

Les transports routiers de marchandises en Espagne

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Christian Ambrosini

▶ **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Christian Ambrosini. Les transports routiers de marchandises en Espagne. 1988. halshs-00911297

HAL Id: halshs-00911297
https://shs.hal.science/halshs-00911297

Submitted on 29 Nov 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS

(UNIVERSITE LUMIERE-LYON 2

ECOLE NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT)

LES TRANSPORTS ROUTIERS

DE MARCHANDISES EN ESPAGNE

Lourdes DIAZ OLVERA

avec la collaboration de
Didier PLAT
Christian AMBROSINI

Août 1988

TABLE DES MATIERES

	Page
INTRODUCTION	1
LE TERRITOIRE	1
LA POPULATION	2
LES ACTIVITES ECONOMIQUES	3
LE COMMERCE EXTERIEUR	6
CONTEXTE SOCIO-POLITIQUE ET CONJONCTURE ECONOMIQUE	8
CHAPITRE 1 : LE SYSTEME DE TRANSPORT ESPAGNOL	11
1. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE	11
1.1 LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	11
1.2 LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	16
1.3 LES CONDUITES	18
1.4 UNE SITUATION FAVORABLE A LA ROUTE	20
2. LE MARCHE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX	20
2.1 UN MARCHE EN CROISSANCE	21
2.2 L'ACTIVITE DES PORTS MARITIMES	24

3. LE MARCHE DES TRANSPORTS INTERIEURS 28

3.1 UN MARCHE TRES DYNAMIQUE 28
3.2 LE TRAFIC FERROVIAIRE 33
3.3 LE TRANSPORT PAR CONDUITES 36

CHAPITRE 2 : LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 39

1. LE CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE 39

1.1 LA REGLEMENTATION JUSQU'EN JUILLET 1987 40
1.1.1 Le transport pour compte d'autrui
1.1.2 Le transport pour compte propre
1.2 LA LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS TERRESTRES DU 30 JUILLET 1987 42
1.2.1 Le transport pour compte propre
1.2.2 Le transport pour compte d'autrui
1.2.3 Les activités auxiliaires et complémentaires
1.2.4 Les sanctions
1.2.5 Des textes nécessaires mais encore incomplets
1.3 LA TARIFICATION 48
1.4 LA REGLEMENTATION TECHNIQUE DES VEHICULES 50
1.5 UN CADRE REGLEMENTAIRE EN MUTATION 51

2. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 52

2.1 LES ENTREPRISES 53
2.2 LE PARC DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 56
2.2.1 Le parc de véhicules durant les années soixante et soixante dix
2.2.2 Le parc de véhicules durant les années quatre-vingt
2.2.3 La situation en 1985-1986

3. LES FLUX ROUTIERS DE MARCHANDISES 69

3.1 LE TRAFIC INTERIEUR 69
3.2 LE TRAFIC INTERNATIONAL 72

LENTE AGONIE OU NOUVEAU DEPART ? 75

BIBLIOGRAPHIE

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

INTRODUCTION

Avant d'en venir à l'étude du secteur des transports de marchandises, nous allons dans un premier temps dresser un rapide panorama des principales caractéristiques physiques, humaines et économiques de l'Espagne. Dans un second temps, nous examinons si l'évolution récente du pays permet de dégager les grandes lignes de son développement futur.

LE TERRITOIRE

Deuxième pays européen par la taille après la France, l'Espagne occupe avec ses 504 782 kilomètres carrés la majeure partie de la péninsule ibérique, extrémité ouest de l'Europe dont elle est séparée par les Pyrénées (Figure 0.1). Baignée par l'Atlantique et la Méditerranée qui lui fournissent 4000 kilomètres de côtes, elle n'est distante du continent africain que d'une quinzaine de kilomètres, dans sa partie sud.

Le territoire s'organise autour d'un gigantesque plateau central, la Meseta, cerné par les chaînes de montagne aussi bien vers l'isthme qui le rattache au continent que sur les façades maritimes. Ce plateau présente une légère déclivité orientée estouest qui a pour conséquence d'amener vers l'Atlantique les eaux de quatre des cinq grands fleuves (le Douro, le Guadalquivir, le Guadiana et le Tage, l'Ebre étant l'exception). L'altitude moyenne du pays est de 650 mètres.

L'Espagne est divisée en trois grandes zones climatiques. Le nord et les provinces pyrénéennes, au relief tourmenté, constituent l'"Espagne humide", au climat tempéré et dans laquelle la disponibilité de l'eau a permis de généraliser la mise en valeur agricole du sol. La Meseta, vaste étendue plane, dispose d'un climat quasi continental, aux écarts importants de température et peu généreux en eau : c'est l'"Espagne sèche". Enfin, les côtes orientale et méridionale jouissent d'un climat méditerranéen, qui dans certaines zones (autour de Murcie ou d'Alméria) devient semi-désertique. Ici aussi, les problèmes d'accès à l'eau et d'irrigation se posent de manière cruciale, sinon vitale.

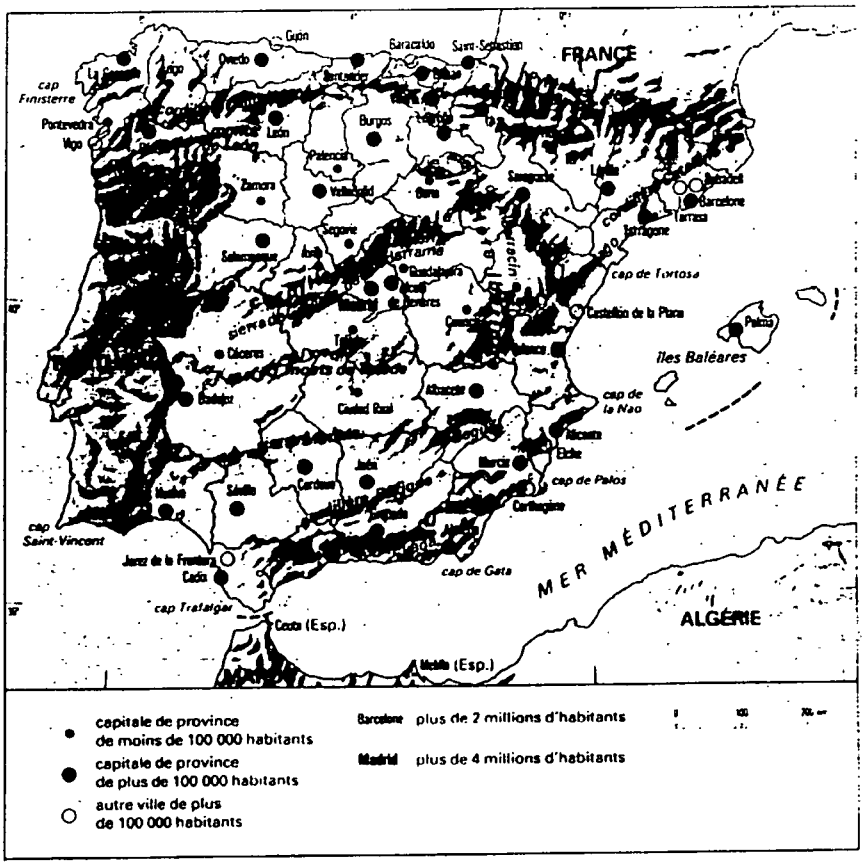


Figure 0.1 : Le relief et les principales villes d'Espagne
Source : Encyclopaedia Universalis, 1984

LA POPULATION

Bien que sa superficie soit comparable à celle de la France, l'Espagne est un pays sensiblement moins peuplé. Avec 38,6 millions d'habitants en 1986, la densité n'est que de 76,5 habitants par kilomètre carré, contre environ 100 pour la France. Le taux de croissance de la population est passé de 1,1 % en 1975 à 0,7 % en 1983, et pour le nouveau millénaire, cette tendance à la baisse laisse espérer une population à peine supérieure à 40 millions.

La distribution de la population se caractérise par sa concentration sur les façades maritimes. 70 % des villes de plus de 50 000 habitants et trois des cinq agglomérations millionaires (Barcelone, Bilbao et Valence) sont localisées sur les côtes. Exception faite de Madrid et son agglomération, ainsi que de certaines villes moyennes telles Saragosse et Valladolid, l'intérieur du pays est très peu peuplé, moins de 9 millions de personnes réparties sur une superficie similaire à celle des Iles Britanniques, avec en moyenne 40 habitants par kilomètre carré.

L'exode rural et la concentration des activités économiques dans les villes renforcent encore la désertification d'une grande partie du territoire. En effet, si en 1965 61 % de la population était urbaine, en 20 ans la proportion a augmenté pour atteindre 77,4 %. En 1985, l'aire métropolitaine de Madrid avec ses 5 millions d'habitants concentrait presque 13 % de la population espagnole.

LES ACTIVITES ECONOMIQUES

Une première connaissance de l'économie espagnole nous est fournie par le PIB et la répartition de la population active entre les différents secteurs économiques (Tableau 0.1 et 0.2). Ces deux indicateurs mettent en évidence la tertiarisation de l'économie, au détriment de l'agriculture qui demeure néanmoins encore un grand consommateur de main-d'oeuvre. La place du secteur industriel dans l'économie a peu évolué, que ce soit en termes de participation à la formation du PIB ou en termes d'occupation de la population active. Néanmoins, il a fortement évolué en vingt ans et les agrégats très globaux dissimulent d'importantes évolutions de structure.

Tableau 0.1 : Structure du PIB (%)

	1965	1986
PIB (en milliards)	23,4	228,4
Agriculture	16,3	5,8
Industrie	38,6	38,7
Services	45,1	55,5

Tableau 0.2 : Répartition de la population active selon le secteur d'activité (%)

	1965	1986
Pop. active (million)	12,1	14,0
Agriculture	33,3	15,5
Industrie	35,6	32,4
Services	31,1	52,1

Source Tableaux 0.1 et 0.2: L'état du monde, 1986 pour l'année 1965 et Crédit Lyonnais international, in Problèmes Economiques nº 2 083, 1988 pour l'année 1986

L'agriculture constitue un secteur très varié, tant au niveau des produits que des conditions de production. En effet, le processus de tertiarisation ne s'est pas accompagné d'une modernisation de l'ensemble du secteur agricole et les techniques les plus modernes peuvent cotoyer des méthodes traditionnelles. De plus, ce secteur souffre du poids des anciennes structures agraires : plus de 50 % des exploitations ont moins de 5 ha et 1,5 % des exploitations concentrent la moitié de la surface cultivable. Le minifundio est surtout présent dans l'"Espagne humide" alors que la Meseta est plutôt divisée en latifundia. Les produits spécifiquement méditerranéens tels que le riz, le vin, l'huile d'olive et les fruits et légumes représentent 34 % de la production finale agricole espagnole.

Malgré une longue tradition minière, les activités extractives sont actuellement limitées, les réserves ayant beaucoup diminué et l'exploitation devenant coûteuse. Parmi les produits miniers non combustibles, trois groupes représentent presque la moitié du revenu correspondant : le minerai de fer (16 %), le minerai de plomb (14 %) et les pyrites de fer et de cuivre (14 %). La Biscaye est le principal centre producteur de minerai de fer et a joué historiquement un rôle décisif pour la localisation de l'industrie lourde. Quant aux produits combustibles, l'Espagne est le pays méditerranéen le mieux pourvu en charbon. En 1986, la production est de 37 millions de tonnes ; la moitié du charbon provient des mines des Asturies et la lignite essentiellement de la Catalogne.

Comme la plupart des autres pays européens, l'Espagne ne dispose pas de ressources pétrolières. A partir de la fin des années 70, des efforts considérables ont été effectués pour réduire la part du pétrole dans la consommation d'énergie primaire et pour diversifier les sources. Actuellement, la moitié des besoins est satisfaite par les importations de pétrole alors qu'il y a dix ans, cette dépendance atteignait les trois quart de la consommation. Un recours accru au charbon et le développement du nucléaire ont permis cette évolution. Notons toutefois que l'Espagne est, par rapport à ses partenaires européens, faiblement consommatrice d'énergie.

L'Espagne a connu un développement industriel tardif en comparaison avec le reste des pays européens. C'est à partir de 1960 que l'industrialisation s'accélère et que le pays connaît une période de forte croissance économique. Mais depuis le milieu des années 70, l'ensemble du secteur industriel est confronté aux effets de la crise mondiale et des politiques économiques adoptées dans le passé. Globalement, la production industrielle espagnole se caractérise par une concentration dans des domaines où la demande mondiale s'accroît faiblement et où la concurrence d'autres pays (Sud-est asiatique, pays de l'Est) est très vive. En 1981 et 1983, des mesures de reconversion industrielle ont été adoptées pour diverses branches, dont les trois plus vétustes de l'industrie espagnole : le textile, la sidérurgie et la construction navale. Ces mesures impliquent la disparition de 67 000 emplois, soit un poste de travail sur quatre pour les secteurs concernés.

La région de Bilbao fût le berceau de l'industrie sidérurgique espagnole pendant la deuxième moitié du XIX siècle. En 1968, la production nationale atteignait 5 millions de tonnes. En 1984, elle est passée à 13,4 tonnes, plaçant l'Espagne en quatorzième position mondiale au moment où les autres pays membres de la CEE diminuaient leur production. Ce

dynamisme dans un secteur où la production européenne est déjà excédentaire devrait poser de graves problèmes dans les prochaines années.Actuellement, la sidérurgie est localisée principalement dans le nord du pays, Asturies et Pays basque. Un freinage de la production pourrait avoir de graves conséquences sociales dans cette dernière région.

Parmi les industries de biens d'équipement, la construction navale est l'activité qui a été la plus bouleversée ces dernières années, après avoir connu un grand essor à l'occasion de la mutation de l'économie nationale dans les années cinquante. C'est en effet à partir de 1956, avec les commandes pour la modernisation de la flotte marchande nationale, qu'elle enregistre de forts taux de croissance qui amènent l'Espagne en 1973 à la quatrième place mondiale des constructeurs de navires. Mais la saturation de la demande et la concurrence d'autres pays aux coûts salariaux plus faibles entraînent un net ralentissement de l'activité. C'est ainsi qu'en 1983 les commandes ont diminué d'un tiers par rapport à l'exercice précédent, tandis que les trois chantiers principaux enregistraient pour 30 billions de pesetas de pertes. Comme pour la sidérurgie, on se trouve ici dans un secteur dont l'avenir paraît très compromis.

Les industries de biens de consommation, au premier rang desquelles l'industrie automobile, sont pour la plupart récentes et se développent rapidement. L'industrie textile, qui remonte au Moyen Age, est la seule à connaître des difficultés dues principalement au caractère onéreux des matières premières, ainsi qu'à une organisation et un équipement non compétitifs. La dépendance technologique est toutefois un des traits caractéristiques de ce secteur, qui demeure néanmoins l'un des plus dynamiques du pays.

Le tourisme constitue un élément moteur du développement économique du pays. L'Espagne est devenu le troisième pays du monde par le nombre de touristes et le premier pour le solde d'opérations touristiques.En 1986, 47,3 millions d'entrées ont été enregistrées et l'on en prévoit près de 50 millions pour 1987. Les visiteurs proviennent notamment de la France (23 % des entrées), du Portugal (20 %), du Royaume Uni (14 %) et de la RFA (12 %).

Ce survol rapide de l'économie espagnole serait incomplet si l'on n'évoquait les fortes inégalités dans la distribution spatiale de la richesse (Figure 0.2). Le revenu moyen par habitant constitue un excellent indicateur pour mettre en évidence le contraste nord-est/sud-ouest. En effet, le revenu per capita décroît depuis les régions de la frontière française jusqu'à celles de la frontière portugaise. Ce phénomène s'explique, non par l'influence du milieu physique sur les activités économiques, mais plutôt par la localisation dans le Nord et l'Est du pays de régions particulièrement actives depuis des dizaines d'années sinon des siècles, notamment le Pays basque et la Catalogne, ainsi que par la position périphérique de l'Espagne par rapport aux principaux foyers européens d'activité. On retrouve ainsi une opposition très proche de celle existant entre l'Italie du Nord et l'Italie du Sud, même si ces disparités semblent s'atténuer très lentement.

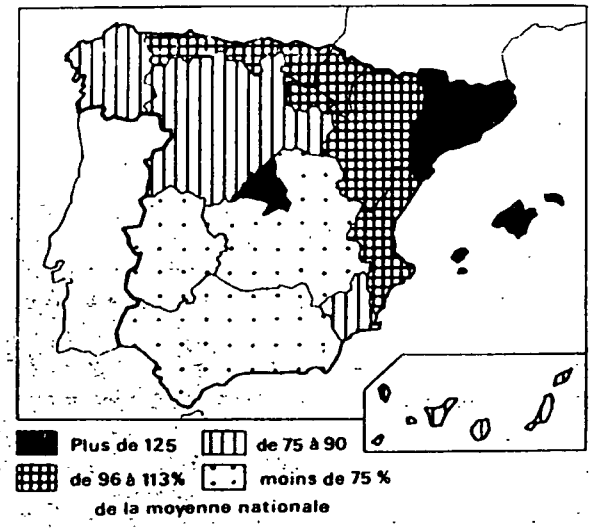


Figure 0.2 : Distribution régionale du revenu par habitant en 1981
Source : Banco de Bilbao, cité dans DRAIN, 1988

LE COMMERCE EXTERIEUR

Comparée à d'autres pays de la Communauté, la part des échanges commerciaux extérieurs dans l'activité économique est réduite : en 1985, le commerce extérieur a contribué pour 16 % à la formation du PIB (28 % en RFA, 24 % en Grande Bretagne et en Italie, et 21 % en France). La balance commerciale est déficitaire (30 milliards de dollars d'importations contre 24,2 milliards d'exportations). 73 % des ventes correspondent aux produits industriels (matériel de transport, produits sidérurgiques) et 17 % aux produits agricoles, essentiellement des fruits et légumes. Quant aux importations, 36 % concernent les produits énergétiques, notamment d'origine pétrolière, et 16 % les produits agro-alimentaires. L'ouverture du pays dans les années cinquante s'est traduite par une distribution spatiale des flux très dispersée, mais l'entrée de l'Espagne dans la CEE l'amène dorénavant à concentrer ses échanges vers ses partenaires européens (Tableau 0.3). Actuellement, la moitié des importations et les trois quarts des exportations s'effectuent avec la CEE. L'Allemagne de l'ouest est devenue le premier fournisseur, remplaçant les Etats-Unis, alors que la France demeure le principal client.

Vis-à-vis de la France, l'Espagne constitue un partenaire relativement important. En 1984, elle occupait la septième place aussi bien en tant que fournisseur que client. Trois produits, les produits agricoles, les automobiles et les biens de consommation, constituent la moitié des exportations espagnoles vers la France, tandis que presque 60 % des importations sont concentrées sur les produits chimiques, les biens d'équipement professionnel et les pièces détachées et matériel utilitaire de transport terrestre. Ces échanges, en forte croissance, s'accompagnent pour la France d'un déficit de la balance commerciale depuis 1976 (4,5 milliards de francs en 1984 - Tableau 0.4) qui compense pratiquement pour

les espagnols les déficits enregistrés avec les autres pays de l'Europe des douze.

Tableau 0.3 : Principaux partenaires commerciaux de l'Espagne avant et après l'adhésion à la CEE (% de la valeur des échanges)

	IMPORTATIONS 1984	IMPORTATIONS 1986	EXPORTATIONS 1984	EXPORTATIONS 1986
CEE dont :	34,2*	50,2	52,0*	78,7
RFA	9,8	15,0	9,6	11,6
FRANCE	8,5	11,6	15,1	17,9
ROYAUME-UNI	6,0	7,7	9,1	8,8
ITALIE	4,2	7,2	6,0	7,9
ETATS UNIS	11,2	9,8	9,6	9,1
MEXIQUE	6,0	0,6	3,4	0,7

* Y compris le Portugal pour permettre la comparaison avec 1986

Source : Direccion General de Aduanas, cité dans DRAIN, 1988

Tableau 0.4 : Evolution des échanges commerciaux franco-espagnols (milliards de francs)

	Importations françaises (CAF)	Exportations françaises (FOB)	Taux de couverture I/F
1982	23,1	18,8	1,22
1983	27,0	22,1	1,22
1984	30,7	26,2	1,17

Source : Douanes françaises, cité dans Crédit Lyonnais international, in : Problèmes Economiques nº 1 954, 1985

CONTEXTE SOCIO-POLITIQUE ET CONJONCTURE ECONOMIQUE

Afin de mieux comprendre l'état actuel de la société espagnole, il convient de revenir rapidement sur le passé récent.

Le début de l'ère franquiste trouve un pays à l'industrie embryonnaire (sidérurgie, chantiers navals, textile) et fortement concentrée dans quelques zones du pays (Pays basque et Catalogne). L'Espagne s'isole alors très largement du reste du monde en adoptant une politique d'autarcie qui bloque tout développement économique. Un secteur public important se constitue peu à peu autour de l'Institut National de l'Industrie (INI). L'ouverture vers l'extérieur se produit dans les années cinquante et se manifeste notamment par l'entrée à la FAO, l'UNESCO et l'ONU. Sur le plan économique, cette nouvelle attitude se concrétise par un Plan de stabilisation en 1959, suivi ensuite d'un Plan de développement. L'industrialisation s'accélère alors dès 1960 et le pays connaît jusqu'en 1974 une forte croissance. Celle-ci est permise d'une part par la disponibilité des capitaux provenant du tourisme, des remises des émigrés et de l'ouverture aux investissements étrangers, d'autre part par l'afflux vers l'industrie d'une main d'oeuvre rurale prête à abandonner l'agriculture. L'appel aux capitaux étrangers s'est toutefois traduit par un développement des filiales de firmes multinationales qui perdure encore aujourd'hui.

Fortement dépendante des importations pétrolières, l'économie espagnole subit très rapidement les effets du renchérissement du prix de l'énergie de 1974. Toutefois, les réponses des pouvoirs publics et des industriels à cette nouvelle situation se font attendre. En effet, l'attention des différents acteurs sociaux se porte essentiellement sur les effets de la transition politique. La maladie puis la mort de Franco en 1975 et les processus de démocratisation qui se mettent en place jusqu'en 1977 inhibent largement la capacité de l'Espagne à adopter des mesures susceptibles d'enrayer les effets du premier choc pétrolier.

Le taux de chômage croît alors rapidement : de 4 % en 1975 à 12 % en 1980. L'inflation augmente également et annule les effets potentiellement positifs des dévaluations de la peseta (1976, 1977 puis 1982). L'INI contrôle toujours de nombreuses entreprises, mais la plupart sont en très mauvaise santé et l'Etat doit combler les déficits. Il faut attendre fin 1982, début 1983 pour que des mesures plus drastiques soient prises. Les économies d'énergie deviennent prioritaires et des plans de restructuration industrielle sont mis en oeuvre par le gouvernement socialiste nouvellement élu. L'industrie espagnole, en dépit de ces mesures de redressement, demeure fragile, ne serait-ce que parce qu'elle reste très émiettée en une multitude de petites entreprises et que le capital des grosses entreprises est de plus en plus pénétré par les intérêts étrangers. Parallèlement, les pouvoirs publics tentent d'entraver la croissance monétaire, d'endiguer le déficit public mais aussi de ralentir la progression de la consommation intérieure en encadrant les évolutions salariales. Toutefois, si l'inflation recule, Le chômage continue à se dégrader et atteint 22 % en 1985. Ces derniers chiffres doivent cependant être nuancés, d'une part par l'existence d'un important secteur clandestin, notamment dans le textile et la chaussure, et d'autre part du fait des très larges inégalités que recouvre cette moyenne : certaines régions (Pays basque, Andalousie, ...) connaissent des taux bien

supérieurs, les jeunes sont plus fortement atteints par le chômage que les autres couches de la population.

Deux événements vont également peser sur l'évolution politique, sociale et économique de l'Espagne dans le proche avenir : l'autonomie régionale et l'entrée dans la CEE.

La Constitution de 1978 établit le statut d'autonomie régionale, favorisant de cette manière la décentralisation administrative et répondant aux revendications régionalistes dans le nouveau cadre politique. La politique d'autonomie se traduit par la création de 17 régions autonomes (Figure 0.3) et la mise en place de gouvernements locaux constitués après élection de députés à un parlement régional. Du point de vue économique, le pouvoir central conserve la compétence en matière notamment de monnaie, de banque, d'assurances, de crédit, de fixation de la politique économique nationale, de transferts de technologie. Le processus a débuté en 1979 avec la reconnaissance de l'autonomie catalane. Le découpage des régions s'est effectué principalement sur la base de limites territoriales correspondant plus à une identité régionale fondée historiquement plus que sur les divisions administratives déjà existantes, mais certaines entités nouvelles n'ont encore que peu de consistance. A contrario, le problème basque n'a toujours pas été résolu et le relatif déclin économique de cette région n'est guère susceptible de favoriser une issue favorable.

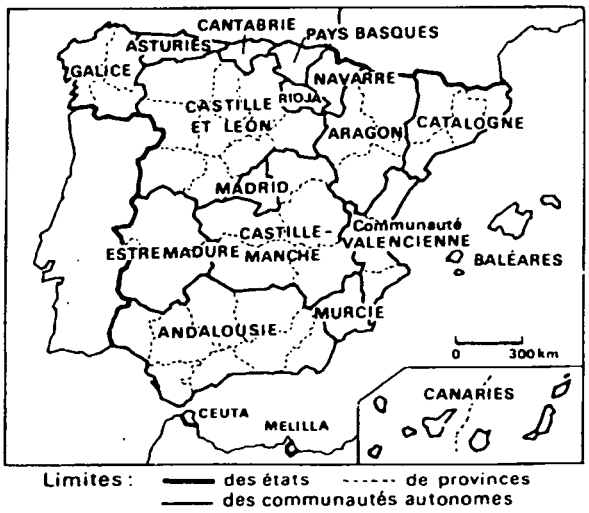


Figure 0.3 : Les régions autonomes
Source : DRAIN, 1988

Après de longues négociations, l'Espagne fait enfin partie de la Communauté Economique Européenne depuis le 1er janvier 1986. Cela a impliqué pour l'Espagne la reconnaissance d'une autorité supranationale et bien évidemment l'acceptation des règles communautaires avec toutes leurs conséquences : suppression de protections douanières, de subventions à la production et d'aides à l'exportation,instauration de la taxe à la valeur ajoutée, ... Un des effets immédiats de cette association a été, comme nous l'avons vu lors de l'examen du commerce extérieur espagnol, la

sensible modification des grands courants d'échange qui s'orientent à présent vers ses partenaires de la CEE. Mais avec un revenu moyen par tête qui atteint tout juste la moitié du revenu moyen de l'Europe des douze et une économie qui, bien que dynamique, demeure fragile, l'intégration européenne reste encore très largement un défi pour l'Espagne, même si une période de transition jusqu'en 1993 permet une certaine latitude dans l'application des règles communautaires.

L'avenir de l'Espagne se laisse mal deviner à partir de la situation actuelle. Ce pays est en effet engagé dans un processus complexe de modernisation dont le succès n'est pas encore assuré. Modernisation politique tout d'abord, avec la démocratisation de l'aprèsfranquisme et la reconnaissance d'autonomies régionales. Modernisation économique ensuite, à travers les efforts de restructuration d'un tissu industriel encore trop dépendant de secteurs en déclin. Modernisation tout à la fois politique et économique enfin, avec l'intégration à la CEE. Les progrès réalisés depuis 1975 sont conséquents, mais des hypothèques demeurent, qu'il s'agisse des revendications indépendantistes, de la persistance d'un fort taux de chômage ou des écarts de niveau de vie avec les principaux voisins européens.

Le dessin des perspectives d'évolution du transport routier de marchandises dans un avenir aussi incertain sera donc un exercice difficile. Cette tâche va encore se compliquer par le peu d'informations disponibles sur le fonctionnement réel du secteur et la faiblesse des données statistiques concernant le transport. C'est ce que nous allons maintenant voir en essayant de dresser un panorama de l'ensemble du système des transports de marchandises.

