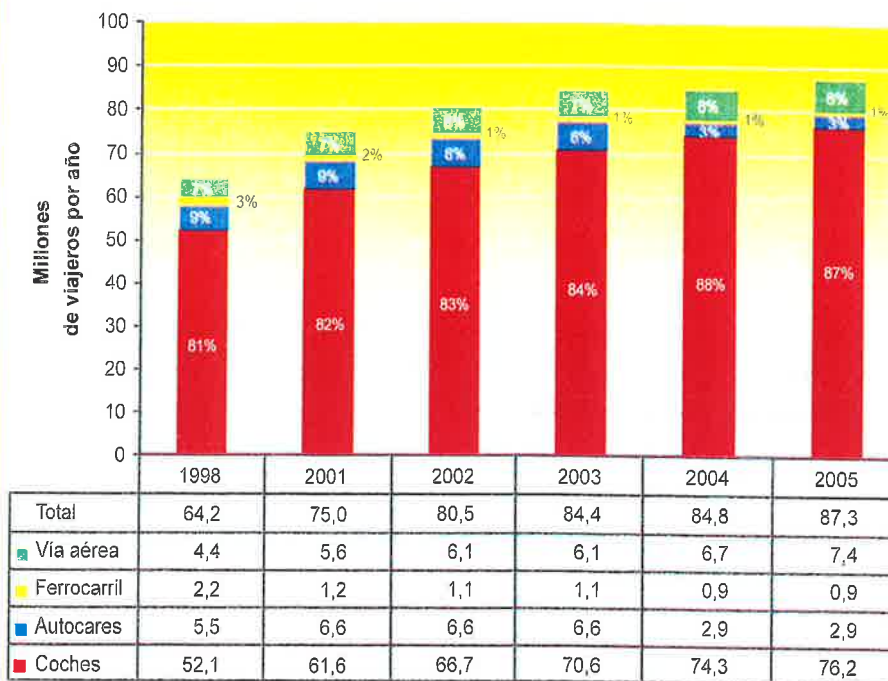
	Evolución 1998/2005		En un año (2005/2004)
	Total	Media anual	
Total	53%	6,3%	5,0%
Carretera V.L	46%	5,6%	2,5%
Aéreo	88%	9,5%	9,3%

La evolución del flujo de viajeros que utilizan el autocar entre 2003 y 2004 no es significativa. Hasta el año 2003, el número de viajeros en autocares procedía de los resultados de antiguas encuestas sobre matriculación de vehículos (1997-2001) y de la suposición de que la tasa de ocupación de los autocares era elevada. En 2004, el Observatorio utilizó los resultados de las encuestas de turismo que dan unas tasas de ocupación muy inferiores a las anteriores.

El flujo de viajeros entre la Península Ibérica y Francia (intercambios) aumentó con los porcentajes siguientes:

	Evolución 1998/2005		En un año (2005/2004)
	Total	Media anual	
Total	36%	4,5%	3,0%
Carretera /L	46%	5,6%	2,5%
Aéreo	67%	7,6%	9,8%

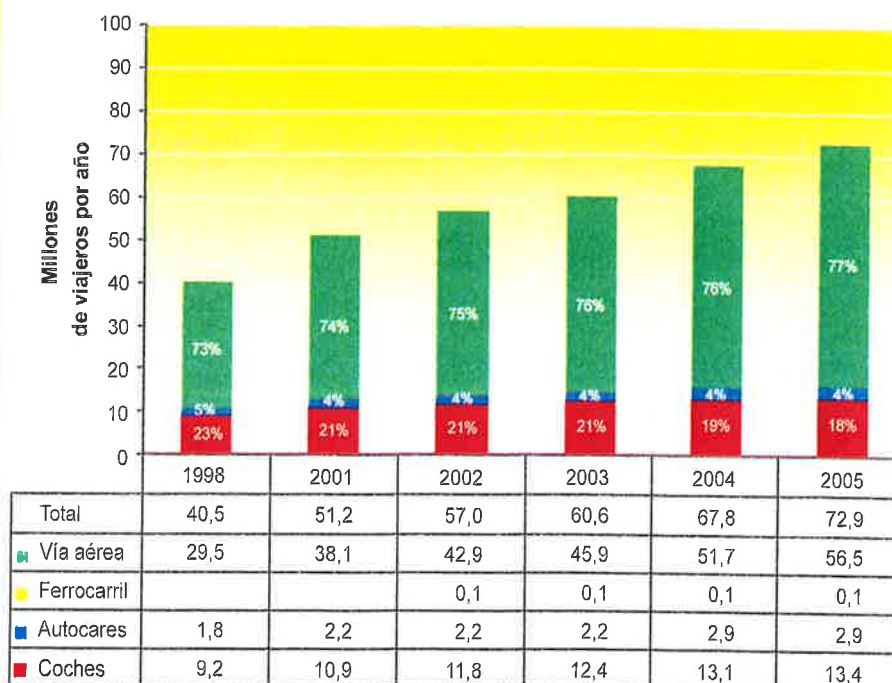
Distribución del Intercambio Península Ibérica/Francia



