



FLUJOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A  
TRAVÉS DE LOS PIRINEOS. ACTUALIZACIÓN DE  
DATOS DE DEMANDA

FLUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES À  
TRAVERS LES PYRÉNÉES. ACTUALISATION DES  
DONNÉES DE LA DEMANDE

Zaragoza 14/11/2019  
Saragosse 14/11/2019



# Contenido / Sommaire

## 1.- Metodología/Méthodologie

- a) Hipótesis de partida/Hypothèse de départ
- b) Enfoque general/Approche générale
- c) Actualización matriz origen-destino/Actualisation matrice origine-destination
- d) Actualización previsiones macroeconómicas y crecimiento demanda/Actualisation prévisions macro-économiques et croissance demande
- e) Segmentación demanda por modo/Segmentation demande par mode

## 2.- Resultados/Résultats

- a) Demanda total/Demande total
- b) Demanda por modo de transporte/Demande par mode de transport
- c) Demanda por escenario de infraestructura ferroviaria/Demande par scénarios d'infrastructure ferroviaire
- d) Reparto por ejes/Répartition par axes
- e) Principales flujos/ Flux principaux

## 3.- Resumen y conclusiones/ Synthèse et conclusions

# 1.- Metodología / Méthodologie

# 1.- Metodología / Méthodologie

## a) Hipótesis de partida/Hypothèse de départ

1. La información de base contenida en el estudio anterior (matriz origen-destino del año 2010) se actualiza al **año más reciente con información disponible (2015)**.

Les informations de base contenues dans l'étude précédente (matrice origine-destination de l'année 2010) ont été mises à jour à l'année la plus récente avec les informations disponibles (2015).

2. **Se asumen como válidos los resultados de reparto modal y reparto por ejes establecidos en el modelo de transporte del estudio precedente** para cada uno de los escenarios de infraestructura ferroviaria (TGC-P), dado que no se ha realizado una actualización del propio modelo.

Les résultats de distribution modale et répartition par axes établis dans le modèle de transport de l'étude précédente sont supposés être valides pour chacun des scénarios d'infrastructure ferroviaire (NAFGCT), étant donné qu'une mise à jour du modèle lui-même n'a pas été réalisée.

3. **Se asumen como válidas la previsiones de puesta en servicio de las diferentes infraestructuras de transporte terrestre establecidas en el estudio precedente**, por el mismo motivo.

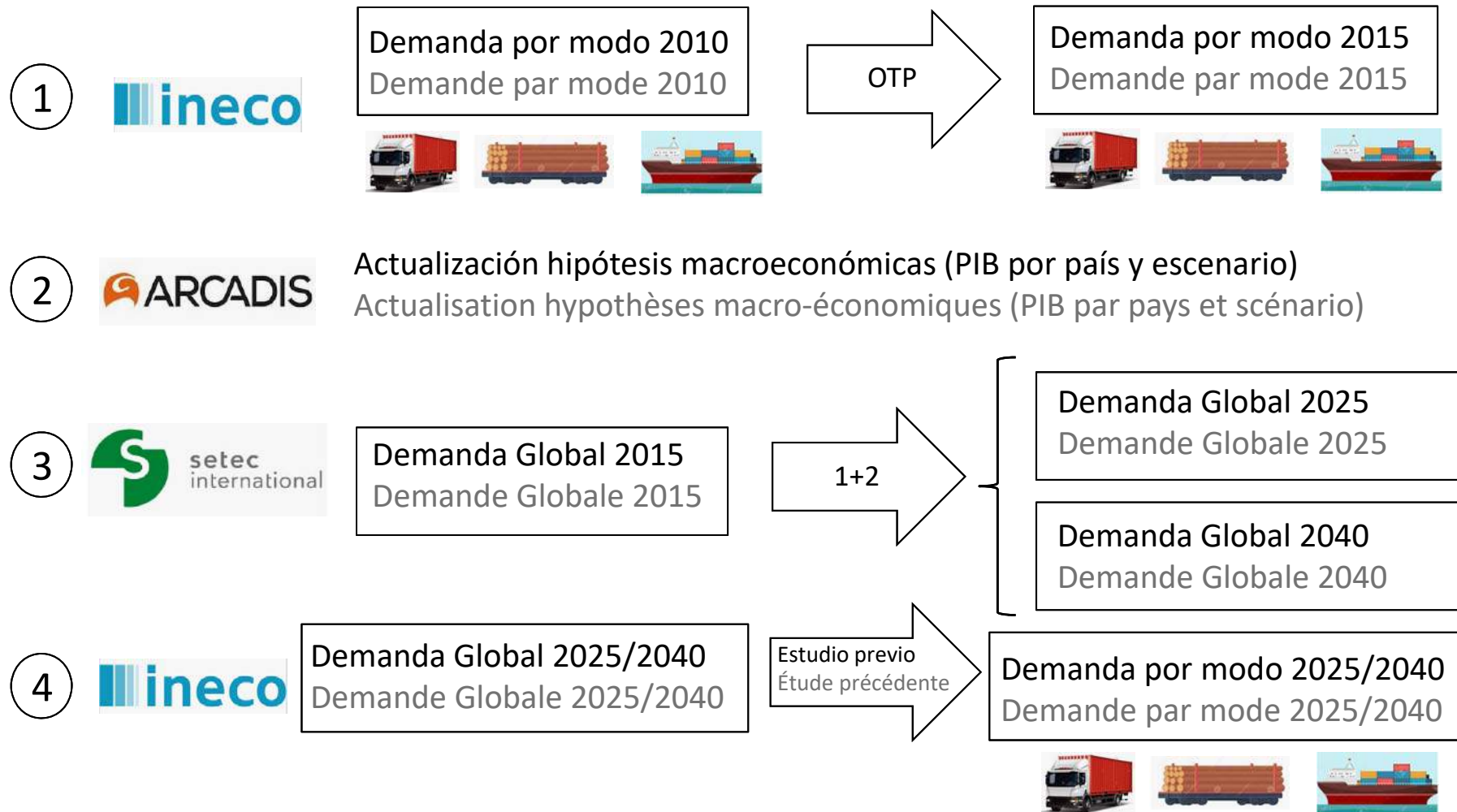
Les prévisions de mise en service des différentes infrastructures de transport terrestre établies dans l'étude précédente sont supposées valables pour la même raison.

4. **El horizonte temporal** considerado en el presente estudio para la puesta en servicio de la Travesía Central de los Pirineos y de las restantes infraestructuras viarias y ferroviarias planificadas es **el año 2040**. Esta hipótesis no supone ningún compromiso de puesta en servicio.

L'**horizon temporel** envisagé dans la présente étude pour la mise en service de la traversée centrale des Pyrénées et des infrastructures routières et ferroviaires prévues est **l'année 2040**. Cette hypothèse n'implique aucun engagement en matière de mise en service.