CHAPITRE 1

LE SYSTEME DE TRANSPORT ESPAGNOL

Une fois passé en revue très brièvement le cadre économique, social et politique de l'Espagne d'aujourd'hui et pour mieux situer la place du transport routier de marchandises au sein du secteur des transports, il s'avère indispensable de présenter les traits principaux de celui-ci. Dans une première partie, nous abordons la description des infrastructures de transport terrestre puis, dans une seconde partie, nous nous focalisons sur la répartition modale des flux de marchandises, en transport international d'abord, en transport intérieur ensuite.

1. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE

Etant donné la géographie et les différents climats du pays, offrant très peu de ressources hydrauliques, le transport par voie navigable n'existe pas en Espagne et le système de transport terrestre de marchandises est composé uniquement par la route, le rail et, récemment, les conduites.

1.1 LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Dans le domaine des transports, une des conséquences de la création des Régions Autonomes a été une nouvelle répartition de la gestion du réseau routier. En effet, selon la Constitution de 1978, la propriété et la gestion des infrastructures dont les itinéraires se localisent complètement dans une Région se trouvent automatiquement relever des compétences de la Région Autonome. Le processus de transfert de compétences a débuté en 1980, les premières régions en bénéficiant

étant la Catalogne, le Pays basque et la Galicie, et il s'est achevé en 1984.

Selon la nouvelle classification administrative, les infrastuctures routières se répartissent de la façon suivante :

- le réseau de l'Etat ("réseau d'intérêt général"), à la charge de l'Administration Centrale à travers le Ministère des Travaux Publics et de l'Urbanisme (Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo - MOPU)

- le réseau régional, dépendant des Régions Autonomes.

- le réseau provincial et des municipalités, à la charge des Conseils Municipaux et en dernier ressort du Ministère de l'Intérieur

- le reste des routes, géré par d'autres Administrations ou organismes, tel que le Ministère de l'Agriculture.

Pour délimiter le réseau de l'Etat, un ensemble de caractéristiques a priori a été défini :

- il comprend les itinéraires à trafic international ; les itinéraires nationaux supportant des flux de longue distance ou des flux avec une proportion importante de poids lourds ou de transport de matières dangereuses ; les accès aux ports et aéroports et aux principaux postes frontaliers,

- il doit former un réseau dense et homogène, réparti uniformement entre les Régions Autonomes,

- afin d' éviter une organisation radiale, il doit favoriser la création d'axes Nord-Sud et Est-Ouest qui puissent servir d'itinéraires alternatifs aux axes les plus chargés actuellement et ainsi favoriser le développement de différents points d'accès aux Régions Autonomes .

Le Tableau 1.1 montre, pour les différentes Régions Autonomes, la répartition du réseau routier selon l'autorité gestionnaire et selon le type de route.

Le réseau routier espagnol a ainsi une longueur de 318 226 km, mais il faut remarquer que les caractéristiques des routes classées sous la rubrique "Autres réseaux" ne permettent pas la circulation de tous les types de véhicule. On peut donc considérer que les flux se réalisent essentiellement en dehors de ce réseau, soit sur 149 756 km.

Avec le transfert de compétences, le réseau actuel à la charge de l'Etat s'est réduit des trois quarts, passant de 80 000 à 20 000 km, mais il concentre environ 60 % du trafic circulant sur l'ancien réseau national. Bien qu'il ne représente que 14 % du réseau total, il relie des agglomérations regroupant 60 % de la population du pays (Figure 1.1). Les Régions contrôlent 59 % du réseau routier total et les Conseils Municipaux les 36 % restants.

Tableau 1.1 : Répartition du réseau routier interurbain selon l'autorité gestionnaire et le type de route en 1986 (km)

REGIONS	RESEAU DE L'ETAT			RESEAU REGIONAL		RESEAU PROVINCIAL ET MUNICIPAL	AUTRES RESEAUX	TOTAL
	AUTOROUTES	CHAUSSEES SEPAREES	AUTRES	AUTOROUTES ET CHAUS. SEPAREES	AUTRES			
Andalucia	119,3	102,7	2429,4	-	9 686,6	10790,0	16 614,0	39 742,0
Aragon	190,7	40,0	1809,9	-	5 313,1	2 393,0	9 490,0	19 236,7
Asturias	54,8	10,9	558,9	-	4 347,2	-	2 413,5	7 385,3
Baleares	-	-	-	39,8	1 310,2	788,0	167,0	2305,0
Canarias	-	-	-	106,5	1 767,5	1 608,0	2 126,0	5 608,0
Cantabria	7,3	8,1	372,0	-	2 046,0	-	1 346,0	3 779,4
Cast-Mancha	-	25,9	2 366,8	-	8 300,0	12 073,0	17 954,0	41 239,7
Cast-Leon	205,6	62,8	3847,0	-	11 707,5	6 726,7	46 134,0	68 683,6
Cataluna	504,8	25,8	1 206,1	35,0	4 652,9	4 625,0	22 521,0	33 570,6
Extremadura	-	13,1	1 180,9	-	3 100,0	4 134,0	7 224,0	15 652,0
Galicia	91,4	15,9	1489,6	-	5 219,6	7 523,0	15 397,0	29 736,5
Madrid	70,6	195,9	187,5	-	2 727,8	-	1 979,0	5 160,8
Murcia	2,9	9,6	341,1	-	2 938,8	-	1 983,0	5 275,4
Navarra	40,5	-	-	99,7	3 411,3	-	-	3 551,5
Pais Vasco	187,5	-	-	2,8	3 876,7	-	2 926,0	7 013,5
Rioja	118,5	9,6	266,8	-	1 329,0	-	750,0	2 473,9
Valencia	301,2	47,1	1 184,5	-	2972,0	3 853,0	19 445,0	27 810,8
Ceuta y Melilla	-	0,8	-	-	-	-	-	0,8
TOTAL	1695,1	568,2	17 706,5	310,3	74 708,2	54 513,7	168 369,5	318 225,5

Source : Direccion General de Carreteras, cité dans MTTC, 1987

Malgré la volonté du gouvernement de construire un réseau autoroutier dense, exprimée d'abord dans le Programme des Autoroutes Nationales Espagnoles en 1967 (avec le projet de construction de 3 000 km) et ensuite dans le Plan des Autoroutes au début des années 70 (portant sur la construction de 6 430 km), le réseau autoroutier ne s'est guère développé. Ainsi, en comparaison avec les autres pays de la CEE, le réseau routier espagnol compte très peu de voies ayant des caractéristiques géométriques supérieures : seulement 2 154 km d'autoroutes, soit 1,4 % de l'ensemble du réseau routier, et 619 km de routes à chaussées séparées, soit 0,4 %. Fin 1974, un mouvement de contestation de l'intérêt des autoroutes à péage a définitivement stoppé leur construction et les tronçons autoroutiers actuels ne constituent pas un véritable réseau (Figure 1.2). Comme en France, l'exploitation des autoroutes à péage est effectuée par des entreprises privées selon un régime de concession. Le Programme des routes à chaussées séparées, élaboré dans le cadre du Plan Général des Routes, a remplacé le Plan autoroutier.

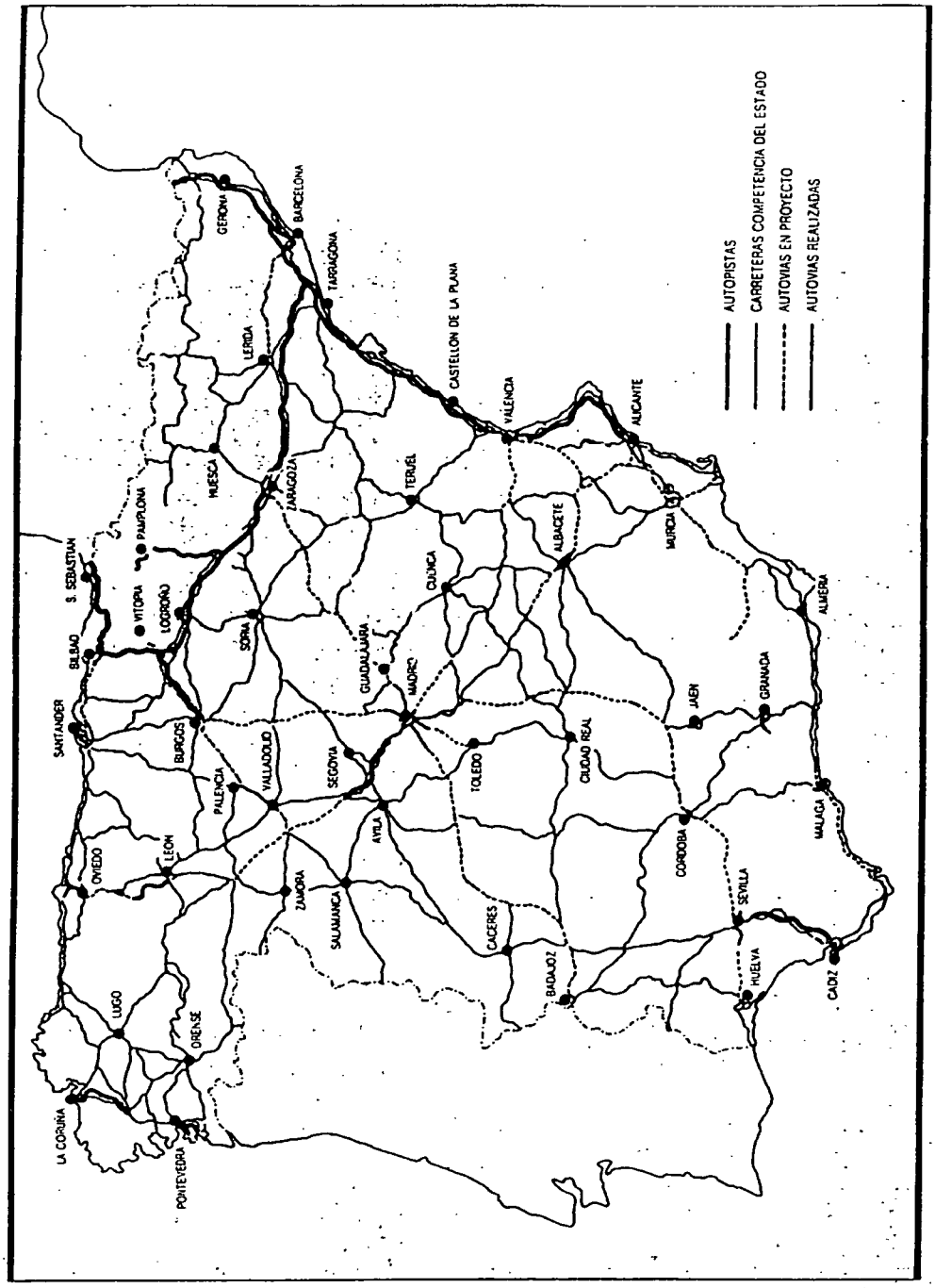


Figure 1.1 : Le réseau routier de l'Etat en 1986
Source : MTTC, 1987

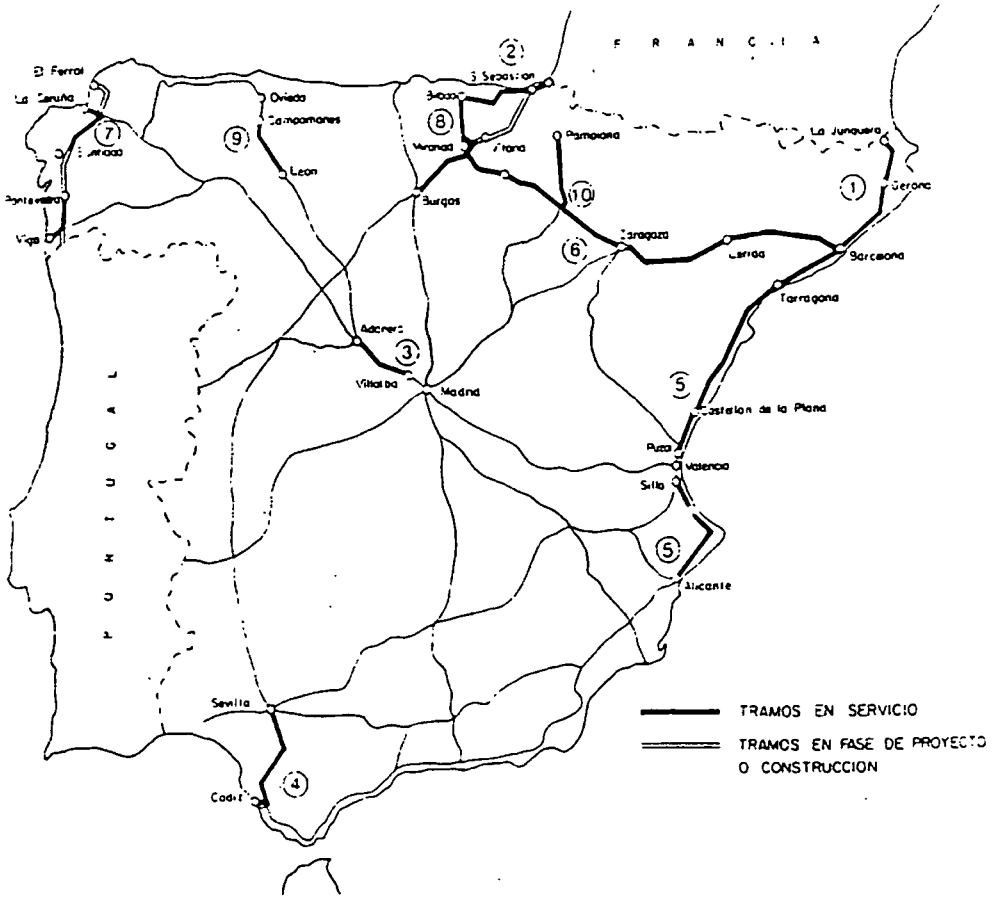


Figure 1.2 : Les autoroutes espagnoles en 1986
Source : MOPU, 1986

Le Plan Général des Routes 1984-1991 constitue l'instrument directeur en matière de planification du réseau de l'Etat. Il met en évidence que les problèmes actuels du réseau dérivent plus de l'état des routes que de l'extension du réseau : les défauts relèvent plus du qualitatif que du quantitatif. S'appuyant sur ce constat, la planification s'oriente principalement vers la remise en état du réseau à travers 3 des 4 programmes d'action retenus :

- le programme d'aménagement porte sur la rectification du tracé de 6 928 km de routes et sur l'amélioration de la chaussée de tout le réseau ;
- le programme d'entretien bénéficiera à 7 333 km de routes ;
- le programme en milieu urbain se concentre sur les problèmes des portions du réseau traversant les aires urbaines.
- seul le programme de routes à chaussées séparées prévoit la construction de nouvelles infrastructures, sur une longueur de 2 359 km.

La nouvelle organisation politique de l'Espagne a modifié sensiblement le système de gestion des infrastructures routières. L'Etat s'est dégagé d'une grande partie du réseau routier et dorénavant les Régions devront veiller à l'entretien et à l'extension de leur patrimoine routier. Néanmoins, l'Etat reste le seul maître du réseau principal. Le manque d'entretien et les flux importants que celui-ci supporte sont les causes principales de sa dégradation. Les efforts du gouvernement se concentrent donc pour le moment plus sur l'amélioration de la qualité du réseau que sur son extension.

1.2 LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le premier critère de différenciation entre le réseau ferroviaire espagnol et les autres réseaux européens (à l'exception du portugais) est bien évidemment l'écartement des rails : 1,668 m pour la péninsule ibérique et 1,437 m pour le reste de l'Europe. Cependant, une petite partie du réseau espagnol a une largeur de voie de 1,437 m, d'où un partage dans la gestion du réseau. RENFE, Réseau National des Chemins de Fer Espagnol, est l'entreprise d'Etat gérant depuis 1941 le réseau à voie large, repris au secteur privé. Le réseau à voie normale est exploité principalement par une autre entreprise d'Etat, FEVE (Chemins de Fer Espagnols à Voie Etroite), les tronçons non confiés à FEVE relevant soit des Régions Autonomes (Pays basque et Catalogne), soit d'entreprises privées.

En 1986, le réseau de RENFE était constitué de 12 721 km de voies, dont environ la moitié à voie unique non électrifiée, 30 % à voie unique électrifiée et 20 % à voie double électrifiée (Figure 1.3). Tout le réseau, à l'exception de 220 km, est ouvert au trafic de marchandises.

Le réseau au standard européen est très limité. Pour la même année 1986, FEVE avait sous son contrôle 1 508 km de voies, 96 % étant des voies uniques non électrifiées ; la Catalogne, quant à elle, possède 179 km de voies.

La construction du chemin de fer a commencé à la fin du siècle dernier et dès le début du XXe siècle l'Espagne disposait de la presque totalité du réseau actuel. Etant donné les caractéristiques physiques du pays et la période de construction, le tracé des voies ferroviaires présente encore aujourd'hui de nombreux tronçons avec de fortes pentes, des rayons de courbure réduits et de multiples tunnels et ponts pour franchir les chaînes de montagnes.

Depuis les années 60, RENFE a élaboré plusieurs plans et programmes pour la restructuration et la modernisation du réseau à sa charge. Mais, le plus souvent, la discontinuité dans la direction de l'entreprise n'a pas permis leur aboutissement. En 1985, le principe d'un taux de couverture minimal de 23 % des coûts pour le maintien des lignes a été adopté et 841 km de voies ont été fermés. En avril 1987 le gouvernement a approuvé le Plan de Transport Ferroviaire qui a comme objectif l'amélioration de la qualité tant du matériel moteur et remorqué que des infrastructures. Le Plan prévoit ainsi la construction de 300 km de nouvelles lignes, la transformation de plus de 1 000 km de voies

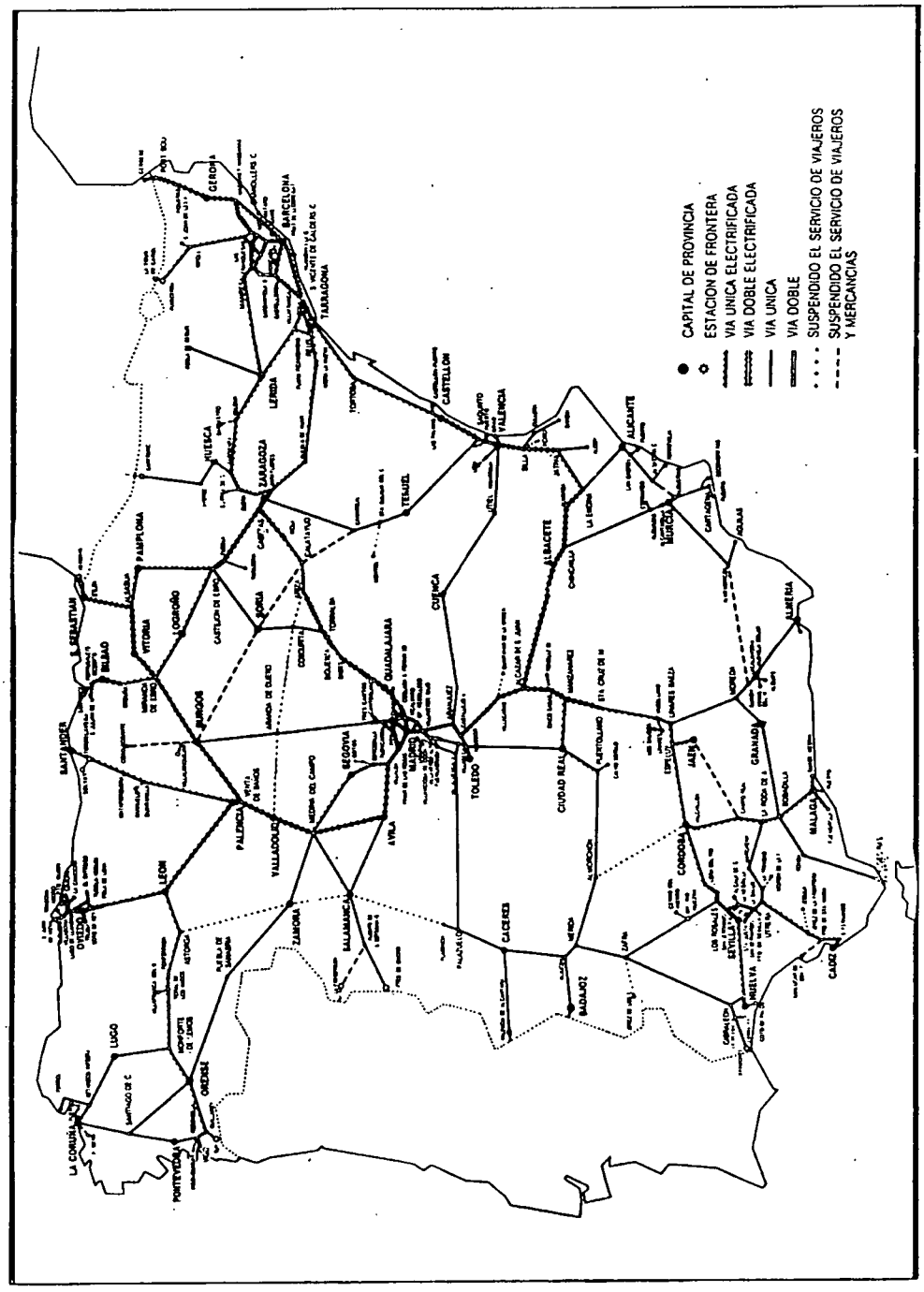


Figure 1.3 : Le réseau ferroviaire à voie large en 1986
Source : MTTC, 1987

uniques en voies doubles et l'amélioration de 2 000 km de voies. Un investissement de 2 100 milliards de pesetas devrait permettre de mener à bien ce très ambitieux mais très nécessaire programme.

Déjà handicapé par son absence de conformité avec les normes européennes d'écartement des voies, le réseau ferré espagnol, très largement déficitaire, s'est peu à peu dégradé. Les dernières années semblent toutefois marquées par un sérieux effort de reprise en main et de réhabilitation du patrimoine.

1.3 LES CONDUITES

Comme nous l'avons vu lors de la présentation des activités économiques du pays, l'Espagne est fortement importatrice de produits pétroliers. Or, pour faciliter leur distribution à l'intérieur du pays, la construction d'oléoducs à partir des ports maritimes a été initiée durant les années 60 (Tableau 1.2). Depuis 1984, la longueur du réseau est stable avec 2 071 km d'oléoducs. 13 % du réseau sont consacrés au transport de produits bruts sur l'axe Malaga-Puertollano alors que les 87 % restants servent à l'approvisionnement en produits raffinés, concentrés sur deux axes, Rota-Madrid-Saragosse-Tarragona et Bilbao-Burgos-Valladolid.

Tableau 1.2 : Evolution du réseau d'oléoducs entre 1965 et 1986

	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
PROD BRUTS	267	278	278	278	278	278	278	278	278	278
PROD RAFFI	0	821	821	1475	1671	1671	1739	1739	1793	1793
TOTAL	267	1099	1099	1753	1949	1949	2017	2017	2071	2071

Source : MTTC-IETC, 1984 ; MTTC, 1987

La localisation des raffineries sur les littoraux favorise le développement des oléoducs afin de relier celles-ci aux principaux centres industriels situés, eux, à l'intérieur du pays (Figure 1.4). En 1986, plusieurs tronçons étaient en construction, parmi lesquels la liaison entre les deux axes mentionnés ci-dessus.

Les oléoducs sont une nécessité pour l'Espagne et ils se sont développés rapidement. Mais il faudra attendre la mise en service de l'interconnection des deux principaux axes pour pouvoir considérer les infrastructures actuelles comme l'ébauche d'un véritable réseau.

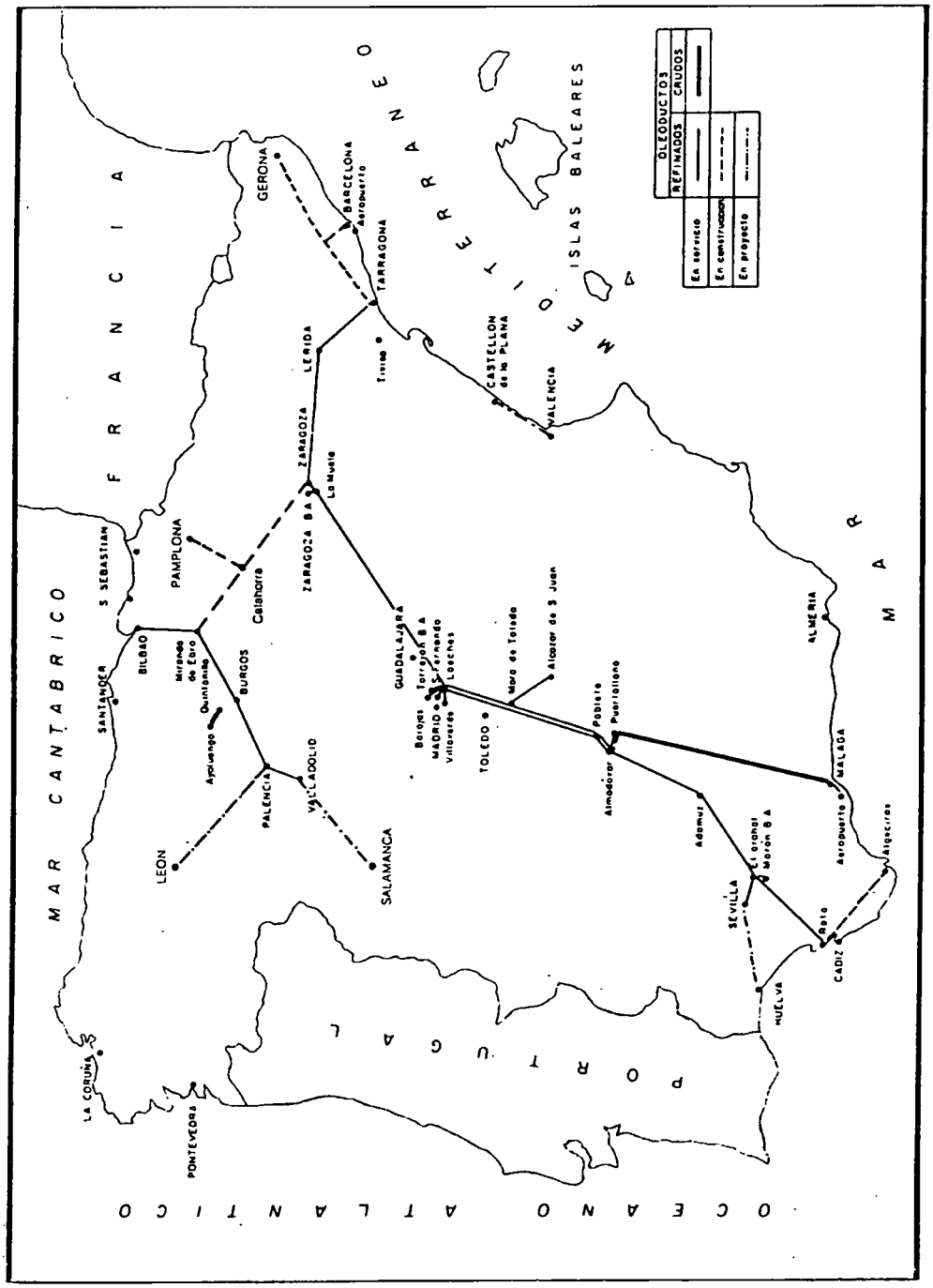


Figure 1.4 : Le réseau actuel d'oléoducs
Source : MTTC, 1987

1.4 UNE SITUATION FAVORABLE A LA ROUTE

Le secteur des transports terrestres espagnols s'avère donc fortement contrasté, en matière d'infrastructures tout au moins. Les trois modes présents, rappelons que la voie d'eau est absente et que les oléoducs ne se développent que depuis quelques années, se trouvent dans des situations bien différentes. Néanmoins, des traits communs apparaissent entre les deux principaux, la route et le rail.