El flujo de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15, Suiza y Noruega, excepto Francia (tránsito) aumentó con los porcentajes siguientes:

	Evolución 1998/2005		En un año (2005/2004)
	Total	Media anual	
Total	80%	8,8%	7,6%
Carretera /L	46%	5,6%	2,5%
Aéreo	91%	9,7%	9,2%

Distribución del Tránsito a través de Francia entre la Península Ibérica y el Resto de la UE-15 más Suiza y Noruega



Distribución del flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Europa Año 2005 (en millones de toneladas)



Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del mapa 29, página 81

Intercambios con (millones de toneladas/año)

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE-15 (excepto Francia)	10 nuevos países de la UE-25	Resto de Europa	Total
Gráfico A	B	C			
Carretera (incluido intermodal ferrocarril carretera)	53,8	45,5	3,8	2,3	105,4
Ferrocarril	1,5	2,9	0,1	0,1	4,5
Marítimo	11,7	62,3	8,9	41,7	124,5
Total	66,9	110,7	12,7	44,0	234,4

Resto de Europa = Suiza, Noruega, Bosnia-Herzegovina, Serbia y Montenegro, Macedonia, Albania, Bielorrusia, Ucrania, Moldavia y Rusia.

Fuentes: Carreteras: conteos franceses. Ferrocarril: SNCF. Marítimo: Ministerio de Fomento - Puertos del Estado para España, GEEP para Portugal.

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización de la table 20, página 82

Gráfico A
Península Ibérica-Francia

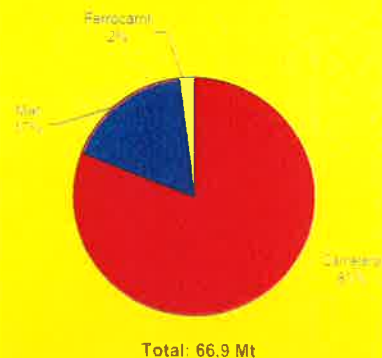


Gráfico B
Península Ibérica-UE-15 (excepto Francia)

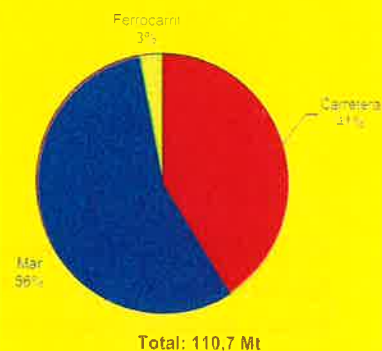
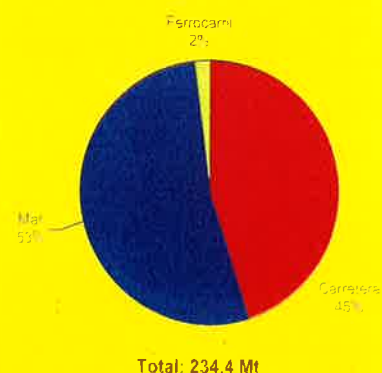


Gráfico C
Península Ibérica-Resto de Europa geográfica (Francia y UE-15 incluidos)



Por carretera

El número de vehículos pesados (VP) que pasó la frontera en 2005 asciende a 19.900 VP diarios, incluidos 580 autocares. El tráfico total de camiones de mercancías alcanzó la cifra de 19.300 al día en el año 2005.

86% de ellos utilizaron las 2 autopistas.

Sólo 4% (menos de 1.000) utilizaron los 4 pasos interiores (N-135, N-330, N-230 y N-260).