# 1.- Metodología / Méthodologie

## b) Enfoque General/Approche Générale

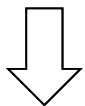


# 1.- Metodología / Méthodologie

## b) Enfoque General/Approche Générale

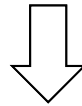
3 Escenarios de crecimiento  
3 Scénarios de croissance

Alto/Haut

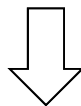


Ligados a previsiones de PIB  
Lié aux prévisions du PIB

Base/Central



Bajo/Bas



4 Escenarios de infraestructura  
4 Scénarios d'infrastructure



1 escenario sin TGC-P: Referencia

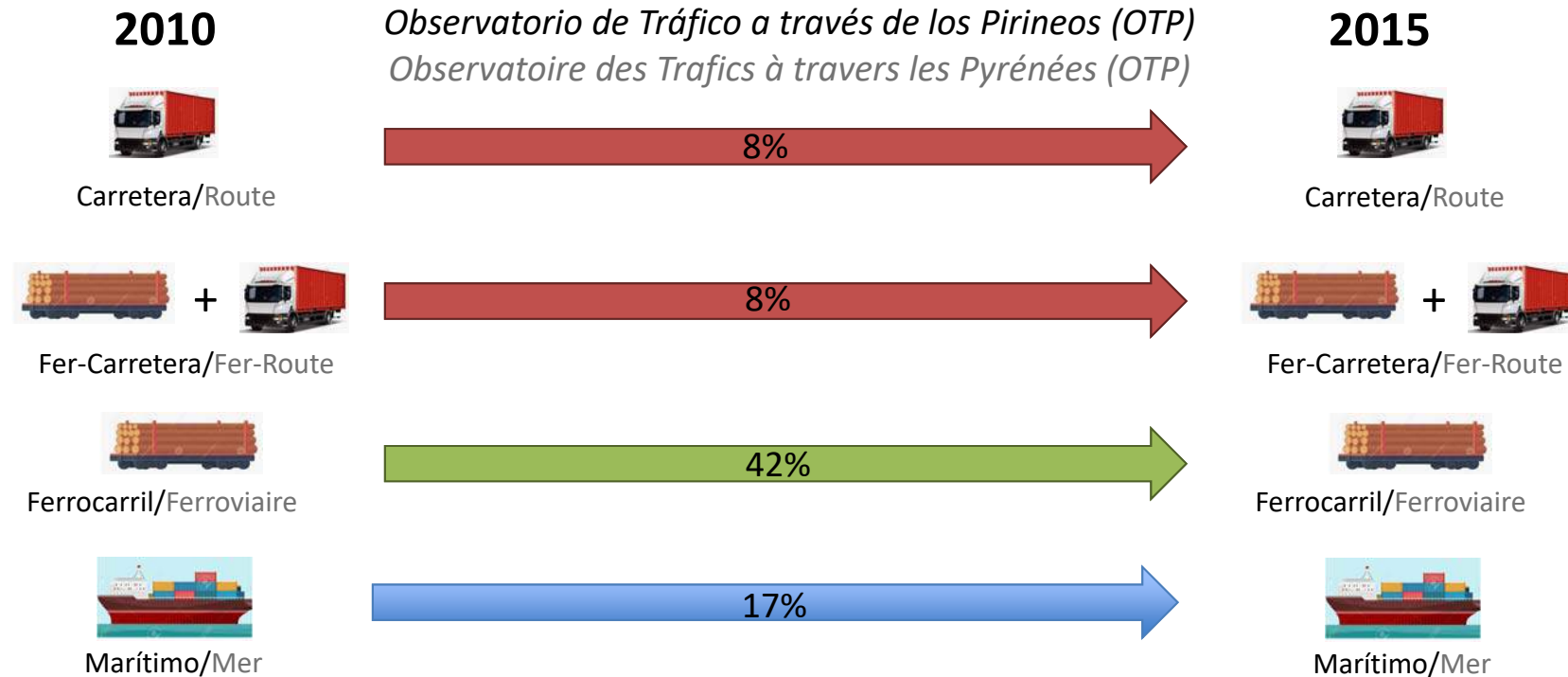
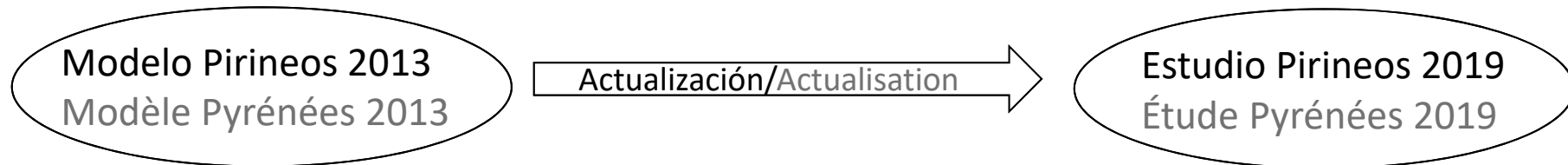
1 scénario sans NAFGCT: Référence

3 escenarios con TGC-P: Pau, Lannemezan, Pamiers

3 scénarios avec NAFGCT: Pau, Lannemezan, Pamiers

# 1.- Metodología / Méthodologie

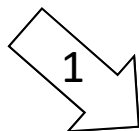
## c) Actualización matriz/Actualisation matrice



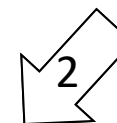
# 1.- Metodología / Méthodologie

d) Actualización previsiones macroeconómicas y crecimiento demanda  
Actualisation prévisions macro-économiques et Croissance demande

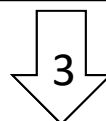
Matriz 2015/Matrice 2015



Previsión PIB/Prévisions PIB



Coeficiente «Previsión demanda global Estudio 2019/Previsión demanda global Estudio 2013»  
Coefficient «Prévision demande globale Étude 2019/Prévision demande globale Étude 2013»