Le premier trait commun concerne l'ancienneté des deux réseaux. La majeure partie des infrastructures routières et ferroviaires a été dessinée et construite il y a plusieurs dizaines d'années. Les caractéristiques géométriques se ressentent d'autant plus de cet état de fait que, d'une part, les rectifications de tracé ou les mises au gabarit ont été rares et que, d'autre part, l'entretien n'a pas toujours été assuré correctement. Second point commun donc, l'ancienneté est trop souvent synonyme de vétusté.

La troisième similitude touche aux efforts actuels de réhabilitation. D'ambitieux programmes ont été définis, notamment pour assurer l'entretien de l'existant. Des extensions des réseaux sont également prévues : construction de routes à chaussées séparées, lignes nouvelles de chemin de fer ou mise à double voie de tronçons à voie unique.

Mais que l'on ne s'y trompe pas, la situation de la route est bien plus favorable que celle du fer. La couverture du territoire national est meilleure, les efforts de maintenance y ont été plus réguliers et plus soutenus, la déconcentration des responsabilités de gestion de l'Etat vers les Régions pour la majeure partie du réseau principal, même si des problèmes de moyens financiers ne sont pas à exclure, devrait améliorer la sauvegarde du patrimoine. Le réseau routier, s'il n'égale pas en qualité et en quantité celui des principaux partenaires européens de l'Espagne, n'en reste pas moins globalement adapté aux besoins actuels du pays. Qui plus est, à la veille de l'ouverture des frontières, la route ne pâtit pas de ce lourd handicap qu'est la non-conformité de la quasi-totalité du réseau ferré au standard européen d'écartement des voies. Ce problème technique, s'il n'est pas résolu rapidement, risque de peser lourdement sur l'évolution du fer.

2. LE MARCHE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Après avoir cadré l'évolution récente du marché des transports internationaux et situé la place des différents modes, nous examinons plus précisément l'activité portuaire, de par la place occupée par le transport maritime.

2.1 UN MARCHE EN CROISSANCE

Le trafic international espagnol a plus que doublé en 15 ans, passant de 72 millions de tonnes en 1970 à 154 millons en 1985, soit un taux moyen de croissance annuelle de 5,2 % (Figure 1.5). Pour la même période, la répartition importations-exportations s'est modifiée, la part des importations diminuant de 75 % à 64 %. En effet, les tonnages importés (Figure 1.6) ont stagné suite à la difficile situation économique de l'Espagne au début des années 80 (diminution de l'activité industrielle lors de l'application des plans de restructuration, restrictions budgétaires pour enrayer le déficit de la balance des paiements courants,...). Les exportations, par contre, ont augmenté rapidement passant de 38 à 56 millions de tonnes, c'est-à-dire un taux moyen de croissance annuelle de 8 % (Figure 1.7).

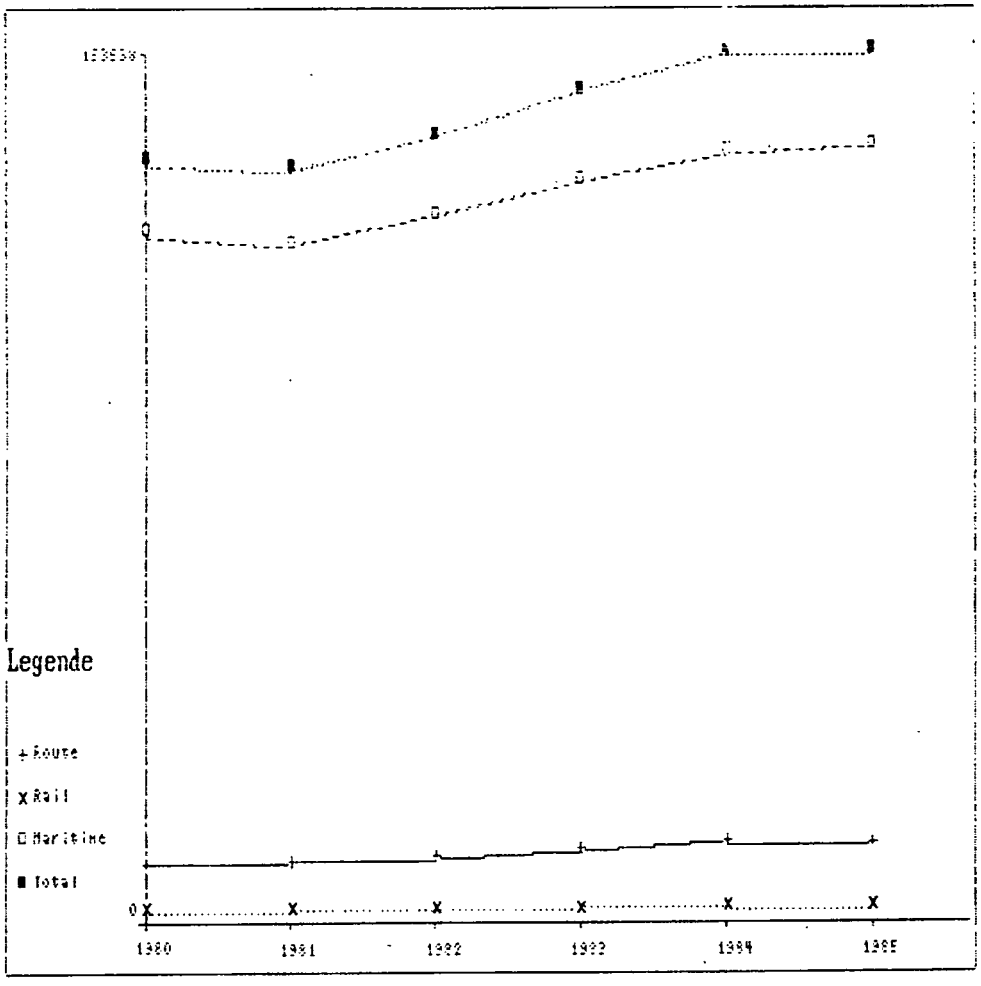


Figure 1.5 : Evolution du trafic international entre 1980 et 1985 (milliers de tonnes)
Source : MTTC-IETC, 1983 ; BOUCHET, 1988 ; MTTC, 1987

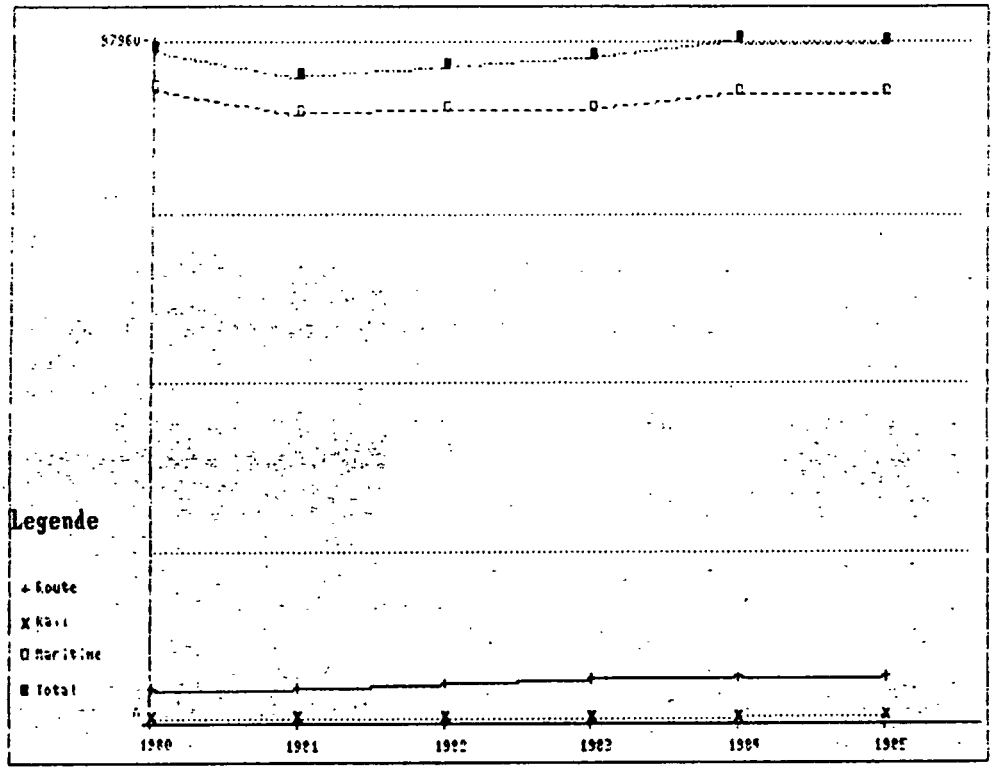


Figure 1.6 : Tonnages importés, entre 1980 et 1985 (milliers de tonnes)

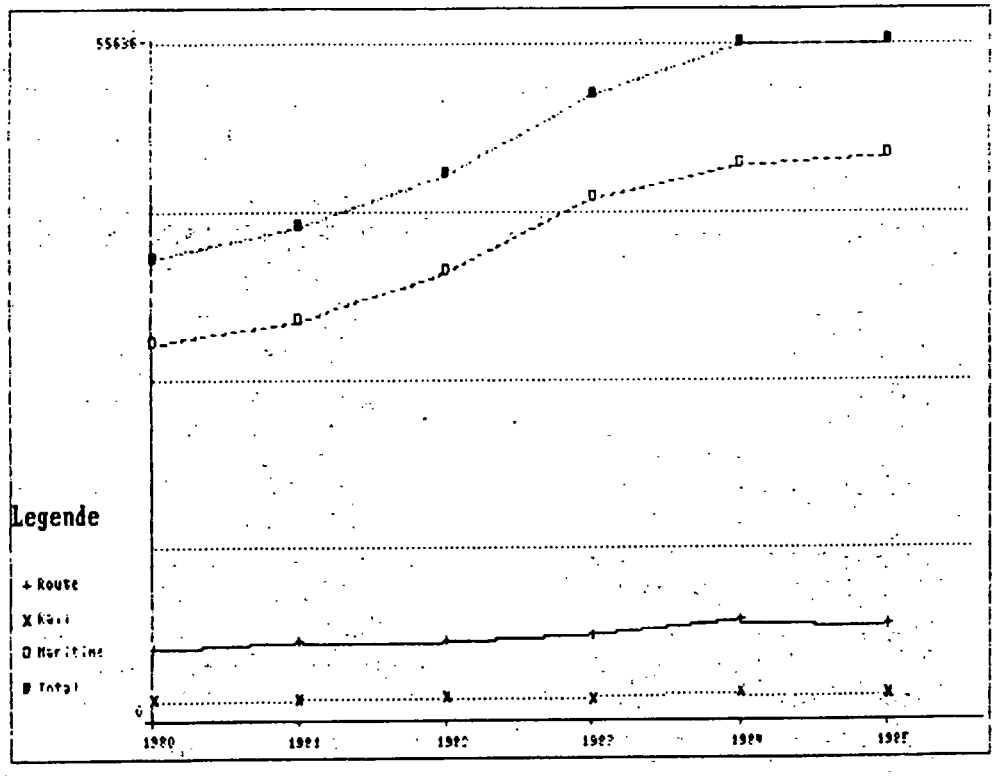


Figure 1.7 : Tonnages exportés, entre 1980 et 1985 (milliers de tonnes)
Source Figures : MTTC-IETC, 1983 ; BOUCHET, 1988 ; MTTC, 1987

Bien que la voie maritime est le mode prédominant dans les échanges commerciaux internationaux avec 90 % des tonnes en 1985 (Figure 1.8), la répartition modale du trafic diffère légérement selon qu'il s'agit des flux à l'importation ou à l'exportation. En effet, si le transport maritime effectue 93 % des importations, la route 6 % et le rail seulement 1 %, à l'exportation le transport terrestre améliore sa participation , le rail transportant 3 % des flux et la route 13 %. Ainsi donc, la balance exportation-importation de la répartition modale est nettement déficitaire pour le transport maritime, très positive pour le rail et à un moindre degré pour la route (Tableau 1.3).

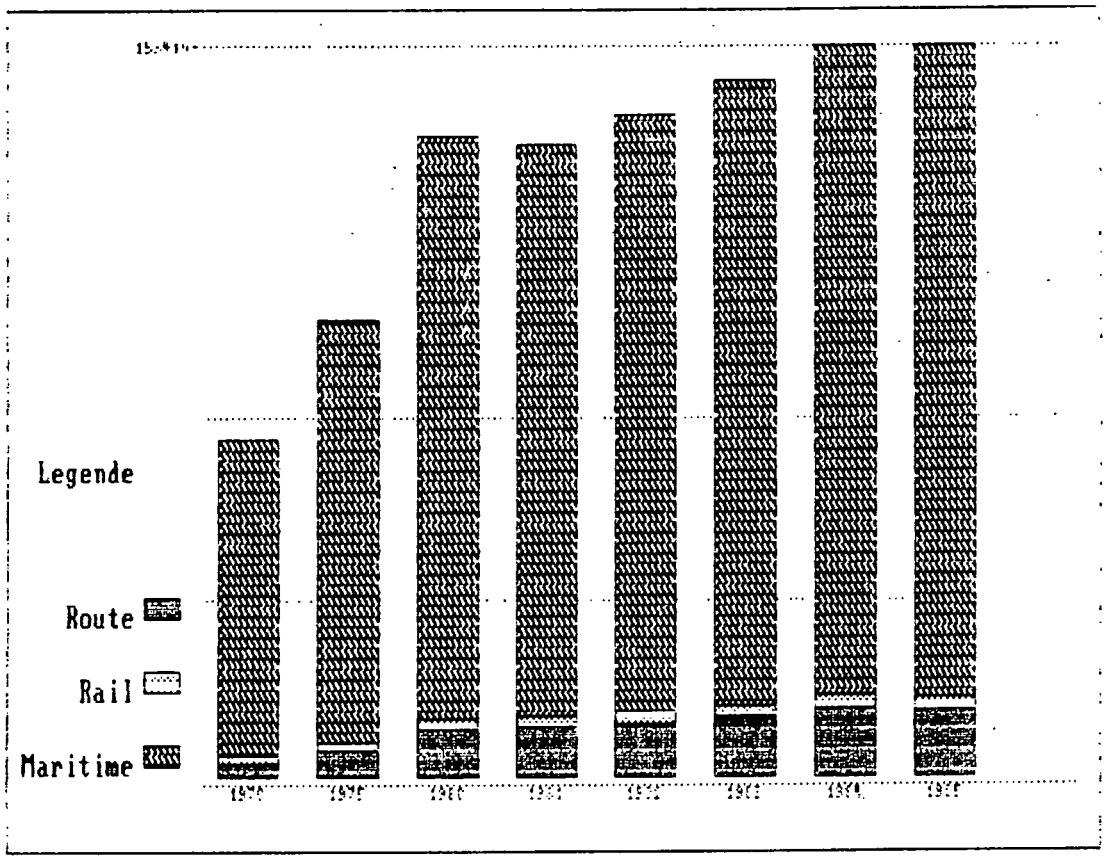


Figure 1.8 : Répartition modale du trafic international de 1970 à 1985
Source : MTTC-IETC,\1983 ; BOUCHET, 1988 ; MTTC, 1987

Malgré une augmentation, en valeur absolue, des tonnages transportés par le chemin de fer, on remarque la faiblesse de ce mode dans le trafic international. Ainsi que nous le mentionnions plu haut, la différence d'écartement des voies par rapport au reste de l'Europe constitue un handicap difficile à surmonter malgré les différentes méthodes conçues pour faciliter le passage d'un système à l'autre (changement d'essieux, modification de l'écartement des roues, transport par conteneurs,...). Environ un tiers des produits exportés par rail sont des fruits et légumes.

Tableau 1.3 : Balance exportation-importation, selon le mode de transport, de 1970 à 1985

BALANCE EXP/IMP	Route	Rail	Maritime	Aérien	Total (moyenne)
1970	1,25	2,09	0,29	1,33	1,24
1975	1,13	2,79	0,23	1,42	1,39
1980	1,19	2,16	0,34	0,33	1,01
1981	1,32	2,56	0,37	0,47	1,18
1982	1,14	2,74	0,42	0,92	1,30
1983	1,11	2,55	0,48	0,29	1,11
1984	1,21	2,93	0,50	0,67	1,33
1985	1,17	2,33	0,51	2,66	1,67

Source : MTTC-IETC, 1983 ; BOUCHET, 1988 ; MTTC, 1987

Pour l'avenir, on peut très certainement envisager une variation dans la répartition spatiale des flux et une redistribution modale. L'entrée de l'Espagne dans la CEE devrait en effet provoquer un changement de ses partenaires commerciaux privilégiés. Pour le trafic, c'est notamment en termes de tonnes-kilomètres que ces évolutions se manifesteront, car les Etats-Unis n'étant plus le premier vendeur de l'Espagne et les échanges avec les pays en développement diminuant, les distances parcourues devraient diminuer sensiblement. La proximité des partenaires commerciaux et l'appartenance au même continent permettra alors de faire appel plus souvent au transport routier, d'autant que la perspective du marché unique en 1993 favorisera encore plus l'utilisation de ce mode.

Etant donné la place importante que la transport maritime occupe dans le marché actuel des transports internationaux, une vue rapide de l'activité des ports s'impose. Pour mieux l'appréhender dans son ensemble, nous présenterons aussi certains aspects relatifs au transport de cabotage, bien qu'il s'agisse évidemment de transport intérieur.

2.2 L'ACTIVITE DES PORTS MARITIMES

Le développement économique de l'Espagne à partir des années 60 a nécessité la croissance de l'activité portuaire. En 1960 le trafic maritime n'était que de 65 millions de tonnes mais dès 1970 il avait presque doublé, atteignant les 145 millions de tonnes. Dans les années 70 le trafic a encore augmenté d'environ 50 % (227 millions de tonnes en

1980), mais il stagne depuis 1980. L'activité portuaire est fortement dominée par le transport de produits pétroliers qui représente environ 40 % du trafic. Le ciment, le minerai de fer et le charbon représentent un peu plus du 15 % du trafic (Tableau 1.4).

Tableau 1.4 : Le trafic portuaire entre 1984 et 1986 (millions de tonnes)

	1984		1985		1986	
	10^6 T.	%	10^6 T.	%	10^6 T.	%
Trafic total	212		223		224	
dont : Cabotage	77	36,3	80	35,9	75	33,5
Extérieur	135	63,7	143	64,1	148	66,1
Produits principaux :						
Pétrole brut	46	21,7	49	22,0	51	22,8
Autres prod. pétr.	43	20,3	40	17,9	45	20,1
Ciment	14	6,6	12	5,4	12	5,4
Minerai de fer	13	6,1	13	5,8	12	5,4
Charbon	11	5,2	12	5,4	13	5,8
Prod. sidérurgiques	10	4,7	11	4,9	9	4,0
Céréales et farines	8	3,8	6	2,7	5	2,2
Divers	67	31,6	80	35,9	77	34,4

Source : Direccion General de Puertos y Costas, cité dans MTTC, 1987

La possession d'îles éloignées du continent et un périmètre côtier de près de 4000 km ont grandement favorisé le développement du cabotage qui occupe une place non négligeable dans l'activité portuaire. En effet, le trafic intra-insulaire et le trafic entre la péninsule et les îles sont des trafics captifs de la voie maritime. Pour la période 1980-1986, le cabotage concernait un tiers du trafic, le reste étant du trafic international. En 1986, 56 % des marchandises transportées par cabotage étaient du vrac liquide (notamment des produits pétroliers), 24 % du vrac solide et 20 % des marchandises diverses (Tableau 1.5). Les principaux ports de cabotage se localisent, bien évidemment, sur la Méditerranée. La première place occupée par Algesiras est à nuancer car c'est surtout un port de transit.

Le trafic international est considérablement déséquilibré entre les marchandises embarquées et les marchandises débarquées ; en 1986, le rapport était du simple au double. Comme pour le trafic de cabotage, le vrac liquide, constitué surtout de produits pétroliers, concerne la moitié du trafic (Tableau 1.6). 31 % des autres produits sont du vrac solide et 18 % des marchandises générales. Les ports de Bilbao, Tarragone et Barcelone effectuent un tiers du trafic extérieur. On remarquera que ces ports se localisent dans les deux régions les plus actives économiquement, le Pays basque et la Catalogne.

Tableau 1.5 : Le trafic de cabotage en 1986 (milliers de tonnes)

	CHARGEES	DECHARGEES	TOTAL
VRAC LIQUIDE			
Algeciras	6 710	474	7 184
Tarragona	3 086	3 905	6 991
Cartagena	2 261	109	2 370
Santa Cruz de Tenerife	2 352	359	2 711
Barcelona	88	2 946	3 034
Reste	5 804	14 002	29 812
TOTAL	20 301	21 801	42 102
VRAC SOLIDE			
Gijon	997	1 079	2 076
Almeria	2 165	137	2 302
Avilès	212	1 875	2 087
Bilbao	300	571	871
Huelva	669	94	763
Reste	4 582	5 202	9 784
TOTAL	8 925	8 958	17 883
MARCHANDISES DIVERSES			
Palma de Mallorca	607	1 395	2 002
Barcelona	1 487	565	2 052
La Luz y Las Palmas	668	1 154	1 822
Santa Cruz de Tenerife	581	948	1 529
Valencia	963	360	1 323
Reste	3 328	3 315	6 643
TOTAL	7 634	7 737	15 371
TOUTES MARCHANDISES			
Algeciras	7 110	1 049	8 159
Tarragona	3 711	4 043	7 754
Barcelona	2 113	3 812	5 925
Santa Cruz de Tenerife	2 937	1 861	4 798
Cartagena	2 461	570	3 031
Reste	18 528	27 161	45 689
TOTAL GENERAL	38 860	38 496	75 356

Source : Direccion General de Puertos y Costas, cité dans MTTC, 1987

Tableau 1.6 : Le trafic portuaire international en 1986 (milliers de tonnes)

	CHARGEES	DECHARGEES	TOTAL
VRAC LIQUIDE			
Bilbao	4 510	9 459	13 969
Tarragona	2 808	7 560	10 368
Algeciras	836	6 885	7 721
Cartagena	1 644	5 532	7 176
Santa Cruz de Tenerife	1 272	5 114	6 386
Reste	6 132	22 962	29 094
TOTAL	17 202	57 512	74 714
VRAC SOLIDE			
Gijon	-	6 984	6 984
Barcelona	2 263	2 638	4 901
Bilbao	291	3 555	3 846
Almeria	3 879	1 078	4 957
Tarragona	345	3 729	4 074
Reste	8 168	13 305	21 473
TOTAL	14 946	31 289	46 235
MARCHANDISES DIVERSES			
Bilbao	1 906	1 574	3 480
Barcelona	1 987	1 532	3 519
Algeciras	2 181	2 008	4 189
Pasajes	1 041	1 766	2 807
Valencia	1 703	1 683	3 386
Reste	6 583	3 294	9 877
TOTAL	15 401	11 857	27 258
TOUTES MARCHANDISES			
Bilbao	6 707	14 588	21 295
Tarragona	3 681	11 394	15 075
Barcelona	4 536	6 881	11 417
Algeciras	3 019	9 972	12 991
Gijon	444	7 212	7 656
Reste	29 162	50 611	79 773
TOTAL GENERAL	47 549	100 658	148 207

Source : Direccion General de Puertos y Costas, cité dans MTTC, 1987

L'activité portuaire est donc dominée d'une part, par le transport de produits pétroliers tant en trafic intérieur qu'extérieur, et d'autre part, par le trafic d'importation. Ainsi, le trafic portuaire est sujet aux aléas non seulement de l'économie nationale mais aussi internationale. Effectivement, ces deux types de trafic peuvent varier dans des proportions importantes suivant les évolutions des niveaux de prix des produits pétroliers, du taux de change du dollar, de l'équilibre de la balance espagnole des paiements courants, du degré d'activité économique espagnole en général, ... De plus, comme nous l'avons vu ci-dessus, l'entrée de l'Espagne dans la CEE risque de développer le transport routier pour les échanges internationaux, au détriment de la voie maritime. La première place du maritime à l'international est donc très fragile.

3. LE MARCHE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Cette section permet d'appréhender l'évolution récente de la demande de transport intérieur ainsi que sa répartition modale. Nous y examinons tout d'abord le trafic total à l'aide des deux indicateurs traditionnels, les tonnes-kilomètres et les tonnes. Malheureusement, les données relatives aux tonnages transportés par la route n'étant pas disponibles, l'étude du volume de trafic intérieur se limitera donc au rail, au cabotage et aux conduites (oléoducs), et ce, jusqu'en 1981 (faute de disposer de données ultérieures). Puis nous étudions successivement les trafics du rail et des conduites.

3.1 UN MARCHE TRES DYNAMIQUE

Entre 1965 et 1986, le trafic intérieur a presque triplé, passant de 61 à 171 milliards de tonnes-kilomètre (Figure 1.9). Cette croissance n'a toutefois pas été linéaire. En effet, les effets des chocs pétroliers se sont répercutés sur la demande de transport, quoiqu'avec un certain retard, et, comme dans d'autres pays, la croissance de la demande a souffert un net ralentissement. Le choc pétrolier de 1979 s'est combiné aux problèmes propres que connaissait alors l'économie espagnole pour provoquer une réduction de la demande encore plus forte qu'après la crise de 1973. En effet, le taux de croissance moyen annuel pendant la période 1975-1979 fût de 3,6 % contre 1 % seulement pour les années 1981-1985.

Le choc pétrolier de 1973 a peu affecté la route par rapport aux autres modes (Figure 1.10). En 1975, le trafic routier n'a diminué que de 1,6 % contre 7,6 % pour les conduites, 7,7 % pour le rail et 9,4 % pour le cabotage. Les effets de la crise de 1979 furent très différents car, à l'inverse, seul le trafic routier fût touché, perdant 2,5 % de son trafic, tandis que les autres modes voyaient leur trafic augmenter (+ 3,6 % pour le rail, + 4,6 % pour le cabotage et + 7,9 % pour les conduites). Cependant, l'évolution des quatre modes depuis le milieu des années 70 montre que le trafic routier maintient sa croissance sur la longue période, comme d'ailleurs le trafic par conduites ; par contre, les trafics du fer et du cabotage stagnent.