Nota:

Las intensidades medias diarias observadas por los dos países no coinciden exactamente por la mayor o menor distancia de las estaciones de aforo de un lado y otro de la frontera.



El gráfico representa la evolución del tráfico de vehículos pesados (categorías 3 y 4 de los peajes, incluidos los autocares), medido en el peaje de Le Perthus en la A9 y de Biriattou en la A63.

Las evoluciones observadas son las siguientes.

Entre 2004 y 2005:

A9 Le Perthus: -0,5%

A63 Biriattou: +1,6%

De media anual entre 2000 y 2005:

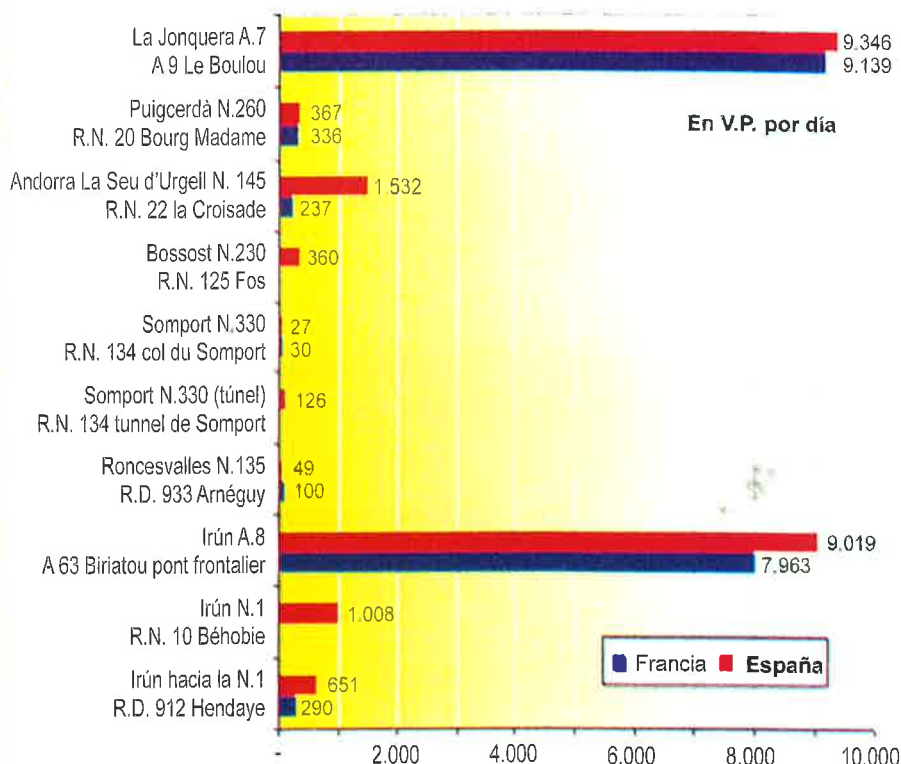
A9 Le Perthus: +3,5% anual

A63 Biriattou: +3,4% anual

Nota:

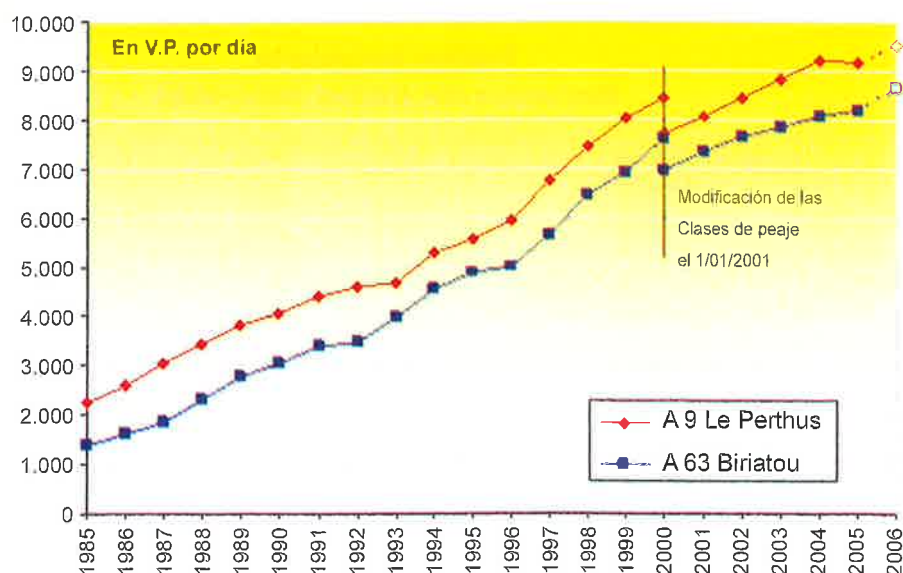
En el gráfico aparece también el tráfico 2006.