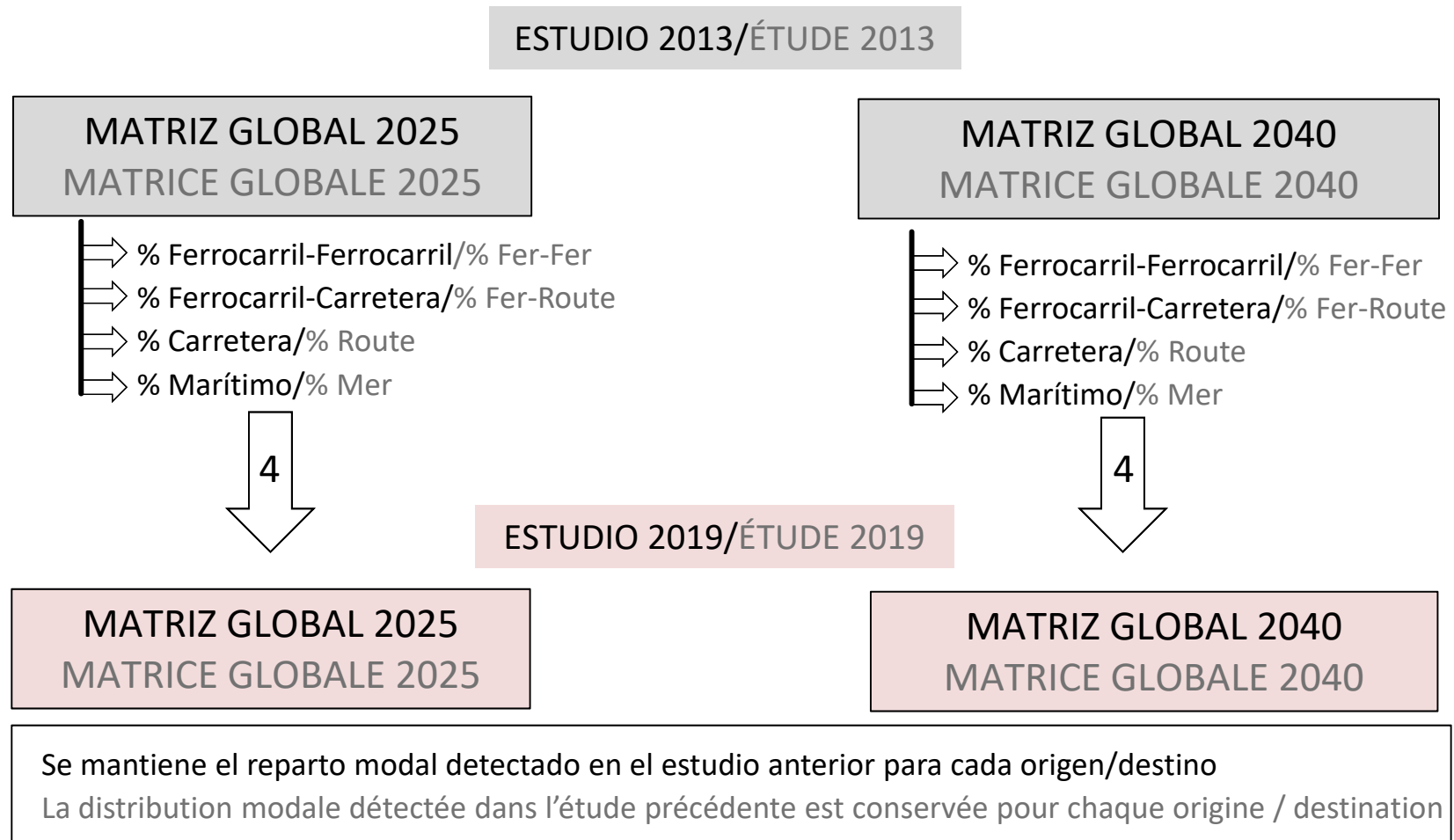


Matriz global 2025 y 2040/Matrice globale 2025 et 2040



# 1.- Metodología / Méthodologie

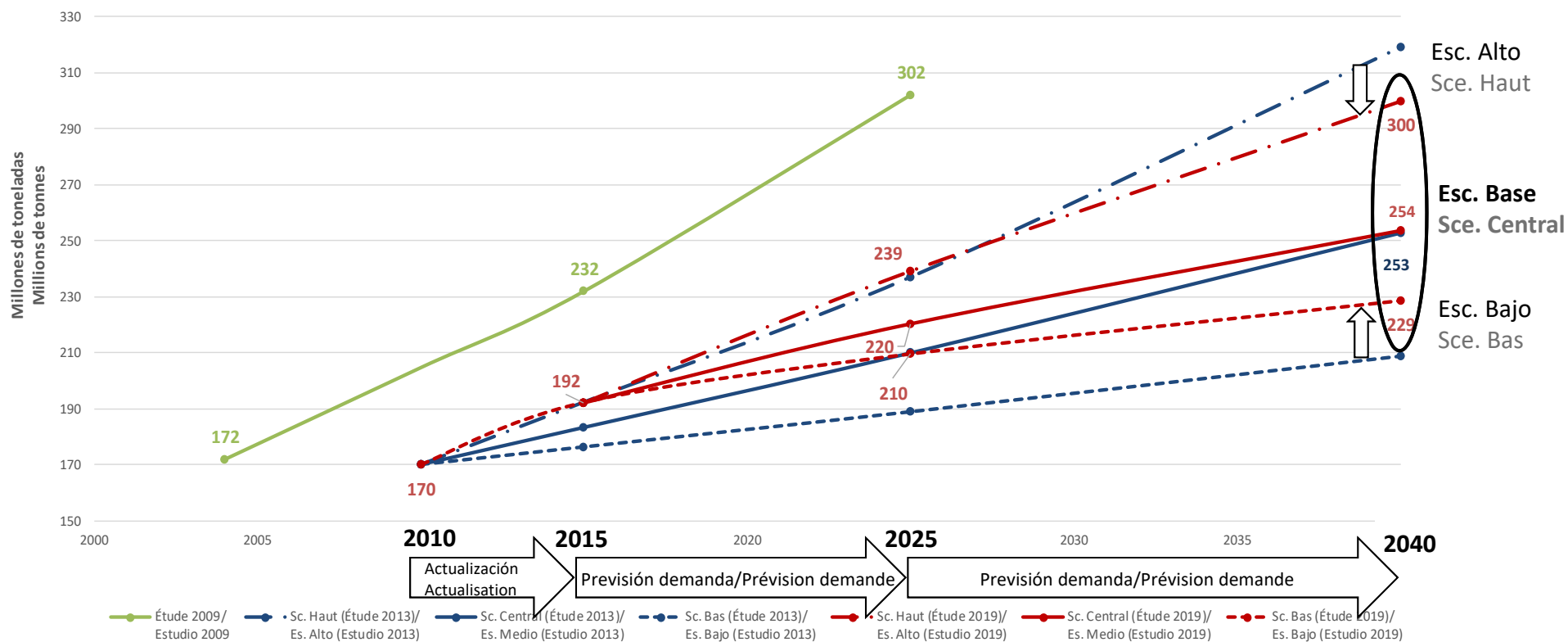
## e) Segmentación demanda por modo/Segmentation demande par mode



## 2.- Resultados / Resultats

## 2.- Resultados / Résultats

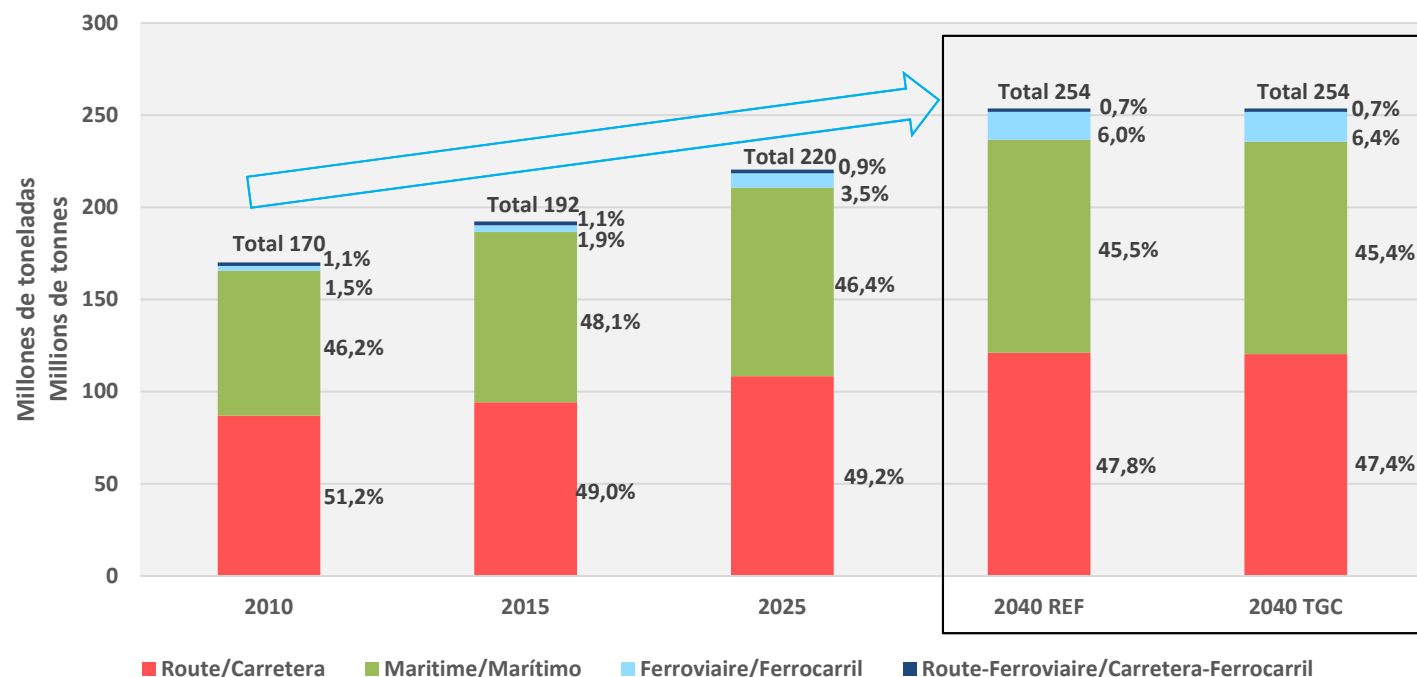
### a) Demanda total/Demande total



## 2.- Resultados / Résultats

### b) Por modo de transporte/Par mode de transport

*Escenario base de crecimiento de la demanda/Scénario central de croissance de la demande*