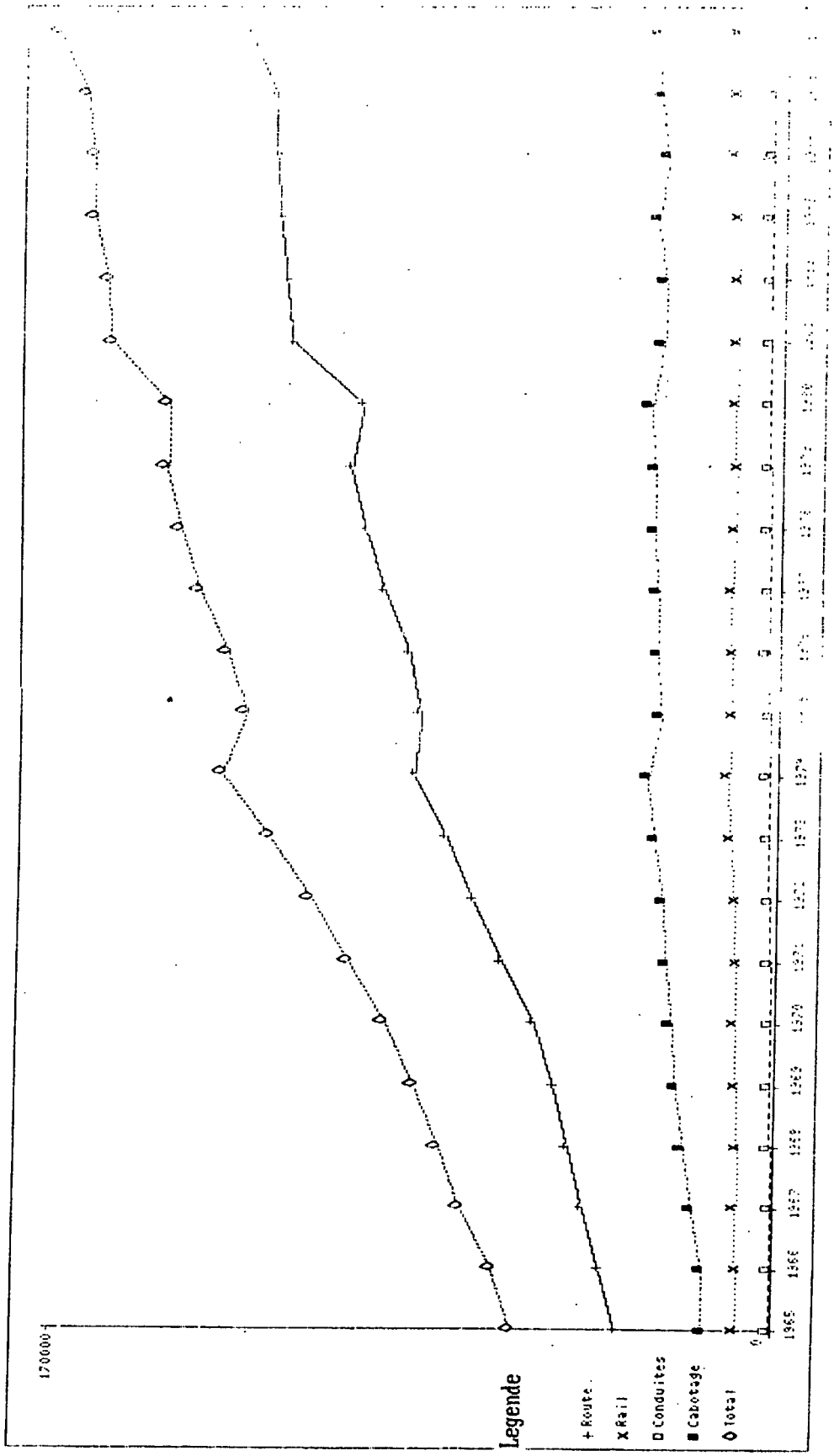


Figure 1.9 : Evolution du trafic intérieur entre 1965 et 1986 (millions de tonnes-kilomètres)
Source : MIRA RODRIGUEZ, 1986 ; MTTC-IETC, 1984 ; MTTC, 1987

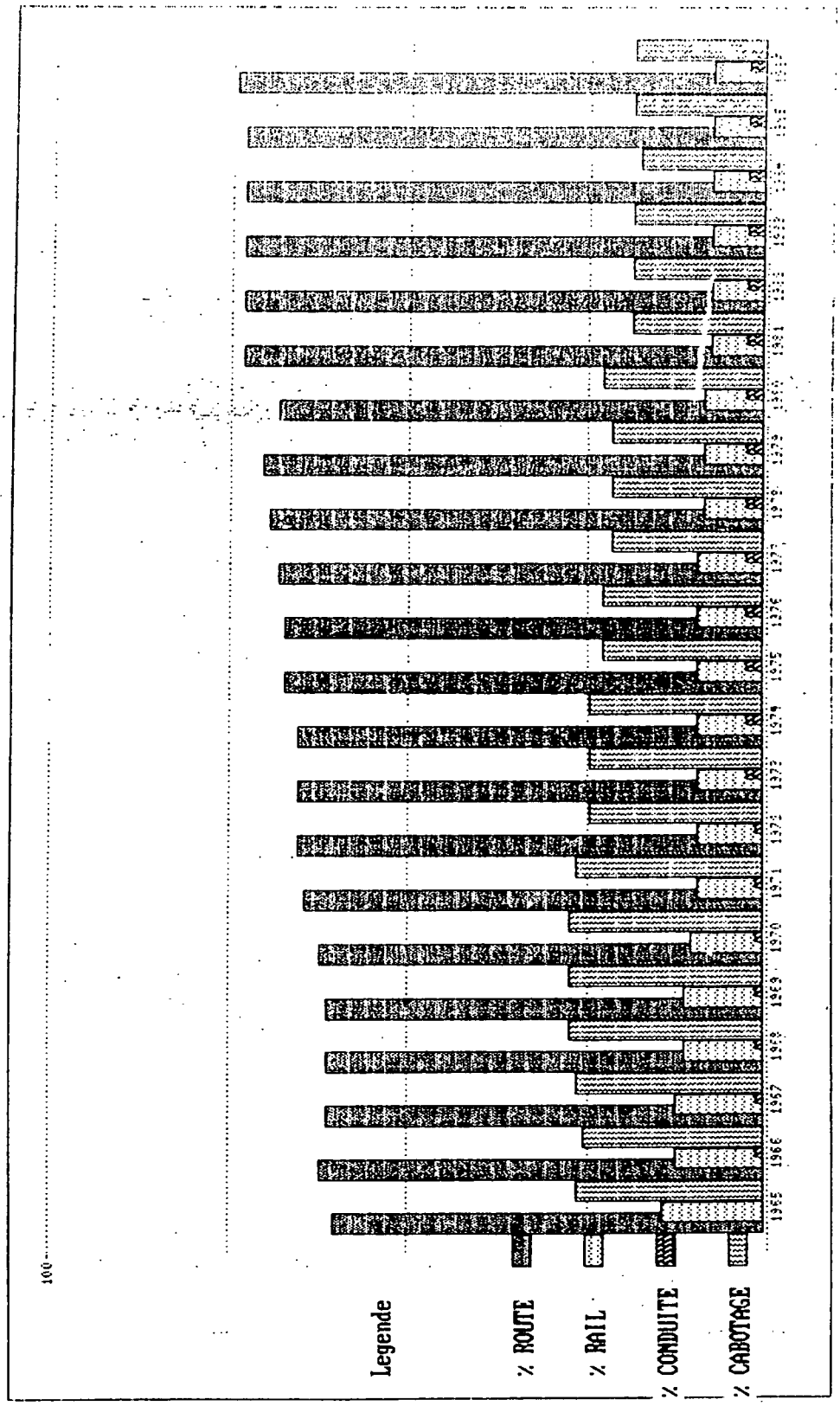


Figure 1.10 : Evolution de la répartition modale du trafic intérieur entre 1965 et 1986 (% de tonnes-kilomètres)
Source : MIRA ROGRIGUEZ, 1986 ; MTTC-IETC, 1984, MTTC, 1987

Si, en transport international, la voie maritime se taille la part du lion, en transport intérieur le mode hégémonique est la route. Pendant les dix dernières années, la part du transport routier est passé de deux tiers à trois quarts du trafic intérieur, au détriment essentiellement du rail et du cabotage. En 1986, le trafic routier, mesuré en tonnes-kilomètres, représentait 4 fois le trafic de cabotage et plus de 10 fois le trafic ferroviaire. La diminution de la participation du rail a été constante et, dès le début des années 70, ce mode est tombé à moins de 10 % du marché ; actuellement, elle est d'environ 7 %. L'une des causes de cette perte peut être reliée à la diminution de la demande de transport de vracs solides, marchandises traditionnellement propices au rail. Bien que la possession de territoires insulaires continue à favoriser le cabotage, en 20 ans sa part est passé de 25 % à 17 %. Enfin, le transport par conduites, bien qu'en forte croissance, est encore très limité (2 %).

L'examen des tonnages transportés jusqu'en 1981 par le chemin de fer, le cabotage et les conduites montre trois situations assez différentes qui viennent nuancer les évolutions enregistrées sur les tonnes-kilomètres (Figure 1.11). Le transport par conduite est en constante croissance tandis que le trafic ferroviaire a souffert un tassement net depuis le début des années 70 (en valeurs relatives), le

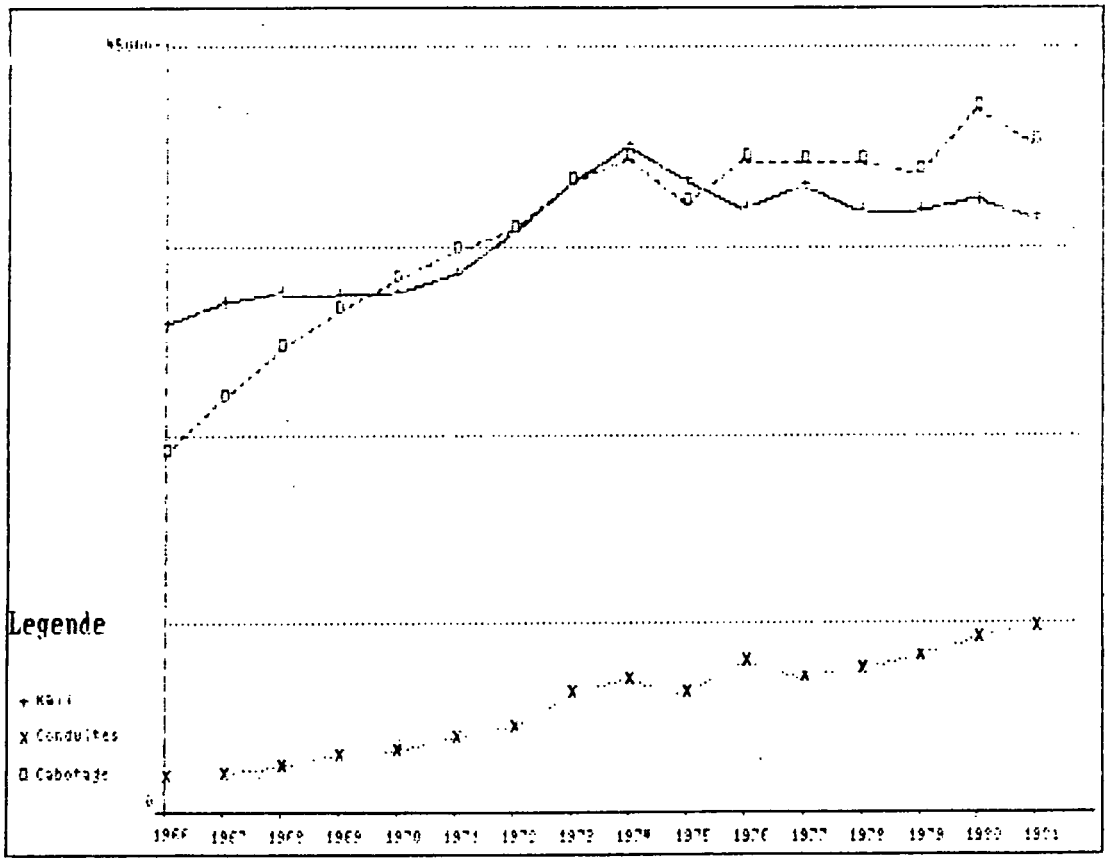


Figure 1.11 : Evolution du trafic intérieur (hors trafic routier) entre 1966 et 1981 (milliers de tonnes)
Source : MIRA ROGRIGUEZ, 1986

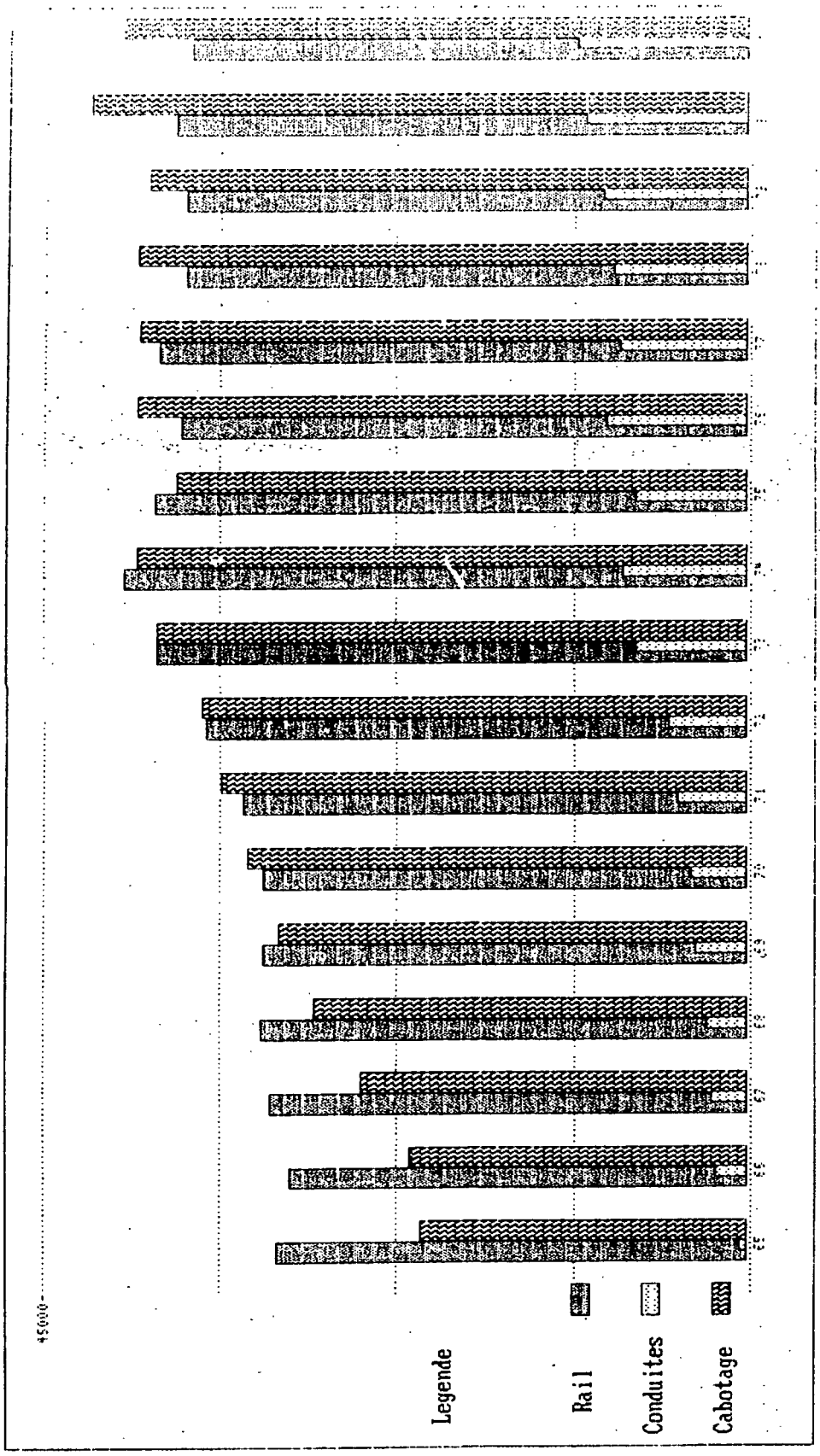


Figure 1.12 : Répartition modale du trafic intérieur (hors trafic routier) entre 1966 et 1981 (milliers de tonnes)
Source : MIRA RODRIGUEZ, 1986

tonnage transporté en 1981 étant à peine supérieur à celui de 1972 (Figure 1.12). Le cabotage occupe une position intermédiaire, car malgré une variabilité à court terme de son trafic, il maintient une croissance lente sur l'ensemble de la période.

Ainsi, ce bref panorama du trafic intérieur met en évidence trois éléments essentiels. C'est par la route que sont produites les trois quarts des tonnes-kilomètres. Les modes en croissance sont les conduites et la route. Enfin, le cabotage et surtout le rail stagnent. Passons maintenant à un examen plus fin des caractéristiques des flux transportés par le rail et les conduites, les flux routiers étant analysés dans le chapitre suivant.

3.2 LE TRAFIC FERROVIAIRE

Le trafic intérieur ferroviaire est effectué dans sa quasi-totalité par RENFE (Réseau National des Chemins de Fer Espagnols), avec 96 % des tonnes-kilomètres produites en 1986 (Tableau 1.7). Dans ce qui suit, nous nous limiterons donc au seul trafic de cette entreprise d'Etat.

Tableau 1.7 : Répartition du trafic ferroviaire selon l'entité gestionnaire en 1982 et 1983

	RENFE	FEVE	SECTEUR PRIVE	REGIONS AUTONOMES	TOTAL
1982 Millions TK	10 504	185	177	62	10 928
%	96	2	1	1	100
1983 Millions TK	10 599	196	170	54	11 019
%	96	2	1	1	100
1984 Millions TK	11 645	205	166	61	12 077
%	96	2	1	1	100
1985 Millions TK	11 653	193	169	60	12 075
%	96	2	1	1	100
1986 Millions TK	11 299	215	162	60	11 736
%	96	2	1	1	100

Source : MTTC-IETC, 1984 ; MTTC, 1987

Après une constante augmentation du trafic entre 1982 et 1985 (mais qui, rappelons-le, venait après une longue période de déclin), RENFE a perdu en 1986 3 % de ses flux. Cette légère diminution peut s'expliquer par la combinaison de différents événements survenus cette année-là. L'augmentation des tarifs et l'introduction de la TVA dans le prix du transport ont joué défavorablement sur la compétitivité du fer tandis que parallèlement la déductibilité de la TVA sur les carburants accroissait les marges de négociation des transporteurs routiers. La baisse récente semble donc largement conjoncturelle.

RENFE propose cinq types de service pour le transport de marchandises : wagons complets, conteneurs, messagerie, paquets express et courrier. Toutefois les deux premiers prédominent très largement puisqu'en 1986, 62 % des tonnes-kilomètres correspondaient à des produits en wagons complets et 19 % à des marchandises en conteneurs (Tableau 1.8). Cependant, on remarque durant la période 1982-1986 une lente mais nette diminution de la part du trafic en wagons complets au profit du trafic en conteneurs (+ 2 % par an en part de marchés).

Tableau 1.8 : Trafic RENFE selon le type de service de 1982 à 1986

	TYPE DE SERVICE			
	WAGONS COMPLETS	CONTENEURS	AUTRES SERVICES	TOTAL
1982				
Millions TK	6 929	1 288	2 287	10 504
%	66	12	22	100
1983				
Millions TK	6 941	1 343	2 315	10 599
%	65	13	22	100
1984				
Millions TK	7 544	1 683	2 418	11 645
%	65	14	21	100
1985				
Millions TK	7 421	2 029	2 203	11 653
%	63	17	20	100
1986				
Millions TK	7052	2 164	2 083	11 299
%	63	19	18	100

Source : RENFE, 1987 ; RENFE, s.d. (b)

On ne s'étonnera pas que le chemin de fer espagnol soit utilisé principalement pour le transport de pondéreux (Tableau 1.9). En 1986, 60 % du tonnage transporté en wagons complets correspondait à quatre groupes de produits : les minerais (22 %), le charbon (14 %), les produits sidérurgiques et le ciment (12 % chacun). En termes de tonnes-kilomètres,

cinq produits concentrent 60 % du trafic : les produits sidérurgiques et les céréales occupent les deux premières places avec des participations respectives de 20 % et 15 %, suivis par les minerais et les engrais (9 % chacun) et les produits chimiques (8 %). Sur ces cinq types de produits, les trois premiers risquent de pâtir de l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne. Le service de wagons complets devrait donc continuer à voir sa part diminuer au sein de l'activité de RENFE.

Tableau 1.9 : Trafic RENFE, en wagons complets, selon le type de produit de 1982 à 1986

	1982		1983		1984		1985		1986	
	T	TKM	T	TKM	T	TKM	T	TKM	T	TKM
CEREALES	1587	660	1715	821	1756	1019	2024	1107	1846	1047
CHARBON	3669	908	3328	832	3440	758	2597	497	3052	573
BOIS	319	302	389	342	679	550	690	606	550	445
CIMENT	3529	326	3126	278	2767	244	2867	254	2659	245
MINERAIS	5745	799	5724	762	5983	795	5270	667	4877	623
P. SIDERUR.	2151	1115	2521	1227	2691	1350	2846	1422	2737	1393
COMB. LIQ.	3376	693	2440	522	1850	435	1739	432	1750	443
P. CHIMIQUE	740	588	753	597	905	679	971	666	1001	598
GAZ	513	198	525	205	519	203	506	189	505	172
ENGRAIS	1031	433	1071	464	1266	612	1248	633	1148	601
T.MILITAIRE	157	64	174	74	154	67	157	68	96	39
VEHICULES	233	127	298	157	333	180	336	180	327	189
AUTRES	1532	716	1760	660	1811	652	1680	700	1746	684
TOTAL	24582	6929	23824	6941	24154	7544	22931	7421	22294	7052

Source : RENFE, 1987 ; RENFE, s.d. (b)

Sur la longue période, le rail voit donc ses parts de marché diminuer. Le redressement récent, on l'a vu, reste fragile. Seule la définition et la mise en place d'une nouvelle politique ferroviaire pourrait permettre de considérer l'avenir avec un peu plus d'optimisme. Deux textes récents s'inscrivent dans une telle perspective.

Le Plan de Transport ferroviaire de RENFE approuvé en 1986 parie sur un accroissement important des flux, notamment internationaux et en transport intermodal . En l'an 2000, RENFE entend transporter 3000

millions de tonnes-kilomètres à l'international (contre 1400 millions en 1985) et 6000 millions de tonnes-kilomètre en trafic intermodal (contre 1200 millions en 1985). Le transport en wagons complets augmenterait par contre beaucoup plus faiblement (+ 15 %). Pour atteindre ses objectifs, les pouvoirs publics comptent essentiellement réorienter vers le rail les trajets terminaux liés au transport maritime. Une telle évolution permettrait de plus de délester le réseau routier, trop encombré actuellement, et accroîtrait ainsi l'efficacité de l'ensemble du système de transport. Il convient néanmoins d'être prudent sur sa faisabilité,car on a vu que la place du maritime à l'international risquait d'être remise en cause par le développement du transport routier avec les partenaires européens de l'Espagne.

La Loi d'Orientation des Transports Terrestres, en vigueur depuis l'été 1987, vient satisfaire le besoin d'actualisation de la législation sur les transports. Le rail était, par exemple, organisé par des textes datant de 1877 et 1947. Comme en France et dans d'autres pays, ces textes qui avaient pour ambition de protéger le fer vis-à-vis de ses concurrents n'ont pu empêcher la perte de parts de marché, la dégradation du service et l'accroissement des déficits des sociétés exploitantes. Moderniser le régime juridique de RENFE pour lui permettre d'améliorer ses procédures de planification et de financement, jeter les bases d'un Réseau National Intégré, améliorer la qualité de service et adopter une politique commerciale digne de ce nom sont les principales actions devant permettre le renouveau du fer et, par là, la résorption des déficits.

Il reste d'abord à mettre effectivement en application ces différents textes. Mais il convient aussi d'assurer dans les meilleures conditions la participation de RENFE à l'Europe ferroviaire pour laquelle la différence d'écartement des voies est un handicap certain. Tout n'est donc pas gagné pour le rail, même si l'ensemble des acteurs concernés sont maintenant convaincus de l'urgence de préserver ce secteur.

3.3 LE TRANSPORT PAR CONDUITES

L'extension du réseau d'oléoducs entreprise à la fin des années soixante porte ses fruits : en une dizaine d'années, le transport de produits pétroliers par conduites a presque doublé, passant de 7 à près de 14 millions de tonnes (Tableau 1.10). Toutefois, les distances moyennes se sont raccourcies et le trafic en tonnes-kilomètres a augmenté plus lentement. En même temps, la composition des produits transportés s'est modifiée sensiblement. En 1975, les trois quarts des tonnes étaient constitués par du pétrole brut et le reste par des produits raffinés ; en 1986, la part des bruts s'est réduite à 40 % du tonnage. Répartitions en tonnes et en tonnes-kilomètres sont actuellement pratiquement équivalentes.

La part des conduites dans le transport terrestre de produits pétroliers continue à augmenter, essentiellement au détriment du rail. En effet, les oléoducs sont utilisés pour le transport entre les sites industriels principaux et secondaires ; le transport routier effectue la distribution à courte distance et le rail transporte le reste, c'est-à-dire assure la distribution à longue distance et les liaisons entre les

sites industriels principaux et secondaires non connectés par oléoducs. Ainsi, en 1986, les conduites ont transporté plus du tiers des produits pétroliers et, avec une distance moyenne de parcours de 260 km, les deux tiers des tonnes-kilomètres.

Tableau 1.10 : Evolution du trafic du réseau d'oléoducs entre 1965 et 1986

	PRODUITS BRUTS		PROD. RAFFINES		TOUS PRODUITS	
	% T	% TKM	% T	% TKM	10^3 T	10^6 TKM
1965	100,0	100,0	0,0	0,0	413	109
1970	74,2	64,9	25,8	35,1	3545	1022
1975	77,5	67,6	22,5	32,4	6999	2119
1980	54,6	49,6	45,4	50,4	10215	3005
1981	50,2	46,5	49,8	53,5	10847	3129
1982	43,7	40,3	56,3	59,7	10812	3164
1983	42,9	41,3	57,1	58,7	11669	3240
1984	41,4	40,2	58,6	59,8	11507	3161
1985	39,2	38,7	60,8	61,3	11754	3165
1986	39,7	39,9	60,3	60,1	13770	3632

Source : MTTC-IETC, 1984 ; MTTC, 1987

Les différences entre les prix des trois modes de transport et l'extension du réseau d'oléoducs devraient permettre de continuer à détourner vers ce mode les trafics de produits pétroliers. La part de la route devrait rester stable, les besoins de distribution locale demeurant, et le grand perdant serait donc le rail.

La place du transport par conduites doit toutefois être relativisée. Seule une catégorie de produits est pour le moment concernée et sa place, au sein d'un marché des transports intérieurs en expansion, demeure limitée. Le bénéfice de ce développement du marché ainsi que du déclin du rail est essentiellement capté par la route à laquelle nous allons maintenant nous intéresser.

CHAPITRE 2

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Jusqu'ici nous avons esquissé, à deux niveaux, le cadre dans lequel se développe le transport routier de marchandises. Le premier , le plus général, correspond aux conditions sociales, économiques et politiques de l'Espagne. Le second se focalise sur le secteur des transports de marchandises dans son ensemble et permet de positionner le transport routier par rapport aux autres modes. Ces repères ayant été établis, nous sommes maintenant en mesure d'appréhender le fonctionnement du transport routier de marchandises. La première partie de ce chapitre porte sur l'organisation de la profession, en pleine mutation suite à l'adoption en 1987 d'une nouvelle loi d'orientation des transports terrestres. La seconde partie est consacrée à la situation des entreprises du secteur, l'accent portant essentiellement sur le parc disponible. La troisième partie revient, en précisant les éléments apportés dans le chapitre précédent, sur leur activité, tant à l'échelle nationale qu'en ce qui concerne les échanges internationaux.

1 LE CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE

Le secteur du transport routier de marchandises vient d'entrer dans une période de métamorphose. En effet, la nouvelle Loi d'Orientation des Transports Terrestres ("Ley de Ordenacion de los Transportes Terrestres") est entrée en vigueur le 1er août 1987 et les principes qu'elle définit affectent sensiblement l'organisation et le fonctionnement du transport routier. Pour mieux comprendre les transformations en cours, nous présentons brièvement l'ancien cadre réglementaire du secteur avant d'aborder le contenu de la Loi d'Orientation.

1.1 LA REGLEMENTATION JUSQU'EN JUILLET 1987

Depuis 1947, le transport routier de marchandises était régi par deux lois, la Loi de Coordination des Transports Mécaniques Terrestres et la Loi d'Orientation des Transports Mécaniques par Route. L'époque était à l'isolement politique et économique du pays, qui traversait une grave crise économique ; les infrastructures ferroviaires et routières avaient beaucoup souffert pendant la guerre civile, le parc routier était très détérioré et l'approvisionnement en carburant difficile. Pour obtenir une meilleure allocation des ressources disponibles mais aussi pour protéger l'entreprise publique RENFE, le gouvernement franquiste donna, à travers ces deux lois, la primauté au transport ferroviaire dans l'organisation du transport terrestre.

Le transport routier se classait en transport pour compte d'autrui ("transporte publico") et transport pour compte propre ("transporte privado").

1.1.1 Le transport pour compte d'autrui

Le transport pour compte d'autrui se décomposait en deux types de service :

- le service régulier ("servicio regular") s'exerçant sur des itinéraires, à des dates et selon des tarifs définis par l'Administration. En règle générale, ces itinéraires routiers ne coïncidaient pas avec les liaisons assurées par les chemins de fer. Dans le cas contraire, les entreprises de transport routier ayant obtenu une autorisation sur ces liaisons devaient verser un dédommagement financier ("canon de coincidencia") à l'entreprise ferroviaire, variable selon la charge utile du véhicule ;
- le service à la demande ("servicio discrecional"), sans aucune contrainte temporelle, concernait des charges complètes ("carga completa") ou des lots ("carga fraccionada"). Son encadrement, similaire dans son principe au système français en vigueur à la même époque, reposait sur des délimitations spatiales organisées autour du lieu de résidence du transporteur :
  - * le service local, autorisant le transport jusqu'à 50 km du lieu de résidence ;
  - * le service de zone courte ("servicio comarcal"), qui permettait le transport dans la province de résidence et les provinces limitrophes ;
  - * le service national, s'effectuant, comme son nom l'indique, dans tout le pays.