Intensidad Media Diaria de camiones en 2005



Fuentes: Ministerio de Fomento - Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables
Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n° 4 - Actualización del gráfico 20, página 62

Evolución del tráfico de vehículos pesados en las 2 autopistas



Fuentes: ASF-Peajes.

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n° 4 - Actualización del gráfico 22, página 71

Estimación del tonelaje de los intercambios de mercancías transportado por carretera en 2005

Carreteras	Tonelaje medio t/VP	Tráficos VP/día	Tráficos autocares por día	Tráficos VP mercancía por día	Toneladas en kt/día	Toneladas anuales (Mt)
Autopista A8-A63 NS	15,2	4.064	57	4.008	60,9	22,3
Autopista A8-A63 SN	13,9	3.900	57	3.844	53,4	19,6
Autopista AP7-A9 NS	15,6	4.543	159	4.385	68,4	25,0
Autopista AP7-A10 SN	16,9	4.596	159	4.438	75,0	27,4
N-I-I y N-I	10,0	1.659	52	1.607	16,1	5,9
Otras carreteras	13,6	1.138	97	1.041	14,2	5,2
Total		19.900	579	19.321	288,0	105,4

Fuentes: Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables y ASF - aforos
Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización de la tabla 15, página 64

Reparto por zonas de origen-destino

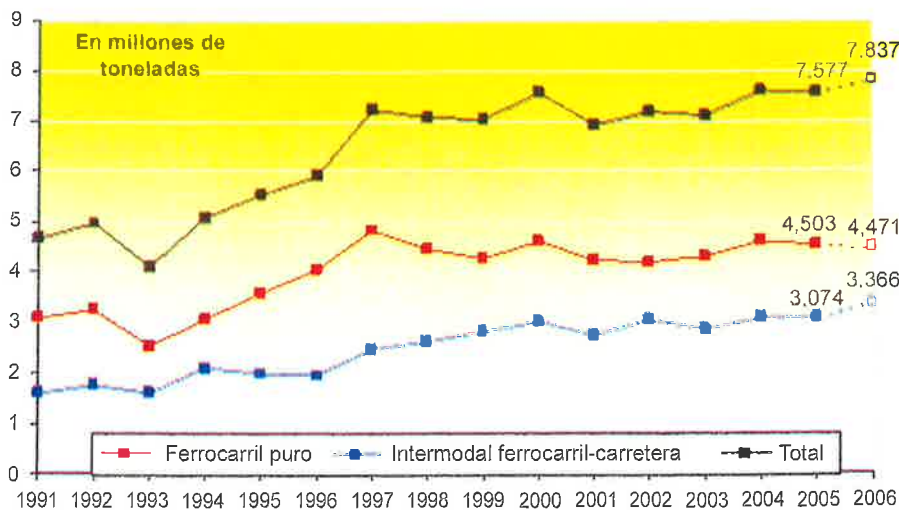
Intercambios con	España	Portugal	Marruecos	Total
Francia	47,0%	3,6%	0,4%	51,0%
Resto de la UE-15 (excepto Francia)	37,7%	5,4%	0,1%	43,2%
Los 10 nuevos países de la UE-25	3,5%	0,2%	0,0%	3,6%
Resto de Europa sin la UE-25	1,9%	0,2%	0,0%	2,1%
Total de Europa	90,0%	9,4%	0,5%	100,0%

Fuentes: Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables y ASF - aforos - explotación de la encuesta Transit 2004
Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización de la tabla 17, página 65



Tráfico ferroviario

**Tráfico ferroviario
Evolución del tráfico ferroviario**



Fuente: SNCF

Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del gráfico 23, página 72

En los pasos fronterizos, cabe destacar la existencia de una importante transferencia modal, una parte del tráfico que en España es por carretera pasa a ser ferroviario en Francia (ferrocarril-carretera).

La totalidad del tráfico de mercancías por ferrocarril pasa por las líneas situadas en los 2 extremos de la cadena pirenaica: estación de Cerbère-Port Bou en el este y Hendaya-Irún en el oeste.