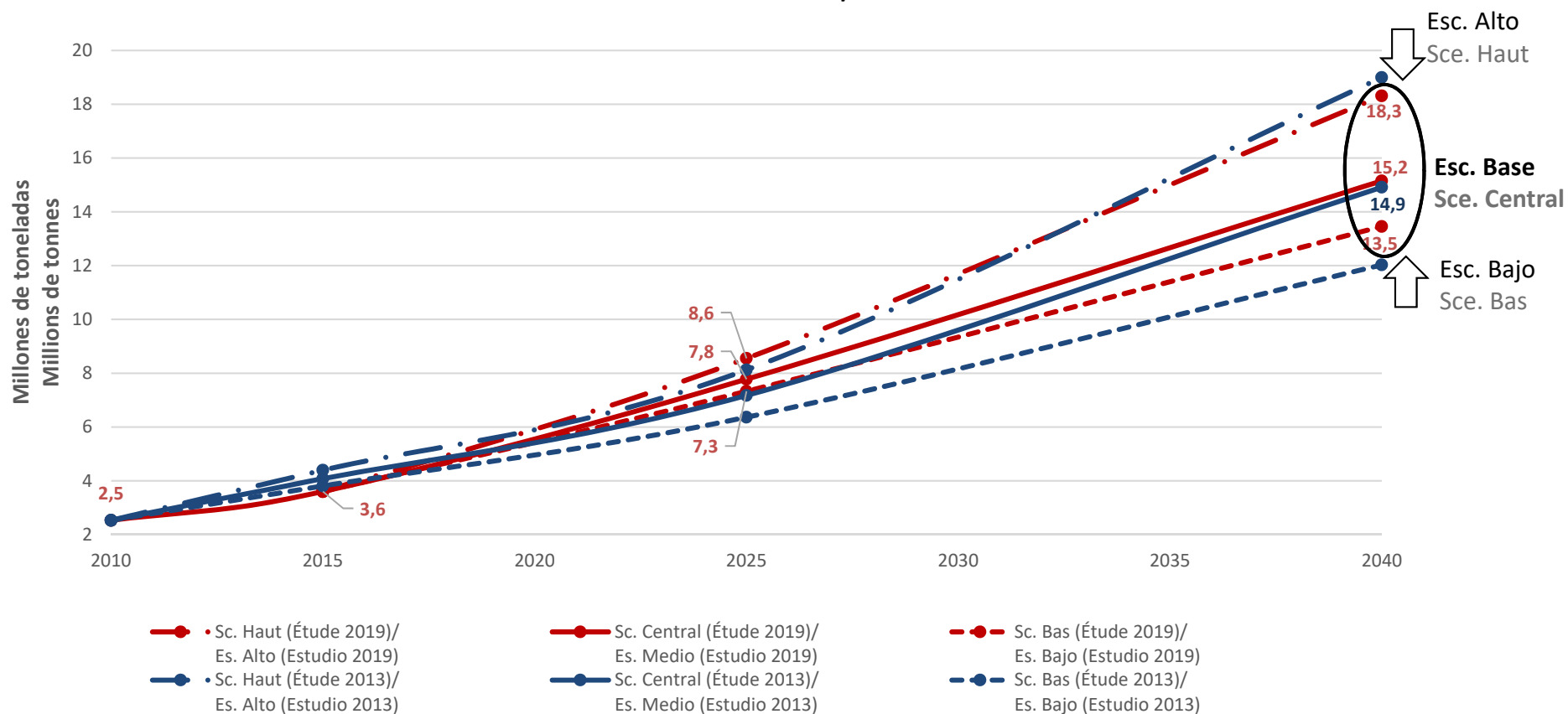
Se espera que el modo ferroviario triplique su cuota modal entre 2015 y 2040, con la finalización de los proyectos de infraestructura actualmente planificados o en curso. La posterior puesta en servicio del TGC-P generaría una redistribución marginal del reparto modal.

Le mode ferroviaire devrait tripler son quota modal entre 2015 et 2040, avec l'achèvement des projets d'infrastructure actuellement prévus ou en cours. La mise en service ultérieure du NAFGCT générerait une redistribution marginale de la distribution modale.

## 2.- Resultados / Résultats

### b) Por modo de transporte/Par mode de transport

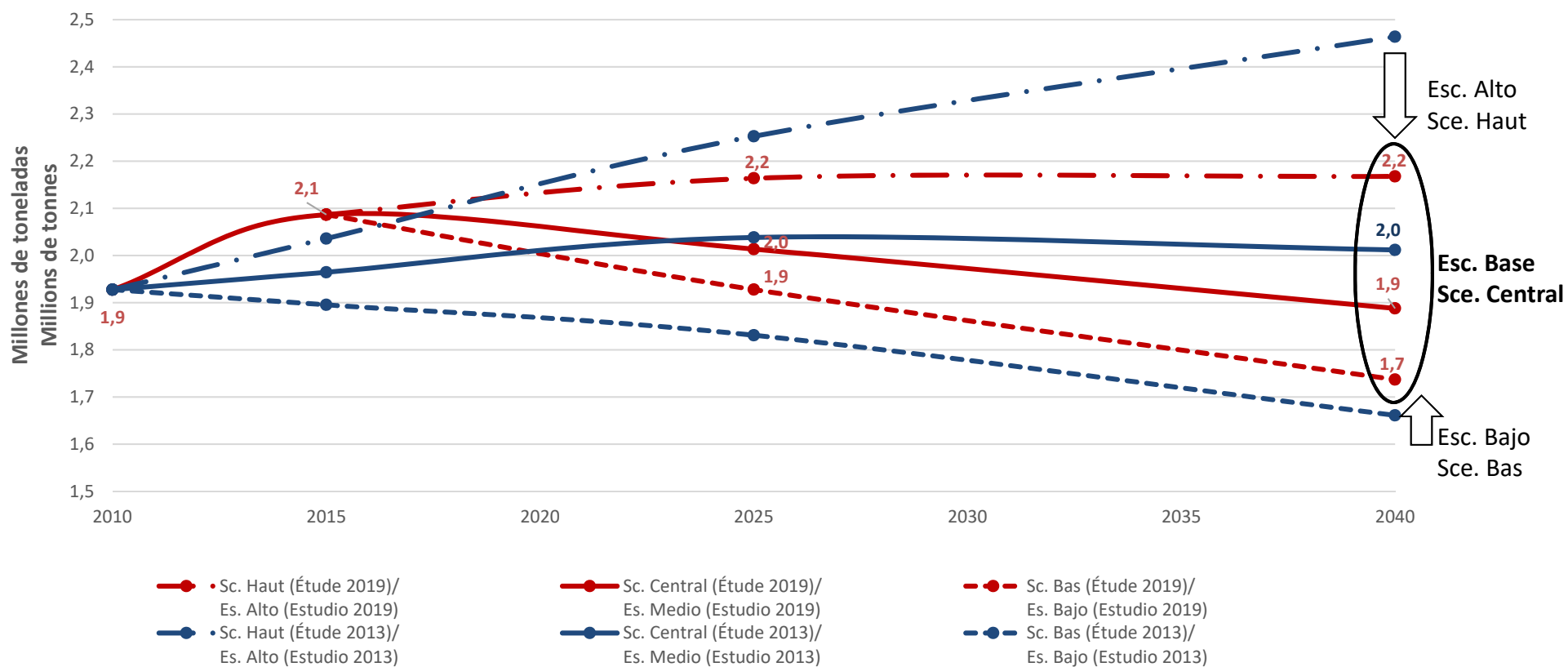
#### Ferrocarril-Ferrocarril/Fer-Fer



## 2.- Resultados / Résultats

### b) Por modo de transporte/Par mode de transport

#### Ferrocarril-Carretera/Fer-Route



## 2.- Resultados / Résultats

### c) Por escenarios de infraestructura ferroviaria/Par scénarios d'infrastructure ferroviaire

*Escenario base de crecimiento de la demanda/Scénario central de croissance de la demande*