Ces trois types de service pouvaient s'appliquer à des charges complètes mais le transport par lots n'était autorisé que pour les services local et de zone courte. Le transport de poissons frais bénéficiait toutefois d'un régime spécial ; classé comme transport par lots, il pouvait néanmoins s'effectuer sur l'ensemble du territoire national.

Ces différentes restrictions mettent clairement en évidence le rôle de complément que la politique de transports avait assigné au transport routier. Le service régulier permettait de pallier les

insuffisances du rail dans la couverture du territoire espagnol. Quant aux petits envois à longue distance, ils devaient être assurés par le chemin de fer ou par les lignes régulières de transport routier, les services à la demande ne pouvant concerner que les parcours terminaux (concentration et éclatement des flux) à l'échelle locale ou de la zone courte.

La licence de transport ("tarjeta de transporte") n'était pas attachée uniquement à l'entreprise mais aussi au véhicule. Elle était ainsi délivrée à un transporteur donné pour un véhicule donné (camion porteur, remorque ou semi-remorque, les tracteurs n'ayant besoin que d'une simple autorisation), identifié par son numéro minéralogique et par sa carte grise. Tout remplacement du véhicule impliquait alors l'obtention d'une nouvelle licence. Enfin, l'attribution nominative à une entreprise empêchait les possibilités de développement de la location.

Les licences de transport pour le service régulier avaient la forme de concessions administratives contingentées. Les licences de transport à la demande étaient placés hors contingentement.

Etant donné le rôle secondaire attribué au transport à la demande, le cadre réglementaire le concernant présentait des lacunes importantes ou des tolérances, on vient de le voir avec les licences non contingentées, qui ont favorisé son extension. A l'inverse, le transport régulier a été défavorisé par le carcan l'enserrant et le développement du transport routier de marchandises s'est finalement réalisé à travers le transport à la demande.

Suite à cette croissance non maîtrisée, le secteur des transports routiers s'installait peu à peu dans une situation de concurrence anarchique, l'offre dépassant largement la demande. Pour assainir le secteur, le gouvernement décida en 1971, d'une part, de contingenter les licences pour les véhicules du service à la demande de plus de 6 tonnes de poids total et, d'autre part, d'instaurer une tarification obligatoire à fourchette pour le transport de charges complètes à plus de 170 km. A partir de cette date, le contingent annuel était fixé en fonction de l'état du marché de transport ; c'est ainsi que de 1983 à 1985 il fût nul. Ce contingentement visait non seulement à limiter la capacité de transport mais permettait aussi de restreindre l'accès à la profession, les nouvelles licences n'étant attribuées qu'à des transporteurs déjà installés. Pour entrer dans la profession, il fallait donc pouvoir acheter une entreprise de transport. Un marché des licences de transport s'est alors créé et l'assainissement souhaité n'a pu se produire.

1.1.2 Le transport pour compte propre

Le transport pour compte propre se divisait également en deux catégories :

- le transport particulier correspondait au transport de marchandises à des fins personnelles ou domestiques de la part du propriétaire du véhicule ou de sa famille.

- le transport complémentaire concernait les entreprises transportant les marchandises nécessaires à l'accomplissement de leur activité principale.

Comme pour le transport pour compte d'autrui, les licences de transport complémentaire reposaient sur un découpage spatial du territoire national. Mais aux trois catégories déjà mentionnées (locale, zone courte et nationale) venait s'ajouter une quatrième zone, la provinciale, couvrant le territoire d'une province et se situant donc entre le local et la zone courte.

1971 est une date charnière. Jusque là, les licences de transport pour compte propre étaient délivrées facilement. Aussi certaines entreprises demandaient-elles ces documents et réalisaient ensuite frauduleusement sous leur couvert du transport public. A partir de cette date, pour mieux réguler l'offre de transport pour compte d'autrui, les licences de transport privé n'étaient plus délivrées que sur présentation de justificatifs du besoin de transport.

Initialement voulue très restrictive, la réglementation du transport routier de marchandises avait peu à peu été contournée et détournée par les transporteurs. Les réformes de 1971 allaient très rapidement s'avérer n'être qu'un replâtrage insuffisant.

1.2 LA LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS TERRESTRES DU 30 JUILLET 1987.

Au milieu des années 80, trois faits militaient en faveur d'une refonte complète des textes organisant le transport terrestre.

En premier lieu, l'ancienneté du cadre organisationnel et les modifications qu'il avait régulièrement souffert afin de répondre à des évolutions conjoncturelles du secteur des transports en faisaient un instrument complexe et inadapté d'encadrement de l'activité.

En deuxième lieu, comme nous l'avons vu lors de l'Introduction, les années 80 constituent pour l'Espagne une période de crise économique prolongée. L'activité de certains secteurs, surtout industriels, se réduit fortement. Parallèlement, le métier de transporteur routier jouit d'une réputation de secteur très rentable, image née lors des années de croissance mais probablement déjà fausse. Aussi, des milliers de chômeurs se tournent vers cette profession en achetant des véhicules mais sans disposer des licences correspondantes. Le transport clandestin se développe alors rapidement et le marché du transport routier, déjà déséquilibré auparavant, voit le décalage entre offre et demande s'accroître.

Enfin, l'environnement international impose, directement ou indirectement, l'assainissement du secteur routier. La perspective de l'entrée de l'Espagne dans le Marché Commun appelle d'une part l'adoption progressive des normes et réglements édictés par la Communauté et contraint d'autre part les transporteurs à des efforts de compétitivité dans la perspective du marché unique de 1993.

Par rapport aux textes antérieurs, la Loi d'Orientation se caractérise par un complet bouleversement de la perspective d'appréhension du secteur des transports terrestres. De textes conçus pour la protection du seul secteur ferroviaire, on passe à une philosophie d'organisation de l'ensemble du secteur des transports, appréhendé comme un système au sein duquel la concurrence entre les différents modes est un impératif de bon fonctionnement. La Loi couvre les transports urbains, routiers et ferroviaires, mais aussi les "activités auxiliaires et complémentaires", c'est-à-dire les centres d'information et de distribution des marchandises (organismes proches des B.R.F. français), les agences de transport (jouant le rôle de commissionnaire), les transitaires, les activités de stockage-distribution, les gares de marchandises et la location de véhicules. Trois principes de base conditionnent l'organisation et le fonctionnement du système : l'existence d'un seul système de transport dans tout le pays, la satisfaction des besoins en utilisant au mieux les ressources disponibles et le maintien d'une "unité de marché" sur tout le territoire national.

La Loi d'Orientation est également l'occasion de rendre cohérents avec la Constitution les textes régissant le transport. Diverses compétences sont ainsi transférées aux Régions Autonomes. Nous en avons déjà eu certains exemples à propos des infrastructures, mais c'est aussi le cas pour l'encadrement des entreprises n'effectuant pas ce transport à l'échelle nationale.

La promulgation de la Loi d'Orientation n'a pas été suivie immédiatement par l'élaboration des différents réglements nécessaires à son application. Il est ainsi trop tôt pour mesurer ses effets réels sur le fonctionnement du transport routier de marchandises. Dans ce qui se suit, nous nous limitons donc à présenter les grandes lignes de la Loi.

Le texte utilise plusieurs classifications du transport routier de marchandises :

- selon leur nature, en transport pour compte d'autrui et transport pour compte propre, les activités annexes faisant l'objet de considérations spécifiques ;
- selon l'aire géographique, en transport intérieur et transport international ;
- selon les caractéristiques des produits transportés, en transport ordinaire et en transport spécial (produits dangereux, produits périssables transportés en véhicules à température dirigée).

Nous présentons ici les principaux éléments de la Loi en organisant l'exposé selon la nature de l'activité.

1.2.1 Le transport pour compte propre

La Loi reprend l'ancienne segmentation du transport pour compte propre en transport particulier et transport complémentaire.

Le transport particulier n'est généralement pas soumis à l'intervention publique mais l'Etat se réserve un droit de regard dans des situations exceptionnelles (défense nationale, maintien de l'ordre public, ...).

Pour le transport complémentaire intérieur, l'intervention publique s'exerce uniquement sur les véhicules de charge utile de 3,5 tonnes et plus, sauf s'il s'agit de véhicules qui "n'ont pas d'incidence dans le système de transport". L'autorisation de transport complémentaire porte sur un véhicule précis (solo ou tracteur) et, bien que sa durée soit indéfinie, une validation périodique est nécessaire. La Loi autorise l'utilisation de véhicules de location. Elle précise également les équivalences entre les autorisations de l'ancien et du nouveau régimes. Le transport complémentaire international demeure passible des réglementations établies dans les traités et accords internationaux signés par l'Espagne.

1.2.2 Le transport pour compte d'autrui

Deux barrières limitent l'accès à la profession de transporteur public ou de prestataire de services auxiliaires. La première concerne l'accès à ces professions, la seconde touche aux conditions d'exercice de l'activité.

Pour pouvoir exercer l'activité de transporteur (national ou international),d'agence de transport, de transitaire ou de stockage-distribution, le demandeur doit remplir des "conditions de formation professionnelle, d'honorabilité et de capacité économique". L'accès aux trois autres activités auxiliaires (location de véhicules, centres d'information et distribution et gares de marchandises) n'est pas soumis à ces contraintes.

La première condition se réfère à un niveau minimal de connaissances indispensables à l'exercice de l'activité demandée, vérifié par la réussite à un examen. Il est exigé du propriétaire de l'entreprise de transport ou de la personne qui la dirige de façon effective et permanente. L'obtention du certificat de capacité en transport international nécessite d'avoir préalablement satisfait aux épreuves concernant le transport intérieur. Quant au certificat valable pour les activités auxiliaires, il comporte une épreuve commune plus des épreuves spécifiques selon la spécialité recherchée. La Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT) du Ministère des Transports, du Tourisme et des Communications détermine le programme d'études, le contenu des épreuves, les conditions de passation des examens et le système de notation. La convocation aux examens, leur organisation matérielle ainsi que la délivrance des certificats de formation professionnelle sont effectuées par les Régions autonomes ou, à défaut, par la DGTT.

Pour satisfaire à la condition d'honorabilité, le demandeur doit ne pas avoir commis de délits ou de fautes graves en matière de transports.

Enfin, le candidat doit démontrer sa capacité économique en prouvant qu'il dispose des moyens financiers et matériels nécessaires au déroulement de l'activité.

Dans cette période de transition, deux voies coexistent pour acquérir le certificat de capacité professionnelle de transporteur ou d'auxiliaire :

- pour les anciens transporteurs ou auxiliaires qui disposaient d'une licence avant la mise en vigueur de la nouvelle Loi, leur qualification professionnelle est reconnue automatiquement dès lors que leur ancienneté dans la profession est supérieure à trois ans. Lorsque le candidat ne bénéficiait pas déjà personnellement d'une licence (cas d'un gestionnaire de société de transport par exemple), la Loi reconnaît néanmoins la formation professionnelle acquise sur le tas, s'il possède une expérience pratique d'au moins trois ans dans la gestion d'une entreprise de transport ;
- pour les nouveaux transporteurs, la réussite à l'examen professionnel est indispensable.

Une fois les trois conditions satisfaites et avant d'exercer l'activité correspondante, l'entrepreneur doit s'inscrire au Registre Général des Transporteurs et des Entreprises Auxiliaires et Complémentaires du Transport, tenu par le Ministère de Transports, Tourisme et Communications.

L'exercice de l'activité de transport public reste conditionnée à la possession d'une licence de transport. Elle habilite le transporteur à effectuer du transport public, à charge pour lui d'organiser son activité comme il l'entend et de proposer un service soit de transport à la demande, soit de ligne régulière dont il aura défini lui-même la configuration spatiale et temporelle. La séparation entre transport à la demande et transport régulier disparaît donc dans le nouveau système. La distinction entre transport de lots et transport de charges complètes est également abolie. En transport intérieur, la licence de transport n'est valable que pour un espace géographique prédéfini, soit le territoire national, soit des zones plus restreintes que les textes d'application préciseront. Le zonage devrait toutefois être très similaire à l'ancienne séparation en local et zone courte. Comme pour le transport privé, la licence est valable sans limitation de temps, mais elle doit néanmoins être revalidée périodiquement. Le transport international reste organisé par les réglements de la CEE et les accords bilatéraux signés par l'Espagne.

Les licences de transport se présentent sous diverses formes : autorisation sans aucune restriction de charge ou de type de véhicule ; autorisation avec une charge maximale ; autorisation pour un type spécifique de véhicule ; autorisation d'un véhicule précis (comme dans l'ancien système). Dans un premier temps, et pour assurer une transition douce avec le régime précédent, la dernière forme est systématiquement adoptée, sauf pour les services de transport où il n'est pas nécessaire d'encadrer l'offre.

Pour les véhicules articulés, la licence concerne dorénavant non plus la semi-remorque ou la remorque mais le tracteur. Pour faciliter la

mutation entre les deux systèmes, la Loi établit une série d'équivalences entre les anciennes et les nouvelles licences.

Enfin, la licence n'est plus attribuée nominativement à la personne physique ou à l'entreprise propriétaire du véhicule, ce qui autorise le développement de la location.

Lors de la réalisation du service, le transporteur est tenu d'établir une lettre de voiture à des fins de contrôle administratif et de droit commercial. Pour les frais de gestion et d'exploitation des renseignements contenus dans cette lettre, une taxe de 125 pesetas (environ 6,25 FF) doit être acquittée. Une copie de la lettre de voiture est tenue d'accompagner le véhicule lorsqu'il réalise la prestation de transport.

1.2.3 Les activités auxiliaires et complémentaires

La Loi identifie six professions spécifiques parmi les activités auxiliaires et complémentaires du transport routier de marchandises.

L'agence de transport pallie l'atomisation du secteur et facilite, notamment aux petits transporteurs, la commercialisation du produit transport. Elle sert d'intermédiaire entre chargeurs et transporteurs et agit en nom propre. Les autres auxiliaires peuvent exercer parallèlement des activités d'intermédiation mais seulement si elles sont directement liées à leurs propres opérations et s'il ne s'agit pas du chainon principal de la prestation proposée. Les agences se spécialisent soit pour les lots, soit pour les charges complètes.

Le transitaire organise en nom propre le transport international de marchandises ou se limite tout simplement à mettre la marchandise à la disposition du transporteur choisi par le chargeur.

L'activité de magasinage-distribution comporte deux facettes inséparables : le stockage de marchandises confiées par les chargeurs, leur distribution, soit avec les véhicules propres de l'entreprise auxiliaire, soit en recourant à un transporteur public.

Le centre d'information et de distribution a uniquement des fonctions de centralisation et de mise à disposition de propositions d'offre et de demande de transport ; il n'intervient donc pas dans l'élaboration du contrat de transport lui-même.

La gare de marchandises est le lieu de concentration des départs et des arrivées de véhicules du transport à la demande. La localisation de la gare doit favoriser la coordination intermodale. Ses installations doivent comprendre des locaux réservés aux agences de transport et éventuellement à un centre d'information et de distribution. Sa création est autorisée par la Région autonome correspondante ou par l'Etat. La construction et l'exploitation sont effectuées soit par les pouvoirs publics, soit par des entreprises privées disposant alors d'une concession.

La location de véhicules s'effectue généralement sans chauffeur et peut concerner tant le transport pour compte propre que le transport pour compte d'autrui. La location avec option d'achat ou des formules similaires ainsi que la location de semi-remorques et de remorques n'entrent pas dans le cadre des activités régies par la Loi.

Ainsi que nous l'avons vu, seules les trois premières professions nécessitent la possession d'une attestation de capacité professionnelle, d'honorabilité et de capacité économique. Les professions auxiliaires et complémentaires restent donc organisées de manière souple.

1.2.4 Les sanctions

Les infractions à la Loi sont classées en légères, graves et très graves.

Parmi les fautes "légères", punies par des amendes inférieures à 40 000 pesetas (2 000 FF), on trouve notamment :

- la réalisation du transport ou de ses activités auxiliaires sans licence dans le cas où le fautif remplit les conditions requises pour en posséder une mais ne l'a pas demandée ;
- la réalisation du transport pour compte propre ou pour compte d'autrui avec un véhicule ne disposant pas à bord des documents nécessaires ;
- la surcharge du véhicule, dans une fourchette de 2,5 à 6 % du poids maximal autorisé ;
- une inscription incomplète dans le Registre Général des Transporteurs et des Entreprises d'Activités Auxiliaires et Complémentaires ;
- le remplissage incomplet de la lettre de voiture.

Sont classées parmi les fautes graves, avec des amendes de 40 000 à 200 000 pesetas (2 000 à 10 000 FF) :

- l'utilisation de véhicules n'ayant pas de licence ;
- la réalisation d'un transport pour compte propre sans licence ;
- le non-respect du régime tarifaire ;
- l'absence de tachymètre ou son fonctionnement incorrect ;
- la surcharge du véhicule, si elle est située entre 6 et 15 % du poids maximal autorisé ;
- le dépassement de plus de 20 % du temps de conduite maximal.

Sont identifiées comme très graves des infractions telles que :

- la réalisation du transport ou de ses activités auxiliaires sans la licence correspondante ;
- la surcharge du véhicule, lorsqu'elle est entre 15 et 25 % du poids maximal autorisé (la responsabilité de cette faute est attribuée tant au transporteur qu'au chargeur et à l'intermédiaire, sauf justification contraire de la part de chaque intervenant);
- l'utilisation d'une licence appartenant à un autre transporteur.

Ces fautes sont passibles d'amendes allant de 200 000 à 400 000 pesetas (10 000 à 20 000 FF) et peuvent entraîner éventuellement le

retrait de l'autorisation d'exercer la profession, l'interdiction d'utiliser le véhicule, la mise sous scellés des locaux de l'entreprise.

Le contrôle de l'activité est confié à la Garde Civile, sauf au Pays Basque où il relève de la police régionale. Il y a donc une contradiction entre la délégation aux Régions des fonctions de tutelle du secteur et l'attribution des responsabilités de vérification concrète à un organisme dépendant directement du Ministère de l'Intérieur. La pratique dira si un tel cas de figure est viable.

1.2.5 Des textes nécessaires mais encore incomplets

Plus qu'un toilettage de textes anciens, la Loi d'Orientation des Transports Terrestres affiche une nouvelle philosophie pour le fonctionnement du secteur. Retour à une concurrence saine entre modes et assinissement des transports routiers de marchandises sont les deux axes majeurs qui l'inspire. Des ambigüités ou des incohérences subsistent néanmoins, d'autant que tous les textes d'application n'ont pas encore été adoptés. On en relèvera deux.

Dans un esprit a priori très libéral, la Loi affirme que l'offre de transport devra se réguler par le seul jeu de la libre concurrence. Cependant, dans des situations de trop grand déséquilibre du marché ou pour des raisons de politique macro-économique, l'Etat se réserve un droit d'intervention, total ou partiel, par type de service ou par aire géographique. Le secteur des transports terrestres de marchandises est donc remis en liberté, mais il s'agit d'une liberté surveillée.

La délégation de nombreuses compétences aux Régions Autonomes reste encore dans de nombreux cas très formelle. Les moyens, financiers aussi bien qu'humains, n'ont pas toujours suivi et Madrid assure encore bon nombre de fonctions théoriquement décentralisées. Des incohérences risquent ainsi d'apparaître et pourraient compromettre la réalisation des objectifs de moralisation du secteur.

1.3. LA TARIFICATION

Le transport intérieur de charges complètes effectué avec des véhicules de plus de 20 tonnes de PTAC sur des distances de 200 km ou plus est soumis à une tarification obligatoire à fourchette. Celle-ci a été instituée lors des réformes de 1971.

Les derniers tarifs ont été approuvés en février de cette année par la Direction Générale des Transports Terrestres (Tableau 2.1). Le système de tarification tient compte de la liaison, de la distance et du tonnage ; ni le type de véhicule, ni la nature de la marchandise ne sont considérés explicitement. Il s'appuie sur un zonage du territoire métropolitain en 47 zones. Pour chaque liaison (la matrice tarifaire n'est pas symétrique), la DGTT donne le tarif minimal en pesetas/tonne-kilomètre (hors TVA), le haut de la fourchette étant obtenu en appliquant à ce tarif

le coefficient 1,225. Pour calculer le tarif minimal total d'un transport il faut donc multiplier la valeur lue dans la matrice origine-destination par la distance à parcourir et par la charge utile du véhicule, limitée toutefois à 23,5 tonnes.

Tableau 2.1 : Tarifs en pesetas/tkm pour quelques relations

De... \ ...à...	BARCELONE	BILBAO	MADRID	SEVILLE	VALENCE
BARCELONE	-----	5,260	5,596	5,220	6,159
BILBAO	5,440	-----	6,454	5,664	5,517
MADRID	5,260	5,919	-----	5,600	5,980
SEVILLE	5,222	5,256	5,654	-----	5,454
VALENCE	6,120	5,427	6,250	5,447	-----

Source : B. O. E., nº 50, 27 février 1988

Un certain nombre d'adaptations sont toutefois possibles. Si la charge réelle est inférieure au tiers de la charge utile du véhicule, le transporteur peut concéder une réduction d'au plus 12 % et si elle est comprise entre un tiers et deux tiers, la remise peut atteindre 6 %. Si le chargeur possède la semi-remorque et que le transporteur ne fournisse que le tracteur routier, la distance utilisée pour l'établissement du tarif correspond à 85 % de la distance réelle et la charge utile adoptée est de 23,5 tonnes. Dans le cas où le chargeur propose la réalisation d'un circuit, des aménagements tarifaires sont également possibles. Enfin, s'il y a établissement d'un contrat pour un véhicule donné s'étendant sur plus de six mois et comportant un nombre minimal de voyages, le tarif est susceptible d'être réduit de 7 %.

Dans les cas où il existe un intermédiaire, celui-ci doit verser au transporteur au moins 85 % du tarif.

Le tarif inclut l'assurance pour les marchandises transportées jusqu'à une valeur de 3 millions de pesetas (150 000 FF) ; pour des sommes plus importantes, le montant de l'assurance est ajouté au tarif. Le chargement et le déchargement du véhicule sont payés par le chargeur. Si ces activités prennent plus de 4 heures, le chargeur doit payer au transporteur 2 000 pesetas (100 FF) pour chaque heure additionnelle et cela jusqu'à 20 100 pesetas (1 000 FF).

Néanmoins, étant donnée la situation anarchique du secteur (nombreux transporteurs illégaux, inexistence des lettres de voiture jusqu'à la Loi d'Orientation, contrôles limités,...), la tarification obligatoire n'est le plus souvent pas respectée. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas récent puisqu'il est présent, avec une ampleur variable toutefois, depuis l'instauration de la tarification obligatoire en 1971. L'Institut d'Etudes de Transports et Communications du M.T.T.C. avait effectué pour les années 1981 à 1983 des comparaisons entre tarifs et prix réels pour le transport à la demande en charge complète. Pour des charges inférieures à 6 tonnes, les prix dépassaient de très loin la limite

supérieure de la fourchette mais au fur et à mesure que la charge augmentait, le prix descendait et pouvait atteindre la limite inférieure, voire la franchir. Actuellement, la surcapacité conduit les transporteurs à pratiquer des prix très inférieurs aux tarifs. Des études récentes montrent néanmoins que, si l'avilissement des prix est général, il varie néanmoins sensiblement d'une liaison à l'autre (Tableau 2.2).

Tableau 2.2 : Rapport entre les prix réels et les tarifs pour quelques relations (%)

De... \ ...à...	BARCELONE	BILBAO	MADRID	SEVILLE	VALENCE
BARCELONE	--	83	82	80	87
BILBAO	92	--	98	93	81
MADRID	66	73	69	87	92
SEVILLE	66	73	69	--	66
VALENCE	82	78	80	78	--

Source : YABAR, 1988

Le caractère obligatoire de la tarification restera illusoire, tout au moins tant que le secteur n'aura pas été assaini. L'échéance de 1993 pourrait d'ailleurs amener les pouvoirs publics espagnols à adopter le principe d'une tarification de référence, solution plus réaliste en l'état.

1.4 LA REGLEMENTATION TECHNIQUE DES VEHICULES

Les véhicules espagnols de transport de marchandises doivent respecter des poids et dimensions limites. Ils sont d'autre part périodiquement sujets à des contrôles techniques.

Le Tableau 2.3 permet de comparer les valeurs des dimensions et des poids maximaux en Espagne et en France. Elles sont similaires ou très comparables, à deux exceptions près toutefois. En effet, pour la longueur des ensembles articulés et le PTAC des camions à 4 essieux, la limite espagnole est nettement supérieure non seulement aux normes françaises mais aussi aux normes retenues par les autres membres de l'Europe des Douze. L'harmonisation des réglementations européennes risque donc de se faire, dans ces deux cas, au détriment de l'Espagne.

Les véhicules de PTAC égal ou supérieur à 3,5 tonnes et les tracteurs routiers doivent subir périodiquement des visites techniques auprès du représentant provincial du Ministère de l'Industrie et de l'Energie. Pour les véhicules de moins de 10 ans d'ancienneté, les visites sont annuelles alors que pour les plus de 10 ans, elles deviennent semestrielles. Si le résultat de l'examen est négatif, le véhicule est interdit de circulation jusqu'à ce que son propriétaire l'ait réparé.

Tableau 2.3 : Poids et dimensions limites en Espagne et en France

DIMENSIONS MAXIMALES (mètres)	ESPAGNE	FRANCE
Hauteur	4	-
Largeur	2,50	2,55
Longueur camion	12	12
Longueur remorque	12	12
Longueur ensemble articulé	16,50	15,50
Longueur train routier	18	18
POIDS MAXIMAUX (tonnes)		
Essieu simple porteur	13	13
Essieu simple moteur	13	13
Tandem	21	21
Tridem	24	24
PTAC camion 2 essieux	20	19
3 essieux	26	26
4 essieux	38	26
PTAC remorque 2 essieux	20	19
3 essieux	26	26
PTRA ensemble articulé		
3 essieux	32	32
4 essieux	38	38
5 essieux	40	40
6 essieux	40	40
PTRA train routier		
4 essieux	38	38
5 essieux	40	40
6 essieux	40	40

Source : Camions magazine, 1988

1.5 UN CADRE REGLEMENTAIRE EN MUTATION

Le cadre réglementaire du transport routier de marchandises espagnol évolue actuellement rapidement. La Loi d'Orientation des Transports Terrestres est en vigueur depuis août 1987, des textes d'application manquent encore et le secteur s'adapte peu à peu à ce nouveau contexte.

La nouvelle Loi est moins favorable au rail, elle entérine pour la route des pratiques qui s'étaient développées dans les marges du système antérieur et l'avaient fortement perverti (la disparition du transport régulier au profit du transport à la demande). Elle place néanmoins la barre très haut et il n'est pas sûr que les objectifs d'assainissement du transport routier puissent être atteints rapidement.

Cet effort d'actualisation était imposé par les évolutions politiques récentes. L'Espagne se met à l'heure de l'Europe et les transports routiers doivent s'adapter. Parallèlement, la création des Régions autonomes implique de leur transférer certaines des compétences relevant antérieurement de l'Etat central.

Mais la Loi ne va pas jusqu'au bout de toutes les logiques qu'elle semble adopter. Ainsi, les Régions n'ont-elles pas les moyens de mener les politiques qui leur incombent. Ainsi, les textes s'inspirent-ils des réglements européens, mais sans toujours les suivre au pied de la lettre ; il était d'ailleurs peut-être difficile de faire plus, tant l'écart entre l'Espagne et ses partenaires était, dans ce domaine, important.