El tráfico de mercancías que circula por La Tour de Carol es insignificante.



España cuenta con tres puertos peninsulares presentes entre los diez primeros de la UE en cuanto a tráfico de contenedores: Algeciras, Valencia y Barcelona. Algeciras tuvo, en 2005, un tráfico de 3.2 millones de TEU, Valencia 2.4 millones y Barcelona 2.1 millones.

El puerto de Algeciras con un total de 68 millones de toneladas de mercancías cargadas y descargadas en 2005 ocupa el noveno lugar comunitario de puertos marítimos.

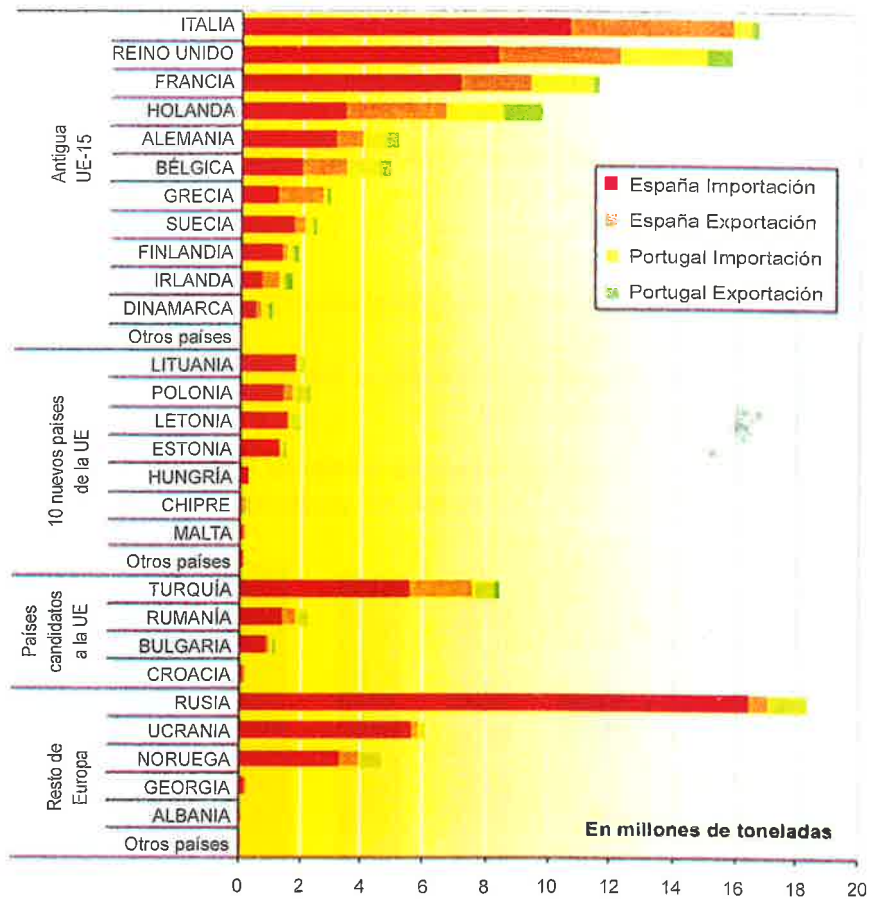
En el 2005, los intercambios de mercancías entre la Península Ibérica y Europa representaron 124.5 millones de toneladas, entre los cuales 82.9 millones fueron con los demás países de la Europa comunitaria (UE-25).

Al sur de los Pirineos, España representa 85% y Portugal 15% de las mercancías transportadas por mar hacia el resto de Europa.

Al norte de los Pirineos, la antigua UE-15 representa 59% de las mercancías transportadas por mar, los 10 nuevos países de la UE 25, 7%, y los países candidatos al ingreso en la UE 10%. Los demás países europeos, entre ellos Rusia, representan 24% de estas mercancías.