Scénario central / Escenario base	Route/Carretera		Maritime/Marítimo		Ferroviaire/Ferrocarril		Route-Ferroviaire/ Carretera-Ferrocarril		TOTALE/ TOTAL
	Mill ton/año	%	Mill ton/año	%	Mill ton/año	%	Mill ton/año	%	Mill ton/año
2010	87,0	51,2%	78,6	46,2%	2,5	1,5%	1,9	1,1%	170,1
2015	94,2	49,0%	92,4	48,1%	3,6	1,9%	2,1	1,1%	192,3
2025	108,4	49,2%	102,3	46,4%	7,8	3,5%	2,0	0,9%	220,4
2040 Référence/Referencia	121,1	47,8%	115,5	45,5%	15,2	6,0%	1,9	0,7%	253,6
2040 TGC Pau	120,3	47,4%	115,2	45,4%	16,2	6,4%	1,9	0,7%	253,6
2040 TGC Lannemezan	120,3	47,4%	115,2	45,4%	16,2	6,4%	1,9	0,7%	253,6
2040 TGC Pamiers	120,3	47,4%	115,2	45,4%	16,2	6,4%	1,9	0,7%	253,6
TCAM/TCMA (2010-2025)	1,47%		1,77%		7,77%		0,29%		1,74%
TCAM/TCMA (2010-2040)	1,11%		1,29%		6,15%		-0,07%		1,34%

Scénario central / Escenario base	Total Ferrocarril	
	Mill ton/año	%
2010	4,5	2,6%
2015	5,7	3,0%
2025	9,8	4,4%
2040 Référence/Referencia	17,0	6,7%
2040 TGC Pau	18,1	7,1%
2040 TGC Lannemezan	18,1	7,1%
2040 TGC Pamiers	18,1	7,1%
TCAM/TCMA (2010-2025)	5,38%	
TCAM/TCMA (2010-2040)	4,57%	

+1,1 Mt

El proyecto genera en el escenario base 1,1 Mt ferroviarias adicionales sobre la situación de referencia (sin proyecto). Este incremento no depende de la alternativa escogida, siendo las tres opciones equivalentes.

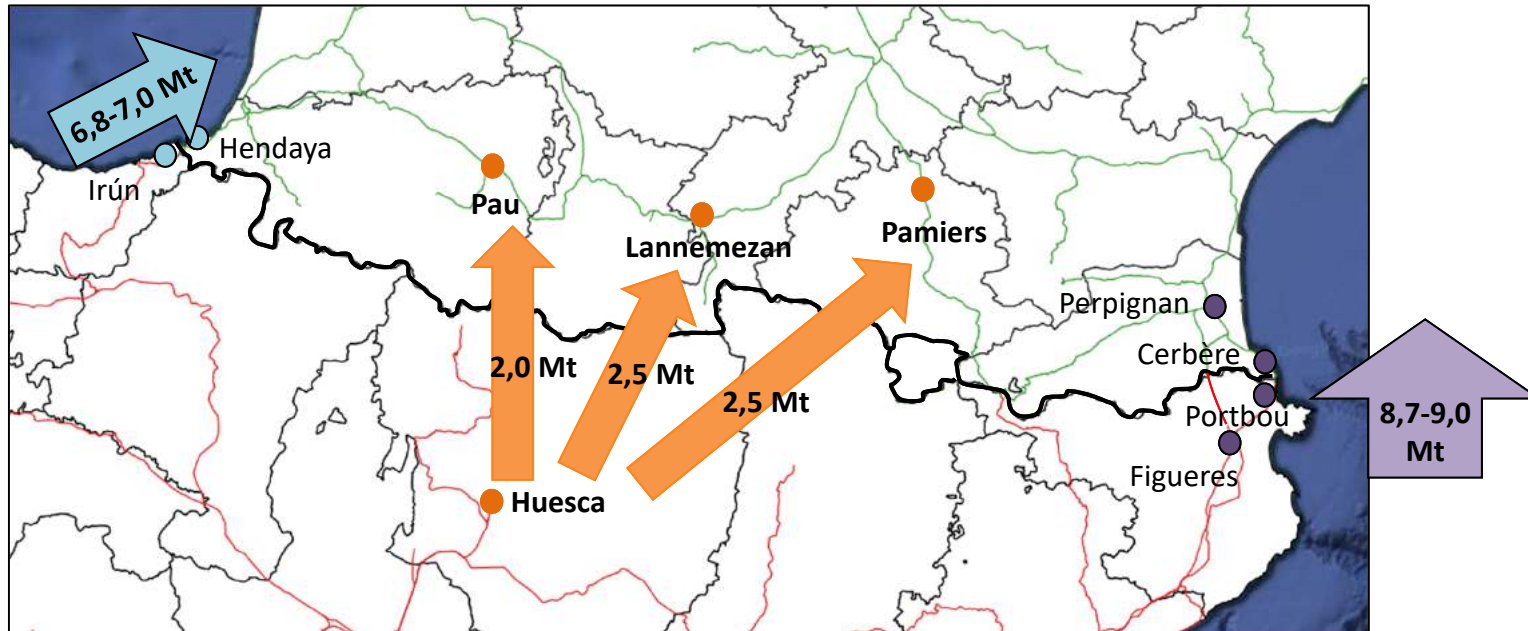
Le projet génère dans le scénario de base 1,1 Mt ferroviaires supplémentaires par rapport à la situation de référence (sans projet). Cette augmentation ne dépend pas de l'alternative choisie, les trois options étant équivalentes.

Zaragoza 14/11/2019 • Saragosse 14/11/2019

## 2.- Resultados / Résultats

### c) Por escenarios de infraestructura ferroviaria/Par scénarios d'infrastructure ferroviaire

*Escenario base de crecimiento de la demanda/Scénario central de croissance de la demande*



Si bien el flujo de tráfico a través de los Pirineos se mantiene estable en 18,1 Mt para los tres escenarios de infraestructuras, existen diferencias según el itinerario, al transportarse por Lannemezan y Pamiers medio millón de toneladas anuales más que en el itinerario por Pau. Dicha diferencia de volumen se reparte entre los ejes ferroviarios Mediterráneo y Atlántico.

Bien que le trafic à travers les Pyrénées reste stable à 18,1 Mt pour les trois scénarios d'infrastructures, il existe des différences selon l'itinéraire, étant donné que par Lannemezan et Pamiers sont transportées un demi million de tonnes par an de plus que sur l'itinéraire de Pau. Cette différence de volume est répartie entre les axes ferroviaires méditerranéen et atlantique.