L'hésitation était d'ailleurs présente dans le choix d'une philosophie économique pour inspirer la Loi. Elle se veut d'inspiration libérale, mais les anciens réflexes dirigistes n'ont pas disparu. On en a déjà montré certains signes lors de l'exposé des principales mesures, mais l'exemple le plus flagrant est celui du maintien d'une tarification obligatoire inappliqué et probablement inappliquable. Le vent libéral qui souffle sur la Communauté n'arrive qu'atténué dans la péninsule ibérique.

2 LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Si l'on compare avec d'autres pays européens, la connaissance du secteur du transport routier de marchandises espagnol à travers les statistiques déçoit par son morcellement et ses lacunes. Plusieurs raisons expliquent ces insuffisances. Tout d'abord, l'émiettement des responsabilités de régulation et de contrôle entre diverses services ministériels ne favorise certainement ni l'homogénéité, ni l'exhaustivité du recueil des données. Ainsi, par exemple, le Ministère de l'Intérieur intervient pour les questions relatives au parc total des véhicules et effectue les contrôles routiers tandis que le Ministère des Transports, du Tourisme et des Communications surveille et encadre le fonctionnement du marché interurbain des transports de marchandises. A cet éparpillement entre les instances du gouvernement central vient dorénavant se surajouter le transfert de certaines compétences en matière de transport aux Régions Autonomes. Or, non seulement il y a là apparition de nouvelles autorités responsables, mais qui plus est, celles-ci ne disposent pas toujours des moyens tant matériels qu'humains nécessaires au suivi statistique. Ensuite, comme nous le verrons ci-dessous, le secteur est composé d'une multitude de petites entreprises à côté desquelles coexistent les transporteurs travaillant dans l'illégalité. L'atomisation de l'offre de transport, son caractère parfois souterrain et la vie souvent courte des entreprises de transport rendent donc encore plus difficile la connaissance du secteur. Enfin, plusieurs inconvénients tiennent au contenu de l'appareil statistique lui-même. D'une part, les chiffres ne sont pas mis à jour régulièrement et perdent ainsi de leur valeur dans une période de changements continus. D'autre part, les modifications dans les agrégats considérés, indispensables pour suivre l'évolution du secteur, ne donnent pas toujours lieu à des opérations de rétropolation, ce qui empêche de disposer de séries longues cohérentes. A l'avenir, le patrimoine statistique espagnol devrait s'enrichir grâce à l'adoption des

normes communautaires correspondantes. Mais avec l'apparition des réglements relatifs à la Loi d'Orientation et la mise en place de la nouvelle organisation, les instruments statistiques changeront probablement et les comparaisons historiques avant-après la Loi s'avéreront difficiles.

Pour toutes ces raisons, les statistiques disponibles ne permettent d'obtenir qu'une vision globale du secteur, et si parfois les évolutions ne peuvent être suivies convenablement, on dispose au moins de photographies à un instant donné. Etant donné que les transformations du secteur, suite à la Loi d'Orientation des Transports Terrestres de 1987, commencent à peine à s'opérer et que les chiffres 1987 et a fortiori 1988 ne sont pas encore disponibles, les données que nous fournissons dans la suite rendent compte de la situation du secteur avant la promulgation de la Loi.

Nous avons évoqué plusieurs fois l'existence illégale de nombreux transporteurs routiers, pratiquement tous des artisans. Or, les statistiques fournies par l'Administration prennent comme base uniquement les licences délivrées, laissant ainsi de côté une partie de l'offre réelle du secteur. N'ayant pas d'éléments pour mesurer l'importance de la partie immergée du secteur (dans le milieu du transport, on parle de plus d'un million de véhicules circulant sans licence de transport !), nous nous limitons donc aux données fournies par l'Administration. Rappelons que le transport local correspond à des distances inférieures à 50 km, la zone courte au transport dans la province de résidence et les provinces limitrophes, et enfin, que la licence nationale autorise le transport sur tout le territoire national.

On l'aura compris, la population d'entreprises de transport routier de marchandises est mal connue. Nous présentons les informations disponibles avant de nous étendre plus longuement sur le parc pour lequel la matière statistique est plus riche.

2.1 LES ENTREPRISES

En 1986, le Ministère des Transports, du Tourisme et des Communications avait recensé 161 000 entreprises autorisées à effectuer du transport pour compte d'autrui (c'est-à-dire 5 à 6 fois plus qu'en France). Pendant les années 80, les soubresauts de l'économie espagnole et les variations du contingent annuel de nouvelles licences ont provoqué des évolutions erratiques du nombre d'entreprises. Ainsi, par exemple, si de 1980 à 1981 et de 1984 à 1985 le nombre d'entreprises a augmenté (de 4,5 % et 3,2 %, respectivement), en revanche il y a eu des décroissances de 2,9 % de 1983 à 1984 et de 2,4 % de 1985 à 1986. Qui plus est, les transporteurs illégaux se seraient multipliés ces dernières années.

En 1985, les entreprises de transport routier de marchandises effectuaient principalement du transport de charges complètes (97 % des entreprises du compte d'autrui) ; les entreprises ayant des licences pour le transport par lots représentaient les 3 % restants car la part des entreprises de transport régulier n'était que de 0,2 % ! Rappelons que l'absence de contrôle est susceptible de creuser un écart important entre

obligations légales et pratiques réelles. Parmi les transporteurs de charges complètes, 70 % font de la zone courte, 21 % du national et 9 % du local. Les tendances qui ressortent de ces chiffres sont donc très marquées et l'on peut sans grand risque les étendre à l'ensemble des années 80. Deux constatations s'imposent. A la veille de la promulgation de la Loi d'Orientation, le transport régulier est moribond (s'il a d'ailleurs jamais vraiment existé), ce qui milite, s'il en était besoin, en faveur de sa disparition. La profession est numériquement dominée par des entreprises de "proximité".

Le secteur du transport pour compte d'autrui se caractérise par l'atomisation de l'offre. Effectivement, plus de 98 % des entreprises sont qualifiées de "petites", c'est-à-dire que leur parc de véhicules ne dépasse pas les 5 unités (Figure 2.1). De plus, parmi ces entreprises, 8 sur 10 ne possèdent qu'un véhicule. Quatre transporteur sur cinq sont donc des artisans ! Par voie de conséquence, le parc est très déséquilibré. Sur 238 000 véhicules du secteur, 82 % appartiennent aux petites entreprises. Les entreprises "moyennes" (de 6 à 20 véhicules), qui ne représentent que 1,5 % du total des entreprises, possèdent 9,5 % du parc des véhicules, tandis que les "grandes" entreprises (avec plus de 20 véhicules) ne sont que 0,25 % du total mais possèdent 8,5 % du parc. Bien que l'on ne dispose pas des données afférentes à l'évolution du nombre d'entreprises sur une longue période, il y aurait eu durant les années 80 une diminution des moyennes et grandes entreprises, tant en valeur absolue que relative (Tableau 2.4).

Tableau 2.4 : Evolution du nombre d'entreprises et du parc, selon la taille du parc, de 1980 à 1986

	Petites entr. <= 5 véh.		Moyennes entr 6 à 20 véh.		Grandes entr. >= 21 véh		Ensemble	
	Entr.	Véhi.	Entr.	Véhi.	Entr.	Véhi.	Entr.	Véhi.
1980	153439	217840	3671	37588	503	29536	157613	284964
1982	160475	228418	3707	39267	515	30963	164697	298648
1983	160068	?	3775	?	616	?	164459	?
1984	156826	197630	2513	23312	374	19867	159713	240809
1985	162237	199577	2318	21542	361	18905	164916	240024
1986	158197	195200	2430	22667	400	20098	161027	237965

Source : MTTC-IETC, 1984 ; MTTC, 1984 ; MTTC, 1986 ; MTTC, 1987

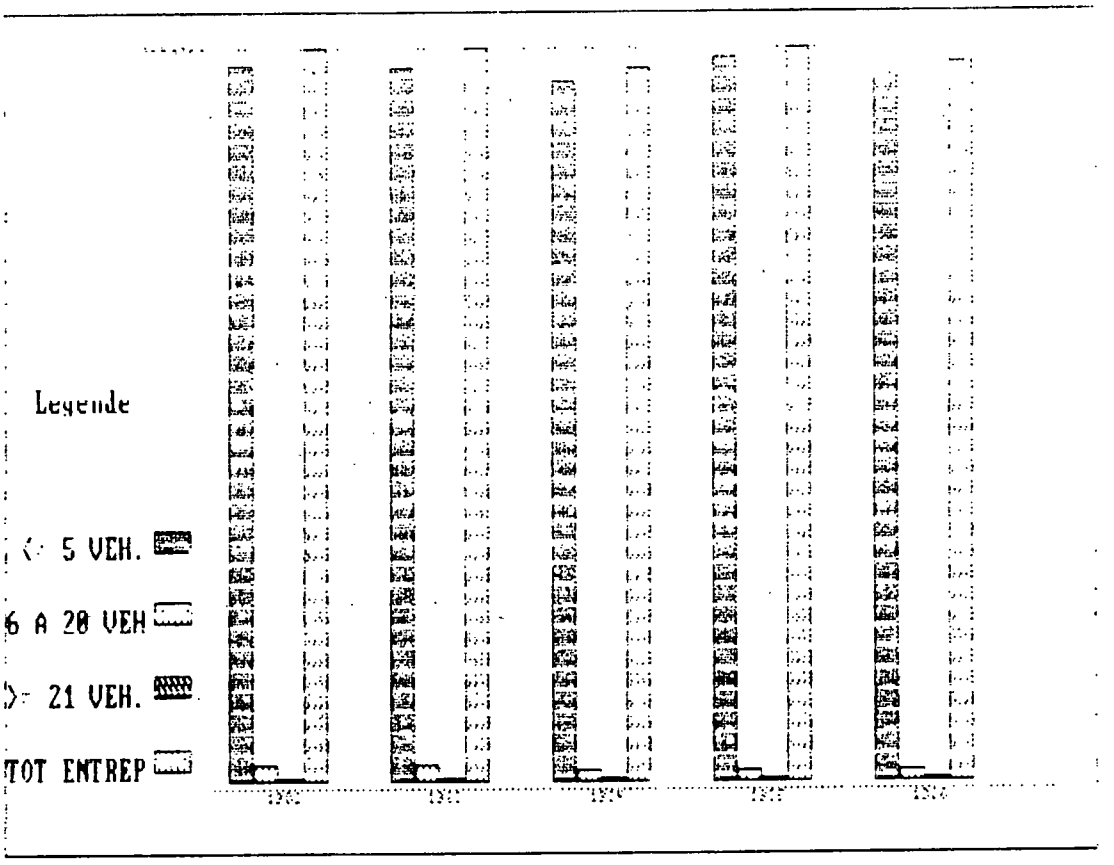


Figure 2.1 : Evolution de la répartition du nombre d'entreprises, selon la taille du parc, de 1982 à 1986
Source : MTTC, 1986 ; MTTC, 1987

Les artisans restent cantonnés dans des activités de proximité. En effet, les trois quarts d'entre eux font au plus de la zone courte. Toutefois, durant les années 1984-1986, il y aurait eu une certaine extension de leur rayon d'action. En effet, si en 1984, 77 % des artisans faisaient de la zone courte, en 1986, ils n'étaient plus que 72 % ; simultanément, la part des artisans faisant du national passait de 12 à 17 %. Si l'on considère maintenant l'ensemble des entreprises, on constate que plus l'entreprise est importante, plus elle a de chances d'effectuer du transport national et plus elle est diversifiée (Tableau 2.5). Néanmoins, les artisans restent le groupe le plus important pour tous les types de licence.

Ainsi donc, en caricaturant, l'entreprise espagnole de transport pour compte d'autrui type n'a qu'un véhicule avec lequel elle transporte des charges complètes dans la province de résidence du propiétaire ou dans les provinces limitrophes. Rappelons encore que ces données doivent être nuancées par deux éléments : la pratique quotidienne des transporteurs déclarés est susceptible de s'écarter sensiblement de leurs obligations légales, des milliers de transporteurs travaillent dans l'illégalité et, pour la plupart, ne possèdent qu'un seul véhicule.

Tableau 2.5 : Répartition des entreprises compte d'autrui, selon la zone d'activité, en 1986

	Répartition (%)				Total entr.
	Locale	Courte	Nation.	Multiple	
Petites	9,9	66,0	18,9	5,2	158 197
dont 1 véh.	10,5	72,1	17,4	-	133 189
2-5 véh.	6,3	34,0	27,0	32,7	25 008
Moyennes	4,6	3,9	28,4	63,1	2 430
Grandes	2,8	1,2	22,2	73,8	400

Source : MTTC, 1986 ; MTTC, 1987

2.2 LE PARC DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Avant de présenter les caractéristiques du parc de véhicules, il convient de rappeler que, dans l'ancienne réglementation, les licences de transport étaient délivrées aux camions, aux semi-remorques et remorques. Par conséquent, les statistiques couvrent le parc de ces trois catégories de véhicules mais, par contre, ignorent généralement le parc de tracteurs routiers. Nous examinons le parc successivement avant et après 1980, puis fournissons quelques informations plus détaillées sur 1985 et 1986.

2.2.1 Le parc de véhicules durant les années soixante et soixante dix

Dans la première partie de ce chapitre, nous avons vu que jusqu'en 1971 le transport pour compte d'autrui à la demande s'était développé pratiquement sans aucune restriction et que le compte propre échappait de fait à tout encadrement. A partir de cette date, les autorités imposèrent un contingentement du nombre de véhicules de transport à la demande et furent plus sévères pour le transport privé, ce qui a entraîné de profondes ruptures de tendances dans l'évolution du parc de véhicules (Tableau 2.6).

En ce qui concerne le compte d'autrui, le contingentement a provoqué deux réponses complémentaires de la part des transporteurs. D'une part, le parc de véhicules de petite capacité s'est développé car ils échappaient au contingentement. D'autre part, le parc contingenté a vu sa charge utile augmenter plus vite que le nombre de véhicules, par croissance de la part relative des véhicules les plus lourds. Quant au transport pour compte propre, il a largement profité jusqu'en 1971 de l'environnement réglementaire peu contraignant, notamment en ce qui concerne les véhicules de moins de 3 tonnes. Après cette date, la croissance du parc, tant en nombre de véhicules qu'en capacité, a chuté

sensiblement, atteignant des taux de variation plus proches de ceux du compte d'autrui que dans le passé.

Tableau 2.6 : Variation du taux de croissance du parc de véhicules avant et après contingentement du transport à la demande, selon la charge utile (%)

	Coefficient multiplicateur (sur 9 ans)					
	Nombre de véhicules			Capacité		
	< 3 t	>= 3 t	Total	< 3 t	>= 3 t	Total
Compte d'autrui						
1971/1962	1,97	1,88	1,90	2,38	2,69	2,67
1980/1971	2,16	1,16	1,44	2,36	1,63	1,66
Compte propre						
1971/1962	4,65	2,96	4,16	5,72	3,62	4,10
1980/1971	1,89	1,42	1,79	2,02	1,76	1,84

Source : MIRA RODRIGUEZ, 1986

2.2.2 Le parc de véhicules durant les années quatre-vingt

Nous examinons d'abord l'évolution du parc total, puis l'expliquons à travers les évolutions divergentes du compte d'autrui et du compte propre. L'étude des données en termes de charge utile se fait en séparant les périodes 1980-1983 et 1983-1986, car les catégories de charge utile ont été redéfinies en 1983.

Le parc de véhicules de transport routier de marchandises présente une tendance constante à la hausse sur la période 80-86, à peine freinée par le recul de 1984 (Figures 2.2 et 2.3). En termes de charge utile deux phénomènes méritent d'être relevés. Les classes extrêmes (véhicules de moins de 3 ou 3,5 t. et véhicules de plus de 18 ou 20 t.) augmentent continuellement au détriment des véhicules intermédiaires. La croissance du parc est surtout due aux plus petits véhicules. A la fin de la période , trois véhicules sur quatre disposent ainsi d'une charge utile inférieure à 3,5 tonnes alors que moins d'un véhicule sur quinze a une charge utile supérieure à 20 tonnes.

De 1980 à 1983, la répartition du parc entre compte propre et compte d'autrui reste stable, ce dernier possédant environ 31 % des véhicules (Figure 2.4). Pendant la période 1983-1986 et dans une grande mesure suite à l'arrêt de la délivrance de nouvelles licences, le parc compte d'autrui se contracte (- 4,9 %) tandis que celui du compte propre continue d'augmenter (+ 11,4 %). La part relative du compte d'autrui (en nombre de véhicules) présente donc ces dernières années une tendance à la baisse qui l'amène en 1986 à ne plus représenter que 28 % du parc total.

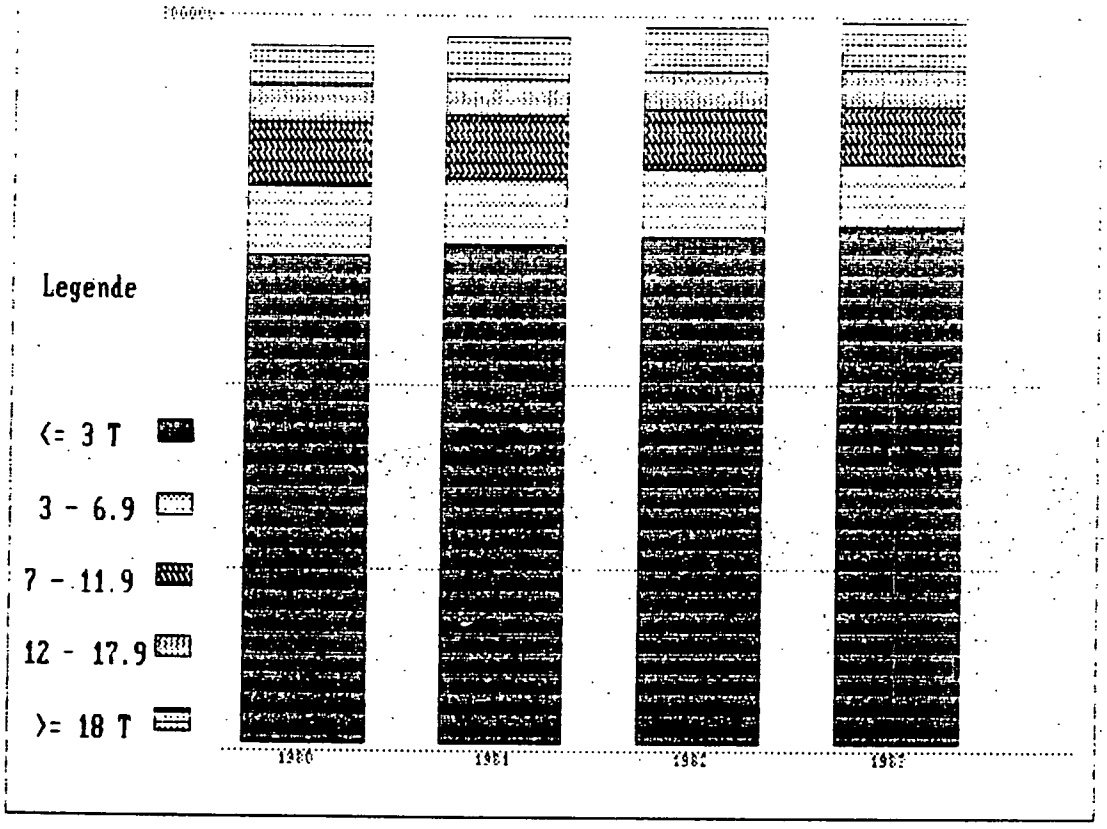


Figure 2.2 : Evolution de la structure du parc selon la charge utile, de 1980 à 1983 (nombre de véhicules)

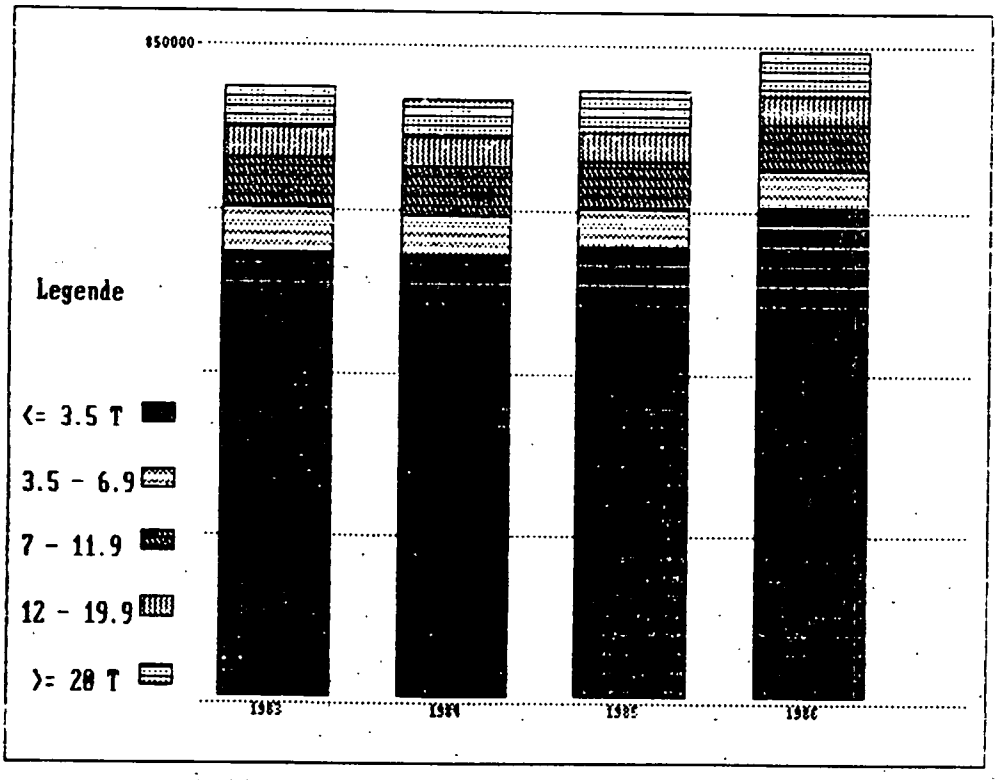


Figure 2.3 : Evolution de la structure du parc selon la charge utile, de 1983 à 1986 (nombre de véhicules)

Source Figures : MTTC-IETC, 1984 ; MTTC, 1984 ; MTTC, 1986 ; MTTC, 1987

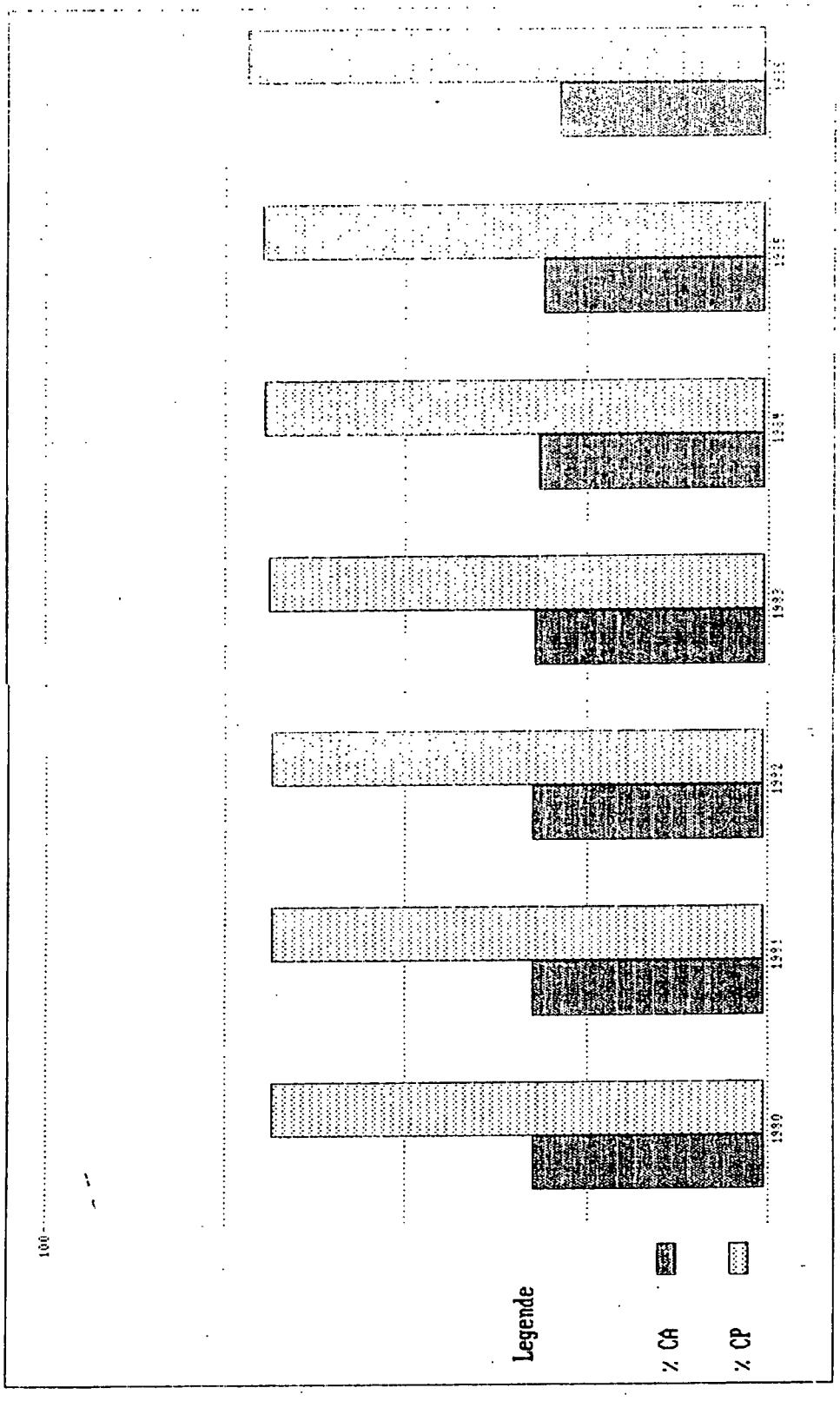


Figure 2.4 : Evolution de la répartition du parc entre compte propre et compte d'autrui, de 1980 à 1986 (%)
Source : MTTC-IETC, 1984 ; MTTC, 1984 ; MTTC, 1986 ; MTTC, 1987

De 1980 à 1983, le parc du compte d'autrui a augmenté de 3,3 %, atteignant ainsi les 250 000 véhicules en 1983 (Figure 2.5). On retrouve le développement des classes de charge extrêmes, c'est-à-dire des véhicules de moins de 3 tonnes (44 % du parc en 1983) et des véhicules de 18 tonnes et plus (18 % du parc), au détriment des classes intermédiaires, ceci aussi bien en valeur absolue que relative.