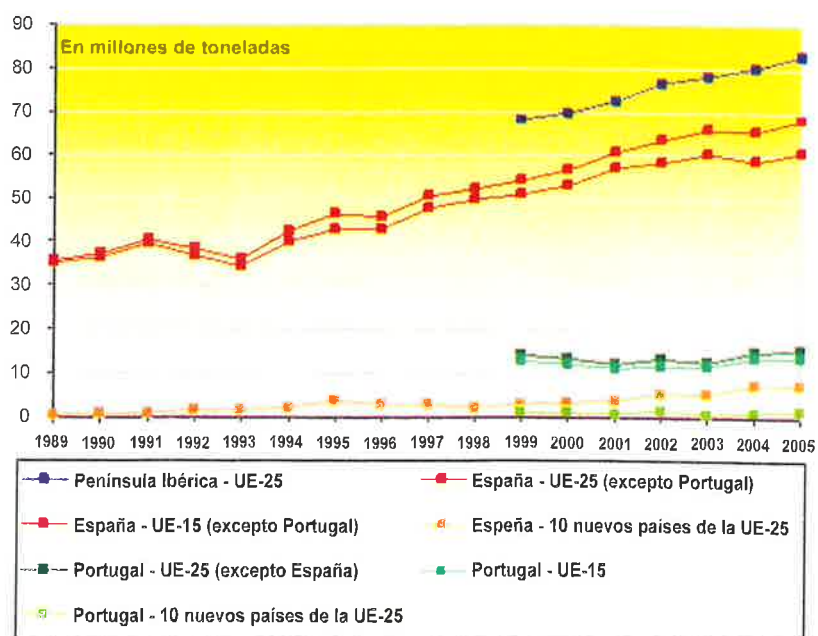


Transporte de mercancías de los puertos de la Península Ibérica según países de origen o destino, en 2005



Fuentes: España: Ministerio de Fomento-Puertos del Estado, Portugal: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del gráfico 25, página 78

Evolución de los intercambios marítimos de mercancías entre la Península Ibérica y la UE-25, entre 1989 y 2005



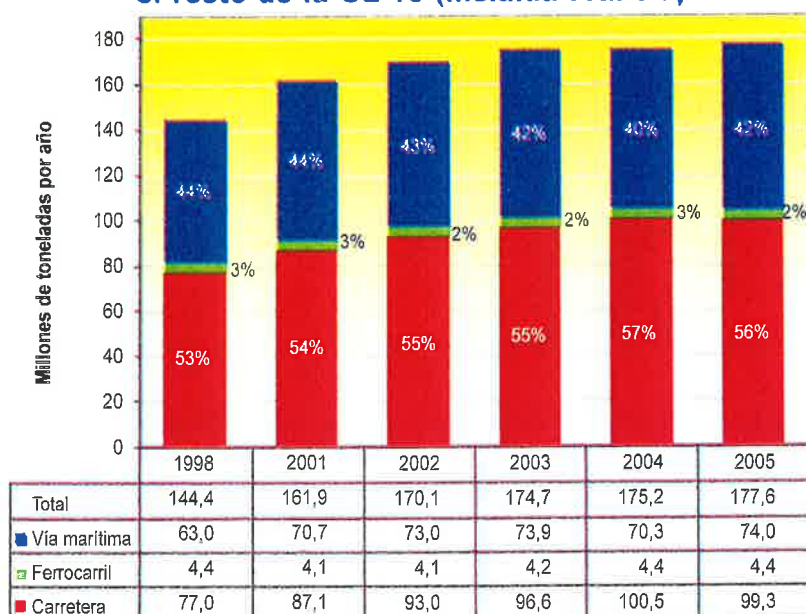
Fuentes: España: Ministerio de Fomento - Puertos del Estado, Portugal: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos - Documento n.º 4 - Actualización del gráfico 26, página 80

Evolución

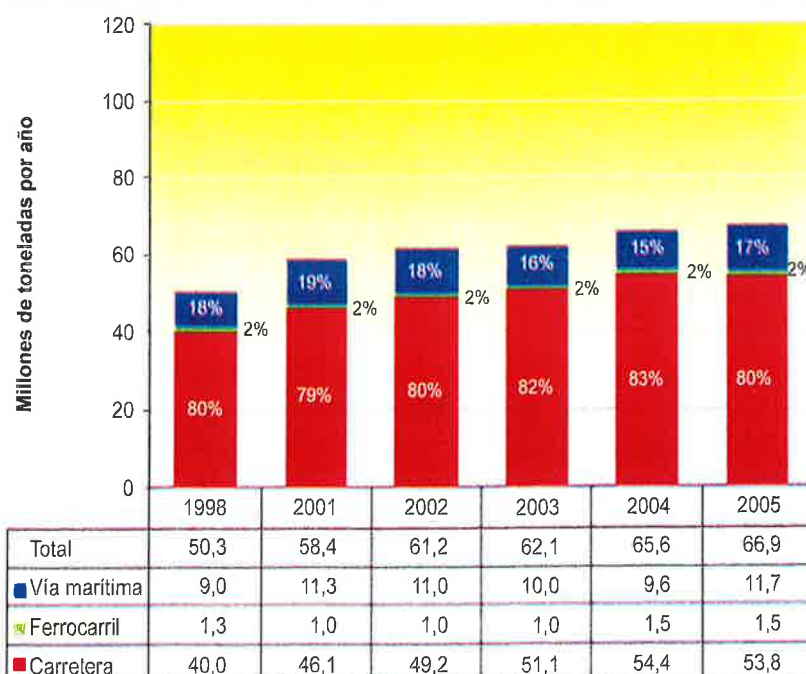
El presente apartado, así como el capítulo segundo, recoge los datos de flujos de viajeros y mercancías que aparecen en los documentos siguientes:

- Datos 1998: Documento n.º 2 del *Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées* (diciembre 2000),
- Datos 2001: Bilan 2001 del *Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées* (avril 2003),
- Datos 2002: Documento n.º 3 del *Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos* (diciembre 2003),
- Datos 2003: Suplemento al documento n.º 3 - *Principales cifras actualizadas para el año 2003* (noviembre 2004),
- Datos 2004: Documento n.º 4 del *Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos* (mayo 2006),
- Datos 2005: el presente suplemento al documento n.º 4 - *Principales cifras actualizadas para el año 2005*.

Transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (incluida Francia)



Distribución de los intercambios Península Ibérica/Francia



El flujo total de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (incluida Francia) ha evolucionado con los resultados siguientes:

	Evolucion 1998/2005		
	Total	Media anual	En un año (2005/2004)
Total	23%	3,0%	1,4%
Carretera	29%	3,7%	-1,2%
Ferroviano	-1%	-0,1%	-0,7%
Marítimo	17%	2,3%	5,2%

En cuanto a la distribución modal, en 5 años, el tráfico por carretera ha ganado 3% en detrimento del modo marítimo y ferroviario.

El flujo de mercancías entre la Península Ibérica y Francia (intercambio) ha evolucionado con los resultados siguientes:

	Evolucion 1998/2005		
	Total	Media anual	En un año (2005/2004)
Total	33%	4,2%	2,1%
Carretera	34%	4,3%	-1,2%
Ferroviano	19%	2,5%	-0,9%
Marítimo	30%	3,8%	21,5%

El flujo total de mercancías **entre la Península Ibérica y el resto de la UE-15 (excepto Francia - tránsito)** evolucionó con los resultados siguientes:

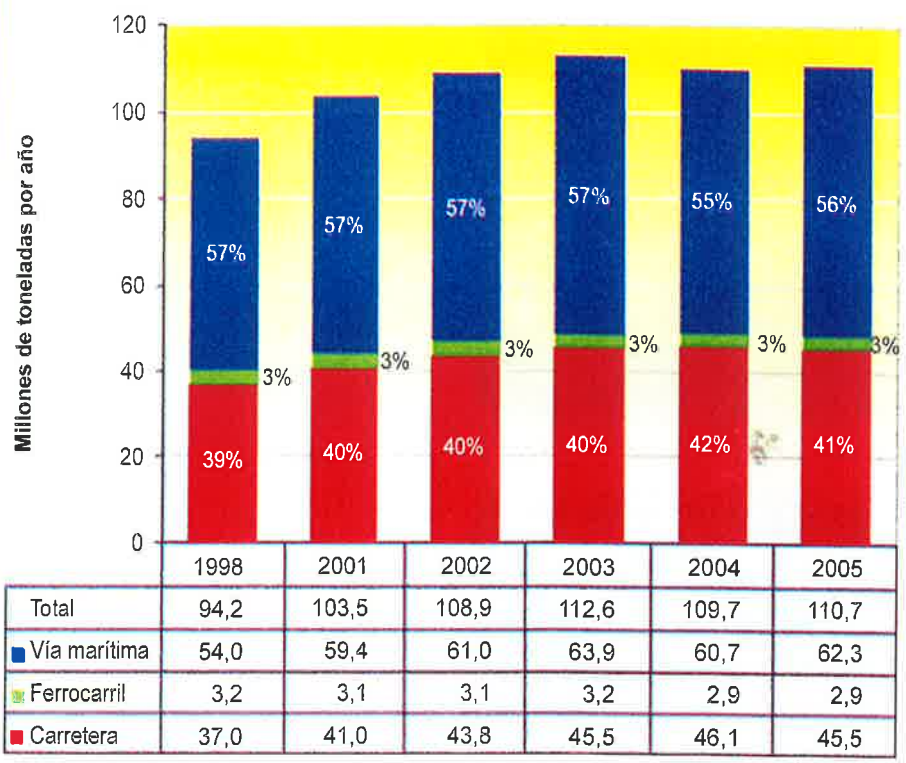
	Evolución 1998/2005		En un año (2005/2004)
	Total	Media anual	
Total	18%	2,3%	0,9%
Carretera	23%	3,0%	-1,2%
Ferrovionario	-9%	-1,3%	-0,6%
Marítimo	15%	2,1%	2,6%