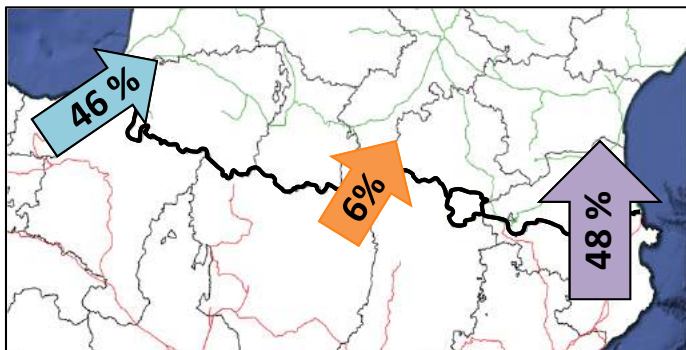


## 2.- Resultados / Résultats

### d) Reparto por ejes/ Répartition par axes

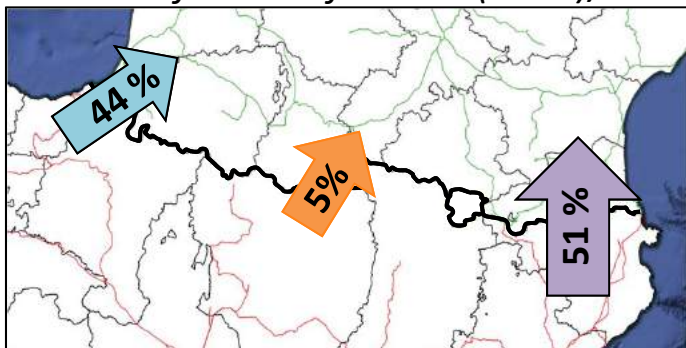
*Situación actual (2015)/Situation actuelle (2015)*

**Carretera/Route**



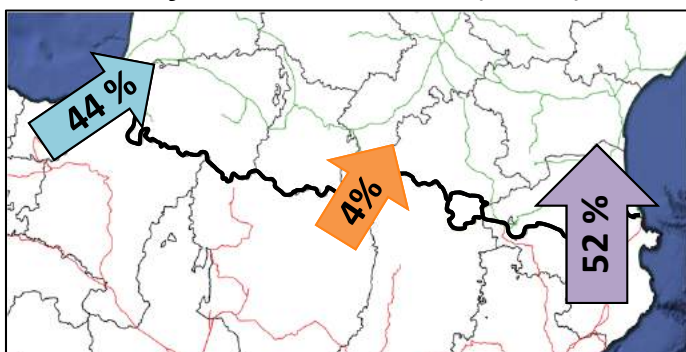
Actualmente (2015): 98,4 Mt por carretera a través de los Pirineos  
Actuellement (2015): 98,4 Mt par route à travers les Pyrénées

*Situación futura referencia (2040)/Situation future référence (2040)*



Referencia (2040): 121,1 Mt por carretera a través de los Pirineos  
Référence (2040): 121,1 Mt par route à travers les Pyrénées

*Situación futura con TGC-P (2040)/Situation future avec NAFGCT (2040)*

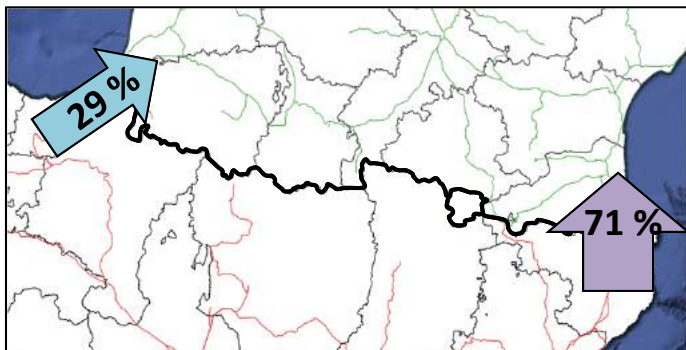


Con TGC-P (2040): 120,3 Mt por carretera a través de los Pirineos  
Avec NAFGCT: 120,3 Mt par route à travers les Pyrénées:

## 2.- Resultados / Résultats

### d) Reparto por ejes/ Répartition par axes

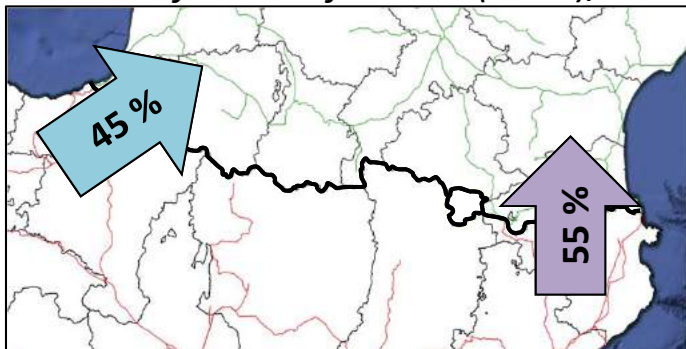
*Situación actual (2017)/Situation actuelle (2017)*



Actualmente (2017): 3,4 Mt ferroviarias a través de los Pirineos  
Actuellement (2017): 3,4 Mt ferroviaires à travers les Pyrénées

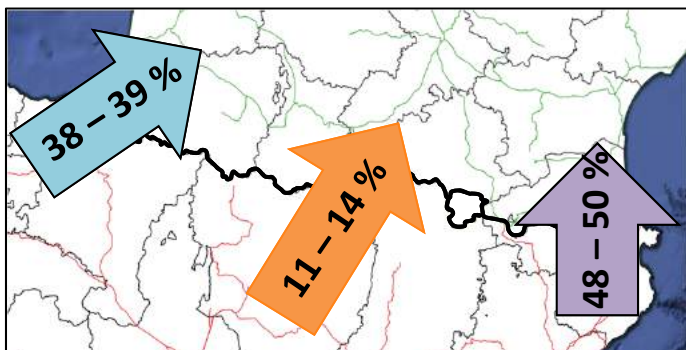
### Ferrocarril/Ferroviaire

*Situación futura referencia (2040)/Situation future référence (2040)*



Referencia (2040): 17,0 Mt ferroviarias a través de los Pirineos  
Référence (2040): 17,0 Mt ferroviaires à travers les Pyrénées

*Situación futura con TGC-P (2040)/Situation future avec NAFGCT (2040)*



Con TGC-P (2040): 18,1 Mt ferroviarias a través de los Pirineos  
Avec NAFGCT: 18,1 Mt ferroviaires à travers les Pyrénées:

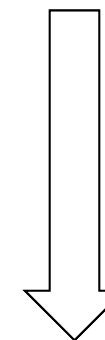
## 2.- Resultados / Résultats

### e) Principales flujos/ Flux principaux

*Escenario base de crecimiento de la demanda/Scénario central de croissance de la demande*  
*Escenario de referencia (año 2040)/Scénario de référence (année 2040)*