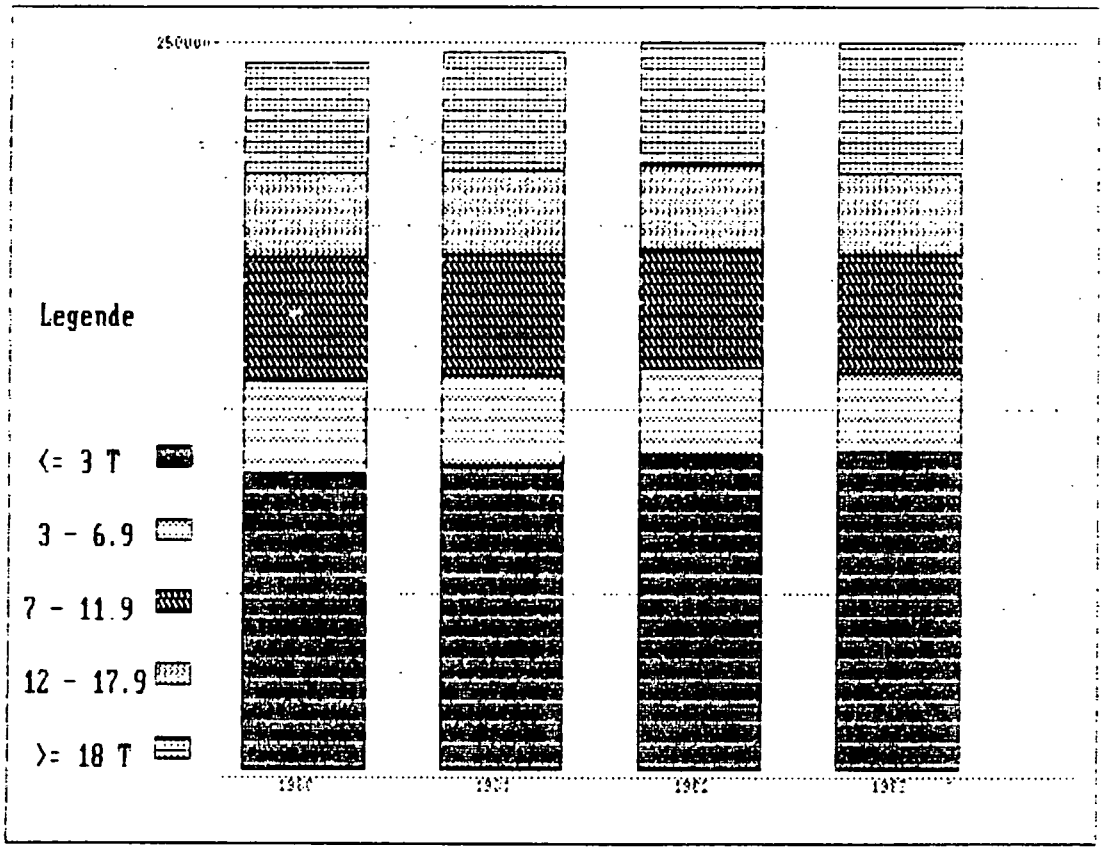


Figure 2.5 : Evolution de la structure du parc compte d'autrui selon la charge utile, de 1980 à 1983 (nombre de véhicules)
Source : MTTC-IETC, 1984

Les années 1983-1986 modifient légèrement les tendances observées. En effet, le parc du compte d'autrui diminue sur cette période, la réduction affectant toutes les catégories de véhicules, à l'exception des véhicules de 20 tonnes et plus de charge utile qui maintiennent même leur progression (Figure 2.6). Les plus petits véhicules résistent toutefois mieux, proportionnellement, que les catégories intermédiaires. Devant l'absence de nouvelles licences, les transporteurs publics ont donc restructuré leur parc en substituant de gros véhicules à des petits. En 1986, le parc comptait 240 000 unités, un véhicule sur deux était inférieur à 3,5 tonnes et un sur cinq supérieur à 20 tonnes.

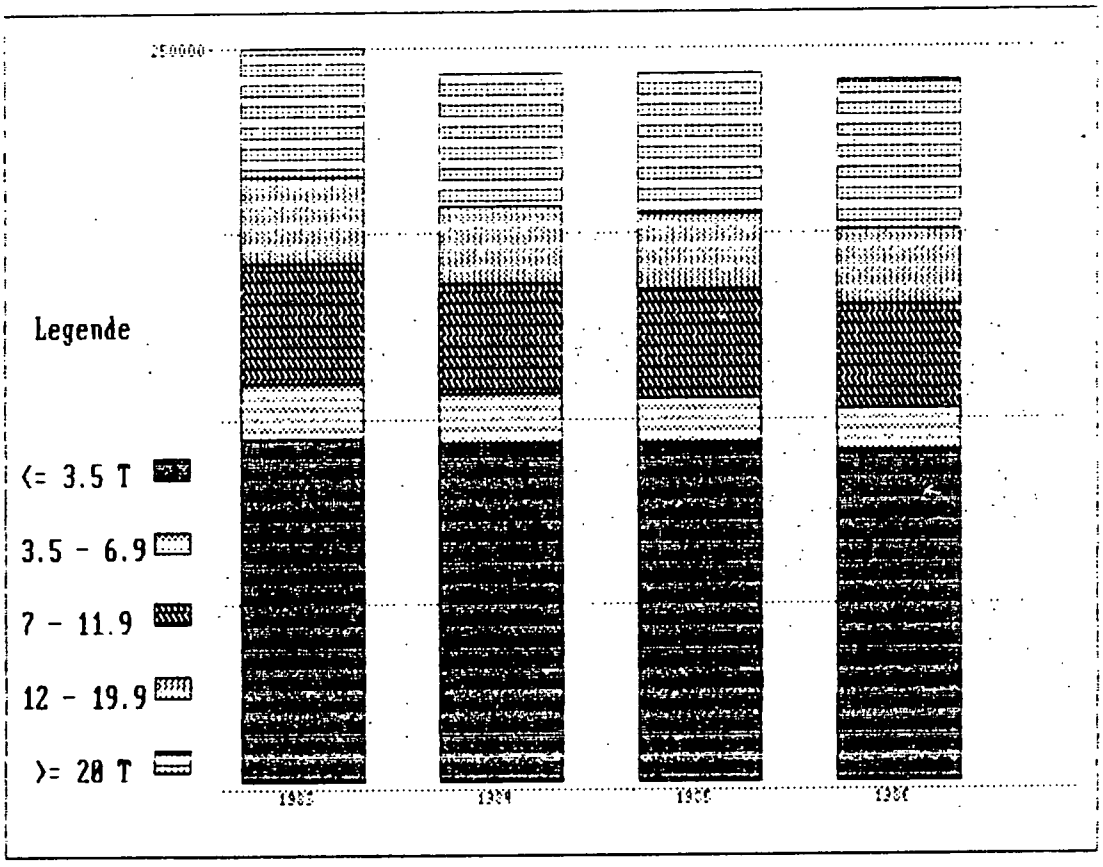


Figure 2.6 : Evolution de la structure du parc compte d'autrui, selon la charge utile, de 1983 à 1986 (nombre de véhicules)
Source : MTTC, 1984 ; MTTC, 1986 ; MTTC, 1987

L'examen de l'évolution de la structure du parc compte d'autrui selon la zone d'activité, de 1980 à 1986, montre des situations différentes pour chacune des trois zones (Figure 2.7). Le parc de véhicules pour le transport local, non soumis au contingentement, demeure stable. Le parc de zone courte, par contre, est en baisse constante depuis 1983. En 4 ans, il s'est réduit de 9,5 %. Enfin, le parc destiné au transport national, après une contraction en 1984-1985 lors de l'arrêt de la distribution de nouvelles licences, semble depuis reprendre sa croissance. Ainsi, de 1980 à 1986, la part relative du parc zone courte a légèrement diminué, de 59 % à 56 %, en faveur du parc national, qui est passé de 29 % à 32 %, tandis que le parc local restait stable avec 11 % des véhicules.

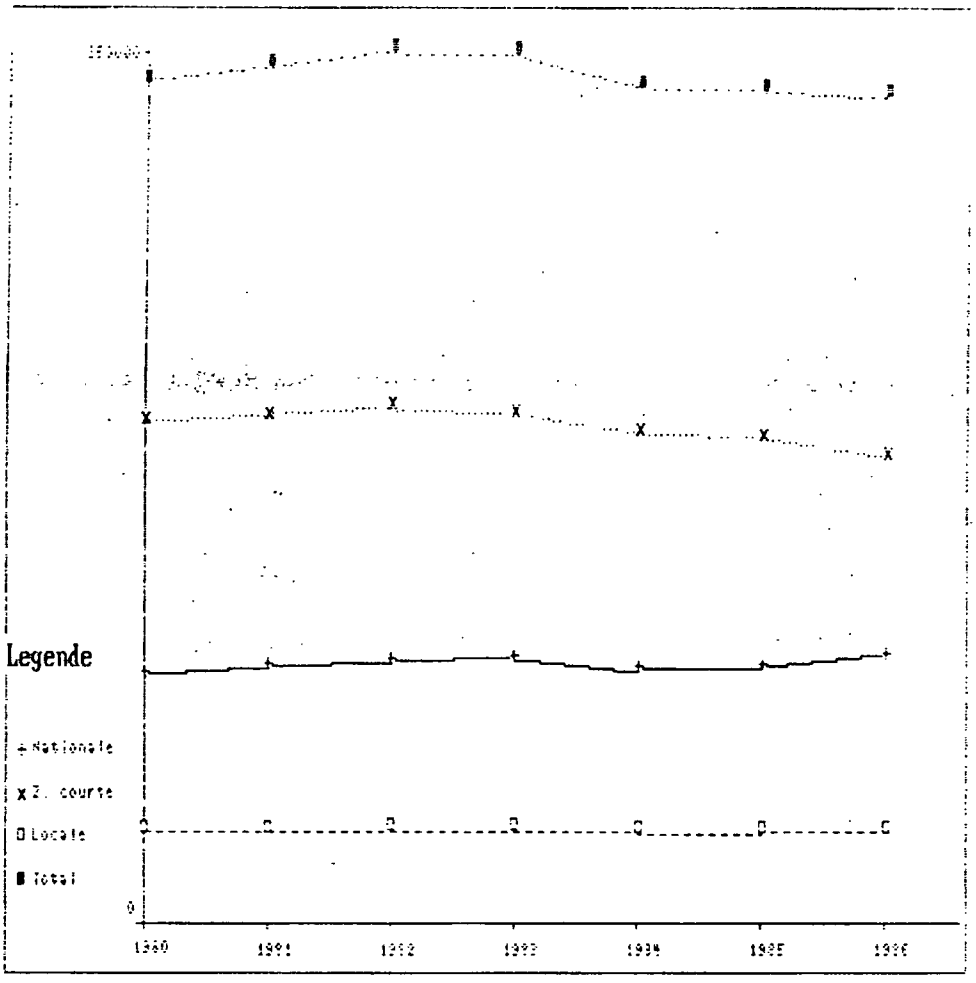


Figure 2.7 : Evolution de la structure du parc compte d'autrui selon la zone d'activité, de 1980 à 1986 (nombre de véhicules)
Source : MTTC-IETC, 1984 ; MTTC, 1986 ; MTTC, 1987

De 1980 à 1983, le parc du compte propre a augmenté plus rapidement que celui du compte d'autrui (4,2 %) et en 1983 il atteignait 543 000 véhicules (Figure 2.8). Sa structure ne s'est pratiquement pas modifiée, à peine peut-on noter une légère croissance de la part relative des petits véhicules, qui représentent 84 % du parc.

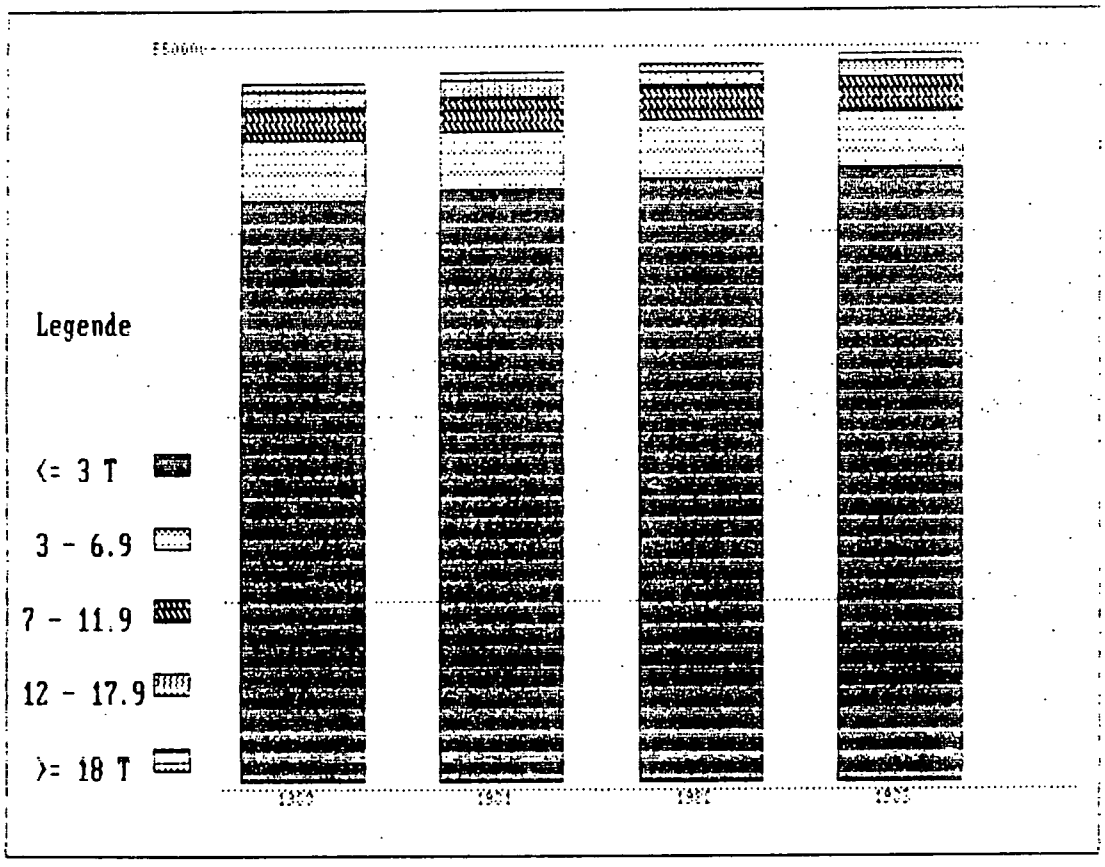


Figure 2.8 : Evolution de la structure du parc compte propre selon la charge utile, de 1980 à 1983 (nombre de véhicules)
Source : MTTC-IETC, 1984

La croissance du parc compte propre s'accélère entre 1983 et 1986 et, à la fin de la période, il dépasse les 600 000 véhicules. Cette croissance est entièrement imputable à l'acquisition de petis véhicules dont le nombre augmente de 13 % et qui passent ainsi à 87 % du parc (Figure 2.9). Les autres évolutions sont marginales et les plus de 20 tonnes, en dépit d'une très légère hausse, dépassent à peine 1 % du parc.

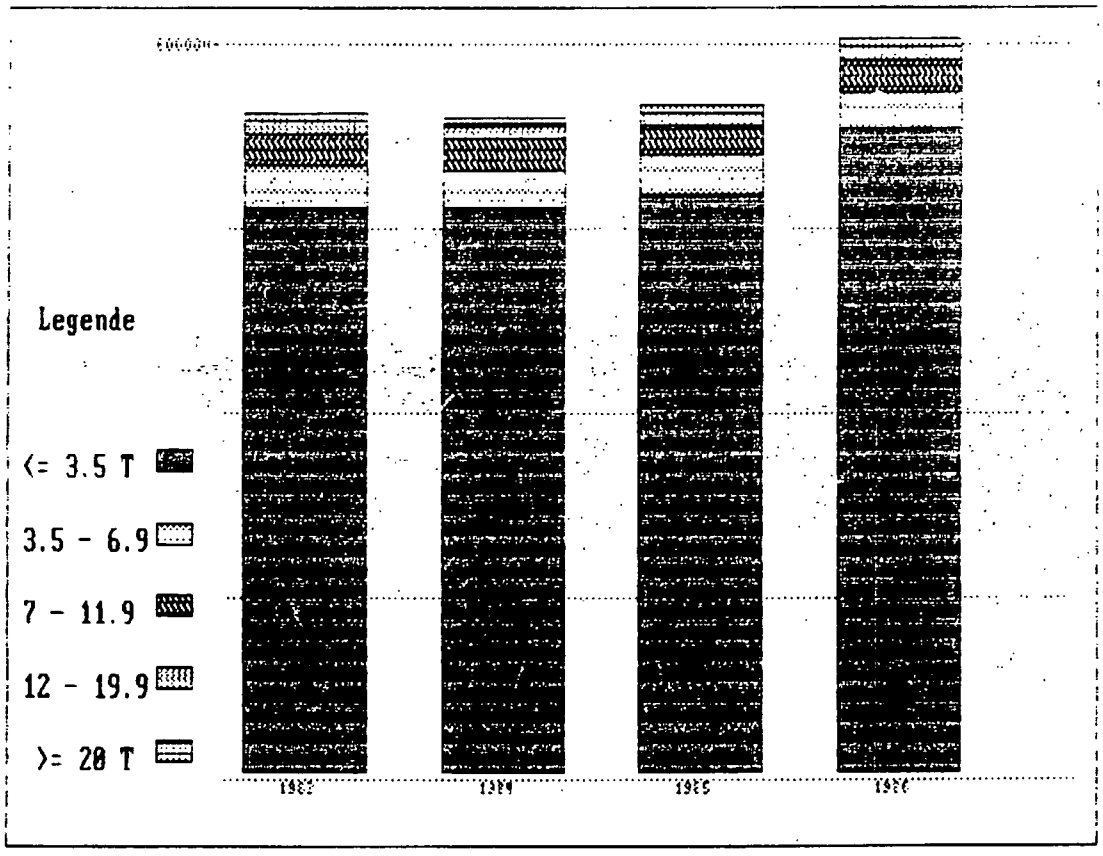


Figure 2.9 : Evolution de la structure du parc compte propre selon la charge utile, de 1983 à 1986 (nombre de véhicules)
Source : MTTC, 1984 ; MTTC, 1986 ; MTTC, 1987

Sur la période la plus récente, la croissance modérée du parc total s'explique par les mouvements contraires du compte propre et du compte d'autrui. Le compte propre est en croissance, avec une forte poussée des petits véhicules, largement majoritaires. Le compte d'autrui diminue, les petits mais surtout les gros véhicules se maintenant. Le contingentement sévère subi par ce dernier explique probablement largement ce phénomène, sans toutefois qu'il soit possible de savoir s'il ne s'est pas accompagné d'un glissement vers l'illégalité de nombre de transporteurs publics, ce qui amènerait à nuancer, voire à infirmer cette évolution. C'est aussi en s'appuyant sur cette vision officielle du secteur que nous détaillons maintenant le parc des années 85-86.

2.2.3 La situation en 1985-1986

En 1986, le parc total de véhicules était évalué à 842 500 unités, dont 28 % destinées au transport pour compte d'autrui et 72 % au transport pour compte propre. Ces deux types de transport sont effectués par des parcs très dissemblables.

L'analyse de la charge utile moyenne des véhicules par type de transport confirme ce que nous indiquions plus haut, l'utilisation préférentielle de véhicules de faible capacité par le transport pour compte propre et de véhicules lourds par le transport pour compte d'autrui, la charge utile moyenne augmentant avec l'étendue de la zone d'activité (Tableau 2.7).

Tableau 2.7 : Charge utile moyenne des véhicules, selon le type de transport et de licence, en 1985 (tonnes)

Type de transport et de licence	Charge Moyenne
Compte d'autrui	8,76
Dont :	
Régulier	9,64
A la demande, charges complètes	
Locale	6,48
Zone courte	4,41
Nationale	17,73
A la demande, lots	
Locale	8,47
Zone courte	5,63
Compte propre	2,05
Dont :	
Particulier	2,31
Complémentaire	1,56
Ensemble transport routier	4,09

Source : MTTC-DGTT, 1987

La véritable coupure entre zones d'activité sépare en fait transport local et de zone courte et transport à l'échelle nationale (Tableau 2.8). Dans le premier type d'activité, trois véhicules sur quatre ont une charge utile inférieure à 12 tonnes. Dans le transport à grande distance, trois véhicules sur quatre ont une charge utile supérieure à 12 tonnes.

Tableau 2.8 : Répartition du parc compte d'autrui, selon la zone d'activité et la charge utile, en 1986

Zone d'activité	Véhicules	%
Locale		
<= 3,5 t	12 665	47
3,6 - 6,9 t	3 063	12
7 - 11,9 t	4 676	18
12 - 19,9 t	3 136	12
>= 20 t	2 867	12
Total	26 407	100
Zone Courte		
<= 3,5 t	92 960	69
3,6 - 6,9 t	7 842	6
7 - 11,9 t	19 186	14
12 - 19,9 t	8 393	6
>= 20 t	6 122	5
Total	134 503	100
Nationale		
<= 3,5 t	7 067	9
3,6 - 6,9 t	3 445	4
7 - 11,9 t	11 392	15
12 - 19,9 t	13 744	18
>= 20 t	41 407	54
Total	77 055	100

Source : MTTC 1987

En 1985, neuf véhicules sur dix sont des camions porteurs. Le résultat n'est guère étonnant si on le réfère à la prédominance des petits véhicules dans le parc. Le parc du compte propre est composé presque exclusivement de camions. Le parc compte d'autrui, bien qu'également dominé par les camions (3 véhicules sur 4), est plus diversifié. Zones locale et surtout courte restent réservées essentiellement aux camions, mais le transport national enregistre une forte proportion de recours aux ensembles articulés. On remarquera enfin la quasi-inexistence des remorques, aussi bien en compte propre qu'en compte d'autrui.

Le parc de véhicules spécialisés est très réduit : un véhicule sur dix seulement présente une spécificité (Tableau 2.10). Le parc spécialisé du compte d'autrui est essentiellement tourné vers le transport de charges complètes. Les véhicules frigorifiques, les citernes et les plateformes représentent la moitié du parc spécialisé. Le compte propre possède la plus grande partie des véhicules frigorifiques (74 %), des véhicules isothermes (81 %) et des véhicules pour le transport de bouteilles (90 %). A contrario, 70 % du parc de citernes appartient au compte d'autrui (rappelons que 60 % du trafic terrestre de produits pétroliers, en tonnes, est effectué par la route). Les plateformes, enfin, sont plus uniformément réparties : 56 % pour le compte d'autrui et 44 %

Tableau 2.9 : Répartition du parc de véhicules selon le type de véhicule et le type et la zone d'activité du transport, en 1985 (%)

	Camions	Remorques	Semi-rem.	Tracteurs	Total
Compte d'autrui					
Local	89	*	9	2	100
Zone courte	97	*	3	*	100
National	43	1	27	29	100
Total (nbre)	204 461	1 178	34 385	30 710	270 734
Compte propre					
Local	100	*	*	*	100
Zone courte	100	*	*	*	100
National	97	*	2	1	100
Total (nbre)	522 960	1 034	4 878	3 549	532 421

* négligeable

Source : MTTC-DGTT, 1987

Tableau 2.10 : Répartition du parc selon la nature du véhicule et le type de transport et de licence, en 1985 (nombre de véhicules)

	Véhi. standard	Véhi. frigo.	Véhi. citerne	Plate-forme	Transp. bouteille	Véhi. isotherme	Autres Véhi.	Total
C. A.								
Régulier	739	0	1	13	0	4	3	760
C.C. Local	17677	49	469	477	229	85	992	19978
C.C. Court	127630	709	2633	2554	558	914	3742	138740
C.C. Natio	55618	2648	5827	3235	96	270	5378	73072
Lots Local	5202	5	53	756	1	2	69	6088
Lots Court	1243	2	38	96	0	2	5	1386
C. P.	504380	9609	3830	5610	7723	5344	12376	548872
Total	712489	13022	12851	12741	8607	6621	22565	788896

C. C. = Charges complètes

Source : MTTC-DGTT, 1987

pour le compte propre. Il semble donc apparaître ici une division du fret entre transports public et privé : au privé, l'agro-alimentaire périssable et les boissons, au public, les produits pétroliers. Nous reviendrons sur ce partage du fret lors de l'examen des flux.

Selon le Tableau 2.11, le parc de véhicules est plutôt ancien. Néanmoins, diverses nuances doivent être apportées à ce constat général. Ainsi, en ce qui concerne la zone d'activité, les véhicules utilisés pour le transport local sont nettement plus anciens que ceux utilisés pour le transport national. Les petits véhicules sont généralement plus récents que les plus de 3,5 tonnes, les tracteurs routiers ayant un âge moyen les assimilant plutôt aux petits. Le compte d'autrui a des tracteurs plus récents mais des camions plus anciens (sauf les gros en national) que le compte propre.

Tableau 2.11 : Age moyen des parcs compte d'autrui et compte propre, selon le type de véhicule, la zone d'activité et la charge utile, en 1985 (années)

CU <= 3,5 T	National		Zone courte		Local	
	C.A.	C.P.	C.A.	C.P.	C.A.	C.P.
Camions	7,5	6,3	6,0	5,6	9,6	6,8
Remorques	5,4	9,0	4,3	5,7	11,5	9,2
Semi-rem.	4,7	6,5	2,6	3,6	8,0	10,2
CU > 3,5 T	C.A.	C.P.	C.A.	C.P.	C.A.	C.P.
Camions	6,8	9,4	11,0	10,0	12,4	10,4
Remorques	6,6	8,6	8,9	10,4	14,7	13,9
Semi-rem.	8,2	7,9	7,8	7,6	8,3	8,4
Tracteurs	5,3	7,6	7,6	8,3	7,6	7,4

Source : MTTC-DGTT, 1987

Le dernier tableau sur les âges moyens des véhicules nous permet de retrouver les principales tendances relevées au cours de cette étude du parc. Le transport pour compte d'autrui est prédominant à l'échelle nationale. Il y dispose de véhicules plus importants et plus récents que le compte propre. Par voie de conséquence, le compte propre, dominé par les petits véhicules, est plutôt tourné vers le transport de proximité pour lequel il dispose d'une flotte relativement récente. Globalement, le parc s'avère assez ancien et de faible charge utile unitaire. Un secteur très atomisé, à la flotte peu adaptée, qui plus est envahi par des transporteurs illégaux : cette description guère caricaturale des transports routiers de marchandises espagnols laisse mal augurer de ses capacités de réaction lors de l'ouverture des frontières en 1993. Avant d'y revenir en conclusion générale, il reste à étudier les flux de marchandises.

3 LES FLUX ROUTIERS DE MARCHANDISES

Nous étudions les flux routiers de marchandises en séparant bien évidemment le trafic national de l'international. Mais pour l'un comme pour l'autre, les statistiques sont rares et parfois contradictoires.

Les informations sur les caractéristiques du trafic intérieur sont fournies par les Enquêtes nationales sur le transport routier de marchandises. La première fût réalisée en 1969, la deuxième en 1975 et la troisième en 1986-1987. Les résultats de cette dernière ne sont pas encore disponibles. Néanmoins, des résultats provisoires nous donnent, à titre indicatif, une idée sur la nature et l'importance des flux interrégionaux.

Le trafic international est connu essentiellement à partir des statistiques douanières. Malheureusement, douanes françaises et douanes espagnoles ne semblent pas voir passer les mêmes véhicules tant les chiffres sont hétérogènes ! Nous essayons néanmoins de fournir un cadrage très global de ces flux.

3.1 LE TRAFIC INTERIEUR

En tonnage, le transport pour compte d'autrui effectue la presque totalité des échanges interrégionaux, le compte propre ayant une participation dépassant à peine les 13 % (Tableau 2.12). Pour le compte d'autrui, les trois types de produits agro-alimentaires, viande et produits laitiers, fruits et légumes, céréales, représentent le quart des tonnages transportés entre Régions Autonomes. Ils dominent très largement le compte propre avec 40 % des tonnes véhiculées. Cette prédominance est bien évidemment à relier à la structure de l'économie espagnole qui reste encore très marquée par l'agriculture. Environ 15 % des tonnes, aussi bien en transport public que privé, sont à imputer au transport de matériaux de construction, ciment et sables. Compte propre et compte d'autrui confondus, ce sont ainsi 43 % des tonnages transportés qui relèvent de deux secteurs, l'agro-alimentaire et la construction. Le transport routier intérieur de marchandises s'avère donc très vulnérable aux évolutions conjoncturelles de ces deux activités.

Certaines des constatations faites lors de l'étude de la structure du parc par nature des véhicules se retrouvent dans cette répartition par produits des tonnes transportées. Les produits pétroliers sont essentiellement manipulés par le compte d'autrui ; leur part relative est toutefois très faible dans les deux types de transport. Le transport préférentiel par le compte propre des produits alimentaires périssables n'apparaît par contre pas ici : les agrégats retenus ne permettent ni d'infirmer, ni de confirmer cette hypothèse.