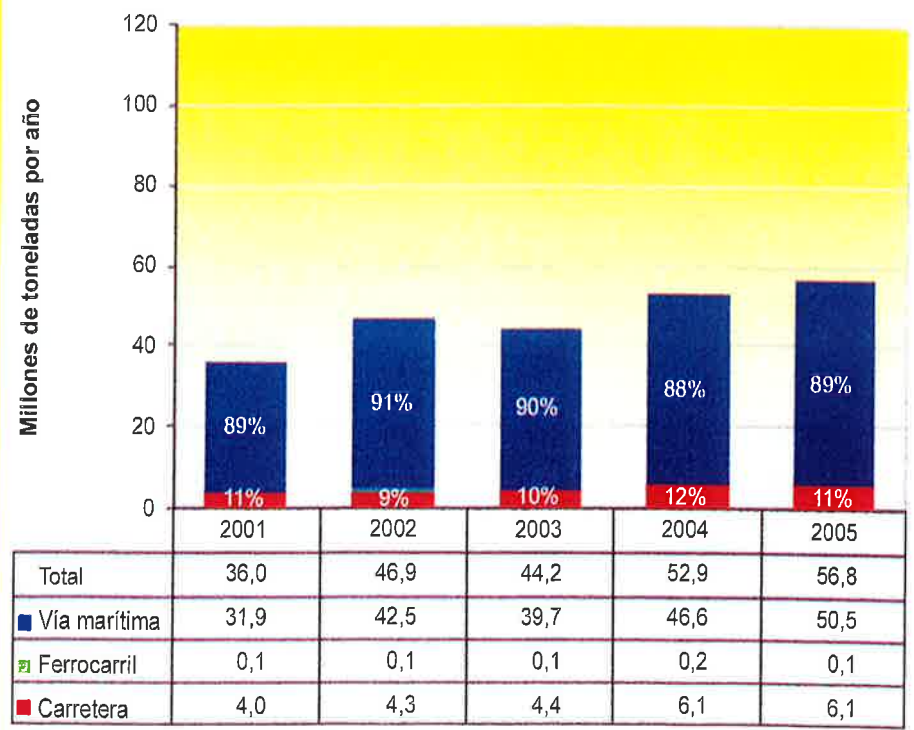
El flujo total de mercancías **entre la Península Ibérica y el resto de Europa (excepto UE-15 - tránsito)** ha evolucionado con los resultados siguientes:

	Evolución 2001/2005		En un año (2005/2004)
	Total	Media anual	
Total	58%	12,1%	7,1%
Carretera	53%	11,2%	-1,2%
Ferrovionario	31%	6,9%	-34,7%
Marítimo	58%	12,2%	8,4%

Península Ibérica/resto de la UE-15 (excepto Francia-tránsito)

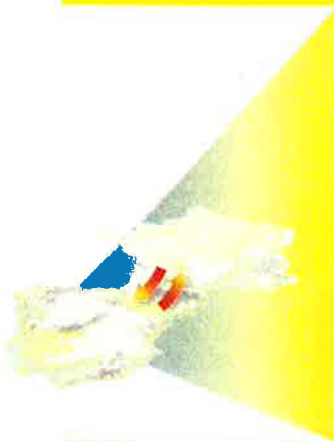


Península Ibérica/resto de Europa (excepto UE-15-tránsito)





Fotografías: DRE Midi-Pirinees



hispano-francés
de Tráfico
en los
Pirineos