		Estudio 2013/ Étude 2013				
		2040 Esc. Referencia / 2040 Sc. Référence				
PAYS ORIGINE	PAYS DESTINATION	Trafic FER	Trafic FER-FER	Trafic FER-RTE	Trafic RTE	PART MODALE FER/ MODES TERRESTRES
ALEMANIA/ALLEMAGNE	ESPAÑA/ESPAGNE	4.752.431	3.383.987	1.368.445	6.644.297	42%
FRANCIA/FRANCE	ESPAÑA/ESPAGNE	2.545.376	2.301.943	243.434	29.408.321	8%
ESPAÑA/ESPAGNE	ALEMANIA/ALLEMAGNE	2.075.237	1.978.494	96.743	6.540.440	24%
ESPAÑA/ESPAGNE	FRANCIA/FRANCE	1.486.555	1.382.109	104.447	30.272.792	5%
BELGICA/BELGIQUE	ESPAÑA/ESPAGNE	1.339.252	1.240.346	98.906	3.402.743	28%
ESPAÑA/ESPAGNE	BELGICA/BELGIQUE	702.842	693.468	9.374	1.967.774	26%
ITALIA/ITALIE	ESPAÑA/ESPAGNE	457.082	443.138	13.944	6.240.617	7%
ESPAÑA/ESPAGNE	ITALIA/ITALIE	343.531	335.718	7.813	5.739.056	6%
ESPAÑA/ESPAGNE	REINO UNIDO/ROYAUME-UNI	239.612	235.605	4.007	4.116.309	6%
REINO UNIDO/ROYAUME-UNI	ESPAÑA/ESPAGNE	178.416	162.433	15.983	2.059.882	8%
Total des 10 flux les plus importants		14.120.334	12.157.240	1.963.094	96.392.230	
Total de tous les flux		16.927.601	14.915.871	2.011.730	124.542.536	
Part 10 flux plus importants/ total		83%	82%	98%	77%	

Estudio 2013/  
Étude 2013



Estudio 2019/  
Étude 2019

		Estudio 2019/ Étude 2019				
		2040 Esc. Referencia / 2040 Sc. Référence				
PAYS ORIGINE	PAYS DESTINATION	Trafic FER	Trafic FER-FER	Trafic FER-RTE	Trafic RTE	PART MODALE FER/ MODES TERRESTRES
ALEMANIA/ALLEMAGNE	ESPAÑA/ESPAGNE	4.498.542	3.223.996	1.274.546	5.902.660	43%
ESPAÑA/ESPAGNE	ALEMANIA/ALLEMAGNE	2.578.857	2.468.886	109.971	7.903.224	25%
FRANCIA/FRANCE	ESPAÑA/ESPAGNE	2.421.979	2.202.337	219.643	27.261.221	8%
ESPAÑA/ESPAGNE	FRANCIA/FRANCE	1.434.893	1.334.264	100.628	29.023.931	5%
BELGICA/BELGIQUE	ESPAÑA/ESPAGNE	1.273.922	1.186.306	87.616	3.066.159	29%
ESPAÑA/ESPAGNE	BELGICA/BELGIQUE	745.097	735.740	9.357	2.114.652	26%
ITALIA/ITALIE	ESPAÑA/ESPAGNE	406.226	393.860	12.366	5.624.177	7%
ESPAÑA/ESPAGNE	ITALIA/ITALIE	326.441	319.578	6.863	5.422.456	6%
ESPAÑA/ESPAGNE	REINO UNIDO/ROYAUME-UNI	258.624	255.090	3.534	4.182.216	6%
REINO UNIDO/ROYAUME-UNI	ESPAÑA/ESPAGNE	186.875	171.483	15.392	2.040.559	8%
Total des 10 flux les plus importants		14.131.457	12.291.540	1.839.917	92.541.256	
Total de tous les flux		17.039.997	15.152.168	1.887.829	121.128.510	
Part 10 flux plus importants/ total		83%	81%	97%	76%	



### 3.- Resumen y conclusiones/ Synthèse et conclusions



### 3.- Resumen y conclusiones/ Synthèse et conclusions

#### Resumen de resultados/Synthèse des resultats

*Escenario base de crecimiento de la demanda/Scénario central de croissance de la demande*

Escenario Base/Scénario Central (Mt/año)		1	2	3	4=2+3	5	6=4+5	7=1+6	
		Marítimo/ Mer	Ferrocarril- Ferrocarril/ Fer-Fer	Ferrocarril- Carretera/ Fer-Route	Total Ferrocarril/ Total Ferroviaire	Carretera/ Route	Total Terrestre/ Total Terrestre	% Demanda terrestre / Total % Demande terrestre/Total	Total/ Total
2010	C. Mediterráneo		1,7	1,2	2,9	39,1	42,0		
	C. Atlántico		0,9	0,7	1,6	43,5	45,1		
	Pasos Centrales					4,5	4,5		
	<b>Total</b>	<b>78,6</b>	<b>2,5</b>		<b>2,5</b>	<b>87,1</b>	<b>89,6</b>	<b>53%</b>	<b>168,2</b>
2025	C. Mediterráneo				5,5	47,6	53,1		
	C. Atlántico				4,3	55,6	59,8		
	Pasos Centrales					5,2	5,2		
	<b>Total</b>	<b>102,3</b>	<b>7,8</b>	<b>2,0</b>	<b>9,8</b>	<b>108,4</b>	<b>118,1</b>	<b>54%</b>	<b>220,4</b>
2040 TGC REF	C. Mediterráneo				9,3	53,4	62,7		
	C. Atlántico				7,8	62,2	69,9		
	Pasos Centrales					5,5	5,5		
	<b>Total</b>	<b>115,5</b>	<b>15,2</b>	<b>1,9</b>	<b>17,0</b>	<b>121,1</b>	<b>138,2</b>	<b>54%</b>	<b>253,6</b>
2040 TGC Pau	C. Mediterráneo				9,0	52,9	62,0		
	C. Atlántico				7,0	62,1	69,1		
	TGC				2,0		2,0		
	Pasos Centrales					5,3			
<b>Total</b>	<b>115,2</b>	<b>16,2</b>	<b>1,9</b>	<b>18,1</b>	<b>120,3</b>	<b>138,4</b>	<b>55%</b>	<b>253,6</b>	
2040 TGC Lannemezan	C. Mediterráneo				8,7	52,9	61,7		
	C. Atlántico				6,8	62,0	68,9		
	TGC				2,5		2,5		
	Pasos Centrales					5,3			
<b>Total</b>	<b>115,2</b>	<b>16,2</b>	<b>1,9</b>	<b>18,1</b>	<b>120,3</b>	<b>138,4</b>	<b>55%</b>	<b>253,6</b>	
2040 TGC Pamiers	C. Mediterráneo				8,7	52,9	61,6		
	C. Atlántico				6,8	62,1	68,9		
	TGC				2,5		2,5		
	Pasos Centrales					5,3			
<b>Total</b>	<b>115,3</b>	<b>16,2</b>	<b>1,9</b>	<b>18,1</b>	<b>120,3</b>	<b>138,4</b>	<b>55%</b>	<b>253,6</b>	

### 3.- Resumen y conclusiones/ Synthèse et conclusions

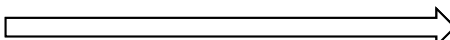
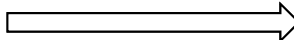
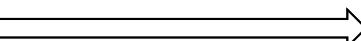
#### Resumen de resultados/Synthèse des resultats

En relación con los **escenarios bajo y alto de crecimiento**, se indica a continuación la franja de demanda en la que podrían fluctuar las estimaciones anteriores referidas al escenario base:

#### Flujos a través de los Pirineos

- ❖ Escenario de referencia (2040): **15,2 Mt – 20,5 Mt** (frente a 17,0 Mt del escenario base)
- ❖ Escenario con proyecto (2040): **16,1 Mt – 21,8 Mt** (frente a 18,1 Mt del escenario base)

#### Flujos a través de la Travesía Central

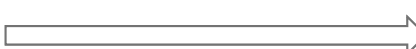
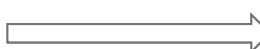
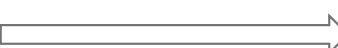
- ❖ Pau:  **1,8 Mt – 2,4 Mt** (frente a 2,0 Mt del escenario base)
- ❖ Lannemezan:  **2,2 Mt – 3,0 Mt** (frente a 2,5 Mt del escenario base)
- ❖ Pamiers:  **2,2 Mt – 3,0 Mt** (frente a 2,5 Mt del escenario base)