Tableau 2.12 : Trafic interrégional du compte propre et du compte d'autrui,selon le type de produit

	Compte d'autrui		Compte propre	
	10^3 T.	%	10^3 T.	%
Céréales	3432,3	4,6	370,7	3,2
Fruits,légumes	5085,3	6,8	687,7	5,9
Viande,pr. lait	11392,7	15,1	3471,4	29,9
Bois	2896,0	3,9	371,0	3,2
Sables,graviers	4625,8	6,1	307,5	2,7
Ciment	6526,7	8,7	1322,1	11,4
Prod. pétrolier	2046,5	2,7	425,0	3,7
Prod. chimiques	5072,0	6,7	496,5	4,3
Prod. manufact.	5786,5	7,7	868,7	7,5
Autres produits	28371,0	37,7	3269,7	28,2
TOTAL	75234,7	100,0	11590,3	100,0

Source : MTTC-SGCT, 1987

Enfin, il est difficile de comparer ces données avec les résultats de l'enquête de 1975 car il y a des problèmes de chevauchement des groupes de produits. Il ne semble pas néanmoins y avoir eu en une dizaine d'années de bouleversement de tendance. En 1975, les produits alimentaires, les matières premières d'origine végétale ou animale (incluant donc le bois, certains textiles, ...), les matériaux de construction et les produits sidérurgiques concentraient 60 % des tonnes-kilomètres. La publication des résultats complets et définitifs de la dernière enquête nationale devrait toutefois permettre des comparaisons plus fiables.

Sept régions Autonomes sur les quinze continentales émettent et captent les trois quarts des tonnes transportées par la route, les cinq premières concentrant les trois cinquièmes de l'activité (Tableaux 2.13 et 2.14). La hiérarchie provinciale est similaire à l'émission et à la réception, à l'exception de la place de Madrid, premier importateur mais cinquième exportateur. Les régions de tête sont celles de la façade méditerranéenne, Andalousie (qui a beaucoup profité de la régionalisation), communauté Valentienne à l'agriculture florissante, Catalogne à l'économie diversifiée. Seule la Murcie, peu étendue, est absente de ce palmarès. Ces trois régions présentent une balance des échanges extérieurs pratiquement équilibrée (en tonnage), ce qui n'est pas le cas des deux Castille et du Pays basque au commerce fortement excédentaire.

Tableau 2.13 : Trafic interrégional selon la région émettrice (tonnes)

Origine	Compte d'autrui		Compte propre		Ensemble	
	10^3 T.	%	10^3 T.	%	10^3 T.	%
Andalousie	9667,5	12,8	1376,1	11,9	11043,6	12,7
Valence	8753,6	11,6	1298,8	11,2	10052,4	11,6
Catalogne	8906,1	11,8	923,4	8,0	9829,5	11,3
Castil. Leon	8486,0	11,3	1326,4	11,4	9812,4	11,3
Madrid	7537,4	10,0	1461,2	12,6	8998,6	10,4
Castil. Manch	6573,6	8,7	1678,7	14,5	8252,3	9,5
Pays basque	6344,4	8,4	555,1	4,8	6899,5	7,9
Autres	18966,1	25,2	2970,6	25,6	21936,7	25,3
Total	75234,7	100,0	11590,3	100,0	86825,0	100,0

Source : Source : MTTC-SGCT, 1987

Tableau 2.14 : Trafic interrégional selon la région réceptrice (tonnes)

Destination	Compte d'autrui		Compte propre		Ensemble	
	10^3 T.	%	10^3 T.	%	10^3 T.	%
Madrid	11001,5	14,7	1894,6	16,4	12896,1	14,9
Andalousie	9399,6	12,5	1562,2	13,5	10961,8	12,6
Valence	9663,2	12,8	1292,8	11,2	10956,0	12,6
Catalogne	9286,4	12,3	849,1	7,3	10135,5	11,7
Castil. Leon	7709,8	10,2	1162,7	10,0	8872,5	10,2
Castil. Manch	4595,2	6,1	1435,8	12,4	6031,0	6,9
Pays basque	4804,7	6,4	480,1	4,1	5284,8	6,1
Autres	18774,3	25,0	2913,0	25,1	21687,3	25,0
Total	75234,7	100,0	11590,3	100,0	86825,0	100,0

Source : Source : MTTC-SGCT, 1987

Le trafic intérieur espagnol est donc dominé par quelques produits (l'agro-alimentaire, les matériaux de construction) et concentré à l'émission comme à la réception par quelques Régions Autonomes. La capitale est, en tonnages, une importatrice nette. Les données en valeur ne sont pas disponibles mais elles seraient susceptibles de modifier sensiblement ces observations.

3.2 LE TRAFIC INTERNATIONAL

Nous rappelons d'abord l'organisation légale de l'activité avant d'examiner les flux.

Le trafic routier international de l'Espagne est bien sûr soumis à contingentement. Son organisation s'est modifiée avec l'entrée de l'Espagne dans la CEE. Antérieurement, deux régimes coexistaient. Les autorisations CEMT concernaient exclusivement le compte d'autrui. En 1982, il y en avait 58 pour la France. Le régime des autorisations bilatérales était plus développé et englobait transports public et privé. Il incluait des autorisations à temps (à l'année, nombre de voyages illimité) et des autorisations au voyage pouvant porter sur de la petite distance, de la grande distance et du transit. Ces deux dernières catégories étaient contingentées. Avec l'adhésion à la CEE, le compte propre est exclu du contingentement et l'encadrement du compte d'autrui se modifie. Une zone frontalière (25 km de part et d'autre de la frontière) est créée. Le transport entre un point de la zone frontalière et n'importe quel point de l'autre pays est placé hors contingentement. Le transport entre points extérieurs à cette zone reste par contre contingenté.

Le contingent bilatéral le plus important est celui négocié avec la France, puisqu'en 1985 une autorisation de transport international sur deux concerne ce pays. Mais de 1983 à 1985 on a assisté à un rééquilibrage en faveur d'autres pays de la Communauté, principalement l'Italie, le Portugal, la RFA, les Pays-Bas et le Royaume-Uni (Tableau 2.15). Les autorisations sont très fortement concentrées, 380 entreprises seulement y ayant eu accès en 1980.

Tableau 2.15 : Contingents bilatéraux en 1982 et 1985

	1982	1985	croissance
France	62500	78500	1,26
Portugal	11000	22930	2,08
RFA	12725	22500	1,77
Italie	3600	10000	2,78
Royaume-Uni	6100	8560	1,40
Pays-Bas	6000	8500	1,42
Belgique	6500	8200	1,26

Source : SAEP, TER, 1984 ; MTTC-DGTT, 1987

Les échanges entre la péninsule ibérique et le reste du continent ont progressé d'environ 8 % par an (en tonnage) de 1974 à 1983. Ils sont fortement déséquilibrés (Tableau 2.16). Si l'on se base sur les chiffres de 1983 (sur 10 tonnes,9 concernent l'Espagne et 1 le Portugal), la frontière orientale enregistre un trafic routier 1,5 fois supérieur à la frontière occidentale. Ce résultat est à rapprocher de la caractérisation spatiale des flux intérieurs espagnols pour lesquels nous avions déjà noté la prééminence des régions méditerranéennes. Le trafic Sud-Nord dépasse de 50 % le trafic Nord-Sud. La péninsule ibérique reste

donc une zone exportatrice nette, les fruits et légumes constituant la principale marchandise d'exportation. Deux autres éléments méritent d'être signalés. A la frontière, 900 000 tonnes changent de mode, de la route au fer à la montée, du fer à la route à la descente : une tonne sur quatre transportées en France par le rail change donc de mode avant de passer la frontière. En 1993, une part non négligeable de ces trafics pourrait basculer sur la route de bout en bout. Le trafic France-péninsule représente la moitié du trafic enregistré à la frontière, deux sens confondus.

Tableau 2.16 : Les déséquilibres du trafic international en 1983 (millions de tonnes)

	Nord-Sud	Sud-Nord	2 sens
Front. orient.	2,33	4,41	6,74
Front. occid.	2,14	2,50	4,64
2 frontières	4,47	6,91	11,38

Source : MULT, GIBLIN, 1985

Tableau 2.17 : Les produits échangés entre la France et l'Espagne en 1983 (milliers de tonnes)

	Nord-Sud	Sud-Nord	Ensemble
Vracs solides	974	333	1307
Vracs liquides	76	0	76
Produits péris.	66	798	864
Conteneurs	42	87	129
March. diverses	1242	1543	2785
Toutes march.	2400	2761	5161

Source : CETMO, 1988

En 1983 toujours, le trafic routier entre la France et l'Espagne est moins déséquilibré que le trafic total franchissant la frontière : les flux à la montée représentent 54 % de l'ensemble des échanges. Plus de la moitié du tonnage transporté par route est constitué de marchandises diverses. Ce type de produit mis à part, l'Espagne exporte en France des produits périssables (29 % des tonnes), essentiellement des fruits et légumes, et en importe des vracs solides (40 % des tonnes entrantes). La part du pavillon espagnol est difficile à évaluer. En effet, pour les douanes espagnoles, le pavillon espagnol capte en 1981 44 % des trafics alors que pour les douanes françaises, il est majoritaire à hauteur de 54 % ! Mais peut-être plus que le niveau absolu, le phénomène important

est la perte continue de terrain du pavillon espagnol depuis la fin des années 70. Alors que les échanges entre les deux pays croissaient rapidement, les transporteurs espagnols, dont on a vu dans la section précédente les principaux handicaps, n'ont pas pu maintenir leurs positions. L'ouverture des frontières risque d'aggraver encore ce phénomène.

Le trafic routier international de l'Espagne connaît une forte croissance liée à l'ouverture du pays vers la CEE. Les régions méditerranéennes sont les plus dynamiques, comme d'ailleurs en transport intérieur. L'interlocuteur privilégié reste la France, mais des efforts sont faits pour diversifier les partenaires. Ces divers éléments inciteraient à l'optimisme si le pavillon espagnol ne perdait du terrain depuis plusieurs années. Le secteur du transport routier ne s'est pas encore adapté à son nouvel environnement.

LENTE AGONIE OU NOUVEAU DEPART ?

Les années 80 constituent pour l'Espagne une période de transformations. Du point de vue politique, l'évènement le plus important reste la consolidation du régime démocratique. Après la mort de Franco, la fin des années 70 a été marquée par l'élaboration d'attitudes politiques et sociales inédites, qui se sont traduites par l'adoption d'une nouvelle Constitution. Après des débuts plus ou moins houleux, il semble que le pouvoir politique est entré dans une ère de stabilité, peut-être moins par le maintien au pouvoir des socialistes que par l'adoption des nouvelles moeurs par la quasi-totalité des partis. Sur le plan économique, deux phénomènes sont à noter. Tout d'abord, la crise économique, bien qu'ayant été ressentie tardivement en comparaison avec d'autres pays européens, se prolonge et entraîne un taux de chômage important. Cette persistance est à imputer bien sûr à la conjoncture économique internationale mais elle découle surtout de l'obsolescence des structures de l'économie espagnole. Sa modernisation, en dépit des coûts sociaux et politiques qu'elle implique, est d'autant plus nécessaire que, second évènement majeur, l'Espagne appartient à la CEE depuis 1986. Les mesures économiques ou sociales qu'elle adopte dorénavant doivent alors s'inscrire dans le droit fil des orientations déterminées par cette instance supranationale au sein de laquelle le poids de l'Espagne reste faible.

Ce contexte politico-économique trouve bien évidemment des échos dans le secteur des transports. Le cadre organisationnel élaboré en 1947, déjà obsolète en regard des pratiques antérieures des transporteurs, devient totalement inadapté. Le premier pas vers sa refonte a été fait à travers l'adoption, en 1987, de la Loi d'Orientation des Transports Terrestres. Celle-ci remet en situation de concurrence rail et route et se fixe comme objectif de réorganiser totalement le transport routier de marchandises. Son assainissement est en effet une nécessité dans l'optique de l'ouverture des frontières en 1993, car transporteurs "légaux" et "illégaux" y coexistent actuellement et leur concurrence se traduit par un avilissement des prix du service et le vieillissement du parc. Tous les textes d'application ne sont pas encore sortis, mais on peut déjà constater, par exemple à travers le maintien d'une tarification obligatoire, que la philosophie du document hésite entre dirigisme et libéralisme.

Le secteur du transport routier de marchandises espagnol est globalement mal connu. Aux incertitudes liées aux conditions de définition

et de production des statistiques qui existent dans tous les pays, l'Espagne ajoute la zone d'ombre du transport clandestin, par définition même insaisissable. La quantification réelle de l'offre de transport, ses caractéristiques, la population d'entreprises sont donc difficiles à apprécier. Les données officielles sur lesquelles nous nous sommes appuyés, fournissent une image, bien qu'incomplète, du secteur "légal", mais il ne faut pas oublier que ce n'est là que la partie émergée de l'iceberg.

L'atomisation et la surcapacité sont les traits marquants de l'offre légale de transport routier de marchandises. La quasi-totalité des 160 000 entreprises sont artisanales. L'existence d'une multitude d'artisans transporteurs favorise le développement du tractionnariat et joue à la baisse sur les prix de transport. En dépit de la surcapacité globale de l'offre, certaines demandes de transport peuvent ne pas être satisfaites par le transport public. C'est le cas de quelques transports spécialisés, car le parc du compte d'autrui souffre de carences importantes dans ce domaine (notamment pour le transport des denrées périssables).

Les flux de transport sont dominés par deux catégories de marchandises, les produits agro-alimentaires et les matériaux de construction. Les Régions de la façade méditerranéenne sont les plus dynamiques, aussi bien sur le national qu'à l'international. En dépit d'une ouverture récente vers les autres pays de la Communauté, le commerce routier international reste orienté majoritairement vers la France. Le pavillon espagnol est d'ailleurs en perte de vitesse par rapport au français.

Alors, le transport routier espagnol à la fin des années 80 est-il entré dans une lente agonie ou est-il encore en mesure de prendre un nouveau départ ? Si la profession évolue peu ou reste en l'état, le risque est grand lors de l'ouverture des frontières de voir les tendances actuelles s'accélérer. Quelques grandes entreprises résisteraient à l'invasion étrangère, les autres se voyant de plus en plus cantonnées dans le tractionnariat du fait de l'émiettement du secteur et des faibles coûts de production du service. A l'inverse, l'échéance de 1993 peut être une opportunité pour le transport routier. Le rail, handicapé par les problèmes techniques, ne devrait pas être en mesure de capter une part significative des nouveaux flux. La route peut donc voir croître ses trafics, mais elle doit être compétitive vis-à-vis des concurrents étrangers, et pas seulement sur les prix. La réorganisation du secteur est alors une contrainte impérative qui risque de se traduire par la disparition de bon nombre de petits transporteurs (à moins qu'ils ne se regroupent). La refonte du cadre réglementaire était une étape nécessaire, et il convient de l'achever rapidement en publiant les derniers textes d'accompagnement. Mais si la profession ne s'organise pas et ne s'auto-régule pas, elle restera insuffisante.

BIBLIOGRAPHIE

- **ARTOUS Antoine**
  - Le transport routier en espagnol
  - in : Camions, nº 58, Mai 1988, pp. 53-58.

- **BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO**
  - Orden del 19 de febrero de 1988 por la que se establece un nuevo marco tarifario para los servicios publicos discrecionales de transporte de mercancias por carretera, contratados en régimen de carga completa
  - BOE nº 50, 27 febrero 1988, pp. 6266-6268.

- **BOUCHET Dominique**
  - Les chiffres clés du transport espagnol
  - in : Camions, nº 58, Mai 1988, pp. 63-71.

- **CAMIONS MAGAZINE**
  - Dossier l'Europe du transport
  - in : Camions Magazine, nº 57, avril 1988

- **CARRETERO FERNANDEZ Antonio**
  - Puesta en practica de las nuevas autorizaciones de transporte publico discrecional y de transporte privado previstas en la Ley de Ordenacion de los Transportes Terrestres
  - in : Revista del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, nº 30, enero-febrero 1988, pp. 5-12.

- **CARRETERO FERNANDEZ Antonio, BARRIO MOZO Adolfo**
  - El proyecto de Ley de Ordenacion de los Transportes Terrestres
  - in : Revista del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, nº 18, enero-febrero 1986, pp. 7-23.

- **CEMT**
  - Les investissements effectués de 1960 à 1980 dans le secteur des transports : analyse et implications pour le futur
  - Paris, CEMT, Table ronde 66, 1984, 179 p.

- **CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS POUR LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE (CETMO)**
  - Rapport final des réunions informelles sur l'analyse des flux de trafic entre la France et la Péninsule Ibérique/Maghreb (Version provisoire)
  - CETMO, juin 1988, 33 p. + Annexes.

- **CODIGO DE LA CIRCULACION**
  - Madrid, Editorial Segura, abril 1988, 424 p.

- **COMMISSION EUROPEENNE**
  - Les aspects agricoles de l'élargissement de la Communauté à l'Espagne et au Portugal
  - in : Problèmes économiques, nº 1979, 18 juin 1986, pp. 21-29.

- CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, GROUPE DE TRAVAIL "TRANSPORTS COMBINES"
  - Les échanges franco-espagnols en transport combiné
  - CNT, octobre 1986.

- CREDIT LYONNAIS
  - Situation de l'économie espagnole
  - in : Problèmes économiques nº 1954, 25 décembre 1985, pp. 20-25.

- CREDIT LYONNAIS
  - Les structures économiques de l'Espagne
  - in : Problèmes économiques, nº 2083, 13 juillet 1988, pp. 20-27.

- DE LUCAS MARTIN Nemesio
  - Desarollo del trabajo de campo de la III Encuesta Nacional de Transporte par Carretera
  - in : Revista del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, nº 27, julio-agosto 1987, pp. 51-56.

- DRAIN Michel
  - L'économie de l'Espagne
  - Paris, PUF, mai 1988, 128 p.

- DRE LANGUEDOC ROUSSILLON
  - Observatoire du transit entre la péninsule ibérique et la CEE. Situation au 1er semestre 1987
  - DRE Languedoc Roussillon, novembre 1987, 16 p.

- ENCYCLOPAEDIA UNIVERSALIS
  - Espagne. A) Géographie
  - Encyclopaedia Universalis, 1984, tome 7, pp. 223-231.

- LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES
  - Madrid, Editorial Tecnos, S.A., 1987, 147 p.

- MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS - J.P. GIBLIN
  - Amélioration des relations ferroviaires et routières avec l'Espagne. Les transports de marchandises
  - Paris, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, 1985, 35 p. + Cartes.

- MINISTERIO DE INTERIOR - DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
  - Boletin informativo. Annuario estadistico general 1985
  - DGT, s.d., 165 p.

- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO
  - Plan General de carreteras 1984/91
  - MOPU, Secretaria General Técnica, Centro de Publicaciones, Mayo 1986, 140 p.

- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO - DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS
  - Memoria 1985
  - MOPU, s.d., 24 p.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (MTTC)**
  - Informe annual sobre los transportes, el turismo y las omunicaciones, 1986
  - MTTC, 1987, 424 p.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES**
  - Informe annual sobre los transportes, el turismo y las comunicaciones, 1985
  - MTTC, 1986, 344 p.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES**
  - Informe annual sobre los transportes, el turismo y las comunicaciones, 1984
  - MTTC, 1985, 219 p.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES**
  - Los tranportes, el turismo y las comunicaciones en 1983 y avance 1984
  - MTTC, 1984.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES**
  - Plan de flota
  - MTTC, 1986, 48 p.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES - DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL**
  - Anuario estadistico del transporte aéreo - Espana 1985
  - MTTC , s.d., s.p., 5 p.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES - DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (DGTT)**
  - Memoria y datos estadisticos 1985
  - MTTC, 1987, 392 p.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES - INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (IETC)**
  - Memoria 1983
  - MTTC, 1984, 380 p.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES - INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (IETC)**
  - El transporte en cifras 1983
  - Instituto de Estudios de Transporte y Comunicaciones, 1983.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES - SUBDIRECCION GENERAL DE COOPERACION INTERNACIONAL (SGCI)**
  - III Encuesta Nacional del Transporte de Mercancias por Carretera. Transporte Interregional de Mercancias.
  - MTTC, 16-11-87, s.p.

- **MIRA RODRIGUEZ Jose**
  - Génesis del reparto modal en el transporte de mercancias en Espana
  - in : Revista del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, nº 23, novembre-décembre 1986, pp. 60-74.

- **MIRA RODRIGUEZ Jose**
  - Genesis del reparto modal en el transporte de mercancias en Espana (2 a parte)
  - in : Revista del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, nº 24, enero-febrero 1987, pp. 43-59.

- **OCDE**
  - Evolution et problèmes de l'économie espagnole
  - in : Problèmes économiques, nº 1881, 4 juillet 1984, pp. 24-32.

- **OCDE**
  - Nature et origine des difficultés économiques actuelles de l'Espagne
  - in : Problèmes économiques, nº 1781, 7 juillet 1982, pp. 18-24.

- **PACCOUD Thierry**
  - The economic and industrial impact of Spain's accession to the EEC
  - Bureau d'informations européennes S.P.R.L., september 1985.

- **LE RAIL ET LE MONDE**
  - Espagne : le plan de transport ferroviaire
  - in : Le rail et le monde, nº 48, octobre 1987, pp. 32-35.

- **RENFE**
  - RENFE en 1986
  - RENFE (Gabinete de Informacion y Relaciones Externas de RENFE), junio 1987, 47 p.

- **RENFE**
  - Memoria 1985
  - RENFE (Gabinete de Informacion y Relaciones Externas de RENFE), s.d., 67 p.

- **RENFE**
  - Memoria 1986
  - RENFE (Gabinete de Informacion y Relaciones Externas de RENFE), s.d., 55 p.

- **REVUE GENERALE DES CHEMINS DE FER**
  - Espagne. Priorité aux infrastructures dans la modernisation du réseau ferroviaire
  - in : Revue Générale des Chemins de Fer, nº 10, Octobre 1987, pp. 72-79.

- **SAEP, TER**
  - Les échanges entre l'Europe et la Péninsule Ibérique. Evolutions et perspectives
  - Paris, TER, 132 p., 1984.

- **SANCHEZ AYUSO Manuel**
  - L'économie espagnole face à la crise
  - in : Problèmes économiques, nº 1729, 24 juin 1981, pp. 3-5.

- **SELOSSE Pierre**
  - Les échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Europe. Evolution et Perspectives. Note de synthèse
  - Paris, SAEP, juin 1985, 13 p.

- **STITCH Pascal**
  - Le boom espagnol
  - in : Camions, nº 58, mai 1988, pp. 66-67.

- **YABAR J.C.**
  - Les conditions économiques et réglementaires des transports en Espagne.
  - Communication à la Journée Infotrans "Le marché des transports routiers espagnols dans la perspective de 1992", Courbevoie, 16 juin 1988

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

INTRODUCTION

Figure 0.1 : Le relief et les principales villes d'Espagne

Tableau 0.1 : Structure du PIB (%)

Tableau 0.2 : Répartition de la population active selon le secteur d'activité (%)

Figure 0.2 : Distribution régionale du revenu par habitant en 1981

Tableau 0.3 : Principaux partenaires commerciaux de l'Espagne avant et après l'adhésion à la CEE (% de la valeur des échanges)

Tableau 0.4 : Evolution des échanges commerciaux franco-espagnols (milliards de francs)

Figure 0.3 : Les régions autonomes

CHAPITRE 1

Tableau 1.1 : Répartition du réseau routier interurbain selon l'autorité gestionnaire et le type de route en 1986 (km)

Figure 1.1 : Le réseau routier de l'Etat en 1986

Figure 1.2 : Les autoroutes espagnoles en 1986

Figure 1.3 : Le réseau ferroviaire à voie large en 1986

Tableau 1.2 : Evolution du réseau d'oléoducs entre 1965 et 1986

Figure 1.4 : Le réseau actuel d'oléoducs

Figure 1.5 : Evolution du trafic international entre 1980 et 1985 (milliers de tonnes)

Figure 1.6 : Tonnages importés, entre 1980 et 1985 (milliers de tonnes)

Figure 1.7 : Tonnages exportés, entre 1980 et 1985 (milliers de tonnes)

Figure 1.8 : Répartition modale du trafic international de 1970 à 1985

Tableau 1.3 : Balance exportation-importation, selon le mode de transport, de 1970 à 1985

Tableau 1.4 : Le trafic portuaire entre 1984 et 1986 (millions de tonnes)

Tableau 1.5 : Le trafic de cabotage en 1986 (milliers de tonnes)

Tableau 1.6 : Le trafic portuaire international en 1986 (milliers de tonnes)

Figure 1.9 : Evolution du trafic intérieur entre 1965 et 1986 (millions de tonnes-kilomètres)

Figure 1.10 : Evolution de la répartition modale du trafic intérieur entre 1965 et 1986 (% de tonnes-kilomètres)

Figure 1.11 : Evolution du trafic intérieur (hors trafic routier) entre 1966 et 1981 (milliers de tonnes)

Figure 1.12 : Répartition modale du trafic intérieur (hors trafic routier) entre 1966 et 1981 (milliers de tonnes)

Tableau 1.7 : Répartition du trafic ferroviaire selon l'entité gestionnaire en 1982 et 1983

Tableau 1.8 : Trafic RENFE selon le type de service de 1982 à 1986

Tableau 1.9 : Trafic RENFE, en wagons complets, selon le type de produit de 1982 à 1986

Tableau 1.10 : Evolution du trafic du réseau d'oléoducs entre 1965 et 1986

CHAPITRE 2

Tableau 2.1 : Tarifs en pesetas/tkm pour quelques relations

Tableau 2.2 : Rapport entre les prix réels et les tarifs pour quelques relations (%)

Tableau 2.3 : Poids et dimensions limites en Espagne et en France

Tableau 2.4 : Evolution du nombre d'entreprises et du parc, selon la taille du parc, de 1980 à 1986

Figure 2.1 : Evolution de la répartition du nombre d'entreprises, selon la taille du parc, de 1982 à 1986

Tableau 2.5 : Répartition des entreprises compte d'autrui, selon la zone d'activité, en 1986

Tableau 2.6 : Variation du taux de croissance du parc de véhicules avant et après contingentement du transport à la demande, selon la charge utile (%)

Figure 2.2 : Evolution de la structure du parc selon la charge utile, de 1980 à 1983 (nombre de véhicules)

Figure 2.3 : Evolution de la structure du parc selon la charge utile, de 1983 à 1986 (nombre de véhicules)

Figure 2.4 : Evolution de la répartition du parc entre compte propre et compte d'autrui, de 1980 à 1986 (%)

Figure 2.5 : Evolution de la structure du parc compte d'autrui selon la charge utile, de 1980 à 1983 (nombre de véhicules)

Figure 2.6 : Evolution de la structure du parc compte d'autrui, selon la charge utile, de 1983 à 1986 (nombre de véhicules)

Figure 2.7 : Evolution de la structure du parc compte d'autrui selon la zone d'activité, de 1980 à 1986 (nombre de véhicules)

Figure 2.8 : Evolution de la structure du parc compte propre selon la charge utile, de 1980 à 1983 (nombre de véhicules)

Figure 2.9 : Evolution de la structure du parc compte propre selon la charge utile, de 1983 à 1986 (nombre de véhicules)

Tableau 2.7 : Charge utile moyenne des véhicules, selon le type de transport et de licence, en 1985 (tonnes)

Tableau 2.8 : Répartition du parc compte d'autrui, selon la zone d'activité et la charge utile, en 1986

Tableau 2.9 : Répartition du parc de véhicules selon le type de véhicule et le type et la zone d'activité du transport, en 1985 (%)

Tableau 2.10 : Répartition du parc selon la nature du véhicule et le type de transport et de licence, en 1985 (nombre de véhicules)

Tableau 2.11 : Age moyen des parcs compte d'autrui et compte propre, selon le type de véhicule, la zone d'activité et la charge utile, en 1985 (années)

Tableau 2.12 : Trafic interrégional du compte propre et du compte d'autrui,selon le type de produit

Tableau 2.13 : Trafic interrégional selon la région émettrice (tonnes)

Tableau 2.14 : Trafic interrégional selon la région réceptrice (tonnes)

Tableau 2.15 : Contingents bilatéraux en 1982 et 1985

Tableau 2.16 : Les déséquilibres du trafic international en 1983 (millions de tonnes)

Tableau 2.17 : Les produits échangés entre la France et l'Espagne en 1983 (milliers de tonnes)