En ce qui concerne les **scénarios de croissance bas et haut**, les marges de demande entre lesquelles les estimations précédentes, faisant référence au scénario central, pourraient fluctuer sont:

#### Flux à travers les Pyrénées

- ❖ Scénario de référence (2040): **15,2 Mt - 20,5 Mt** (face à 17,0 Mt du scénario central)
- ❖ Scénario avec projet (2040): **16,1 Mt - 21,8 Mt** (face à 18,1 Mt du scénario central)

#### Flux à travers du nouvel axe ferroviaire

- ❖ Pau:  **1,8 Mt - 2,4 Mt** (face à 2,0 Mt du scénario central)
- ❖ Lannemezan:  **2,2 Mt - 3,0 Mt** (face à 2,5 Mt du scénario central)
- ❖ Pamiers:  **2,2 Mt - 3,0 Mt** (face à 2,5 Mt du scénario central)

### 3.- Resumen y conclusiones/ Synthèse et conclusions

#### Conclusiones/Conclusions

1. En la **actualidad** (2017) el ferrocarril mueve **3,4 Mt** de mercancías a través de los Pirineos, con una **cuota modal del 3%**. El 71% de la mercancía discurre a través de los pasos del Corredor Mediterráneo (LFP y Portbou/Cèrbere) y el 29% restante lo hace por el Corredor Atlántico (Irún/Hendaya).

**Actuellement** (2017), le chemin de fer transporte **3,4 Mt** de marchandises dans les Pyrénées, avec un **quota modal de 3%**. 71% des marchandises transitent à travers le Corridor Méditerranéen (LFP et Portbou / Cèrbere) et les 29% restants vont à travers le Corridor Atlantique (Irún / Hendaye).

2. En el **año 2040** se espera que el ferrocarril incremente su volumen de mercancías a través de los Pirineos hasta las **17,0 Mt**, gracias a la finalización de los proyectos de infraestructuras previstos y a un cambio de paradigma en la evolución hacia soluciones de transporte más respetuosas con el medio ambiente. Esto supondría para el ferrocarril **multiplicar por cinco sus tráficos actuales** e incrementar su **cuota modal** hasta el **6,7%**.

**En 2040** le mode ferroviaire devrait augmenter son volume de marchandises à travers les Pyrénées jusqu'à **17,0 Mt**, grâce à la finalisation des projets d'infrastructure prévus et à un changement de paradigme dans l'évolution vers des solutions de transport plus respectueuses avec l'environnement. Cela signifierait que le mode ferroviaire **multiplie par cinq son trafic actuel** et augmente son **quota modal** jusqu'à **6,7%**, équilibrant à son tour la distribution des marchandises par axes (Corridor Méditerranéen à 55% par rapport au Corridor Atlantique à 45%).

### 3.- Resumen y conclusiones/ Synthèse et conclusions

#### Conclusiones/Conclusions

3. En el escenario base del **año 2040**, la nueva **Travesía Central captaría 1,1 Mt adicionales a otros modos de transporte** (73% a la carretera y 27% al modo marítimo), incrementando el tráfico ferroviario a través de los Pirineos hasta las **18,1 Mt (7,1% de cuota modal)**.

Dans le scénario central de l'année 2040, 1,1 Mt supplémentaires seraient captées per le nouvel axe ferroviare des autres modes de transport (73% de la route et 27% du mode maritime), augmentant ainsi le trafic ferroviaire à travers les Pyrénées jusqu'à **18,1 Mt (quota modal de 7,1%)**.

4. Adicionalmente, en dicho escenario se produciría un **efecto de redistribución de flujos ferroviarios**, trasvasándose entre **0.9 Mt y 1,4 Mt** de carga desde los corredores mediterráneo y atlántico hacia el nuevo eje central, en función de la alternativa de conexión seleccionada (Pau, Lanenmezan o Pamiers).

De plus, dans ce scénario, il y aurait un **effet de redistribution des flux ferroviaires**, transférant entre **0,9 Mt et 1,4 Mt** de fret des corridors méditerranéen et atlantique vers le nouvel axe ferroviare, en fonction de l'alternative choisie (Pau, Lanenmezan ou Pamiers).

5. Los **flujos ferroviarios esperados por la nueva infraestructura** (2040 TGC-P), suma de los efectos anteriormente citados, serían los siguientes:

- Pau: 2,0 Mt
- Lannemezan: 2,5 Mt
- Pamiers: 2,5 Mt

Les **flux ferroviaires attendus par la nouvelle infrastructure** (2040 NAFGCT), somme des effets déjà cités, seraient les suivants:

- Pau: 2,0 Mt
- Lannemezan: 2,5 Mt
- Pamiers: 2,5 Mt



### 3.- Resumen y conclusiones/ Synthèse et conclusions

#### Conclusiones/Conclusions

6. El **reparto por ejes del tráfico ferroviario** a través de los Pirineos en el **escenario base** (2040 TGC-P), quedaría de la siguiente forma:

- Corredor Mediterráneo: 48% - 50%
- Corredor Atlántico: 38% - 39%
- **TGC-P: 11% - 14%**

La **répartition par axes du trafic ferroviaire** à travers les Pyrénées dans le **scénario central avec le projet** (2040 NAFGCT) serait la suivante:

- Corridor Méditerranéen : 48% - 50%
- Corridor Atlantique : 38% - 39%
- **NAFGCT : 11% à 14%**

7. **En términos absolutos**, no existe diferencia de flujo ferroviario a través de los Pirineos entre los tres escenarios de infraestructuras planteados: **Pau, Lannemezan y Pamiers**, siendo éste de 18,1 Mt en el escenario base con proyecto (2040 TGC-P), pudiendo concluirse que, desde un punto de vista modal, **todas las alternativas son equivalentes**.

**En termes absolus**, il n'y a pas de différence de flux ferroviaire à travers les Pyrénées entre les trois scénarios d'infrastructure proposés: **Pau, Lannemezan et Pamiers**, soit 18,1 Mt dans le scénario central avec le projet (2040 TGC-P). On peut donc en conclure que, d'un point de vue modal, **toutes les alternatives sont équivalentes**.

### 3.- Resumen y conclusiones/ Synthèse et conclusions

#### Conclusiones/Conclusions

8. **Los resultados de demanda obtenidos para el escenario base son similares a los del estudio precedente**, al verse compensada la mejora en la evolución de los tráficos en los últimos años con un empeoramiento de las perspectivas macroeconómicas.

Les résultats de la demande obtenus pour le scénario central sont similaires à ceux de l'étude précédente, car l'amélioration de l'évolution du trafic au cours des dernières années a été compensée par une dégradation des perspectives macroéconomiques.

9. Los presentes trabajos responden a un ejercicio de actualización de los datos de demanda del modelo de transportes del estudio anterior, en el que se han asumido como válidas ciertas hipótesis incluidas en dicho modelo (horizontes temporales de puesta en servicio de nuevas infraestructuras), así como algunos de sus resultados (reparto modal, reparto por ejes...), sin que se hayan podido incorporar previsiones más actualizadas al propio modelo.

Les présents travaux répondent à un exercice de mise à jour des données de demande du modèle de transport de l'étude précédente, dans lequel certaines hypothèses incluses dans ledit modèle ont été supposées valides (horizons temporels pour la mise en service d'une nouvelle infrastructure), ainsi que certains de ses résultats (distribution modale, distribution par axes ...), sans pour autant avoir incorporé des prévisions plus actualisées dans le modèle lui-même.

¡Muchas gracias! / Merci beaucoup!