



# Andorre, France, mobilités et turismes transfrontaliers

Arnaud DIAZ



La France et la Principauté entretiennent des liens forts en raison de l'institution des Co-princes et de leur proximité géographique.

Ces liens sont de nature historiques, patrimoniales, culturelles, économiques et sociales.

Les portes d'entrée françaises de la Principauté sont les Pyrénées Orientales et l'Ariège empruntant un itinéraire routier commun jusqu'au poste frontière du Pas de la Case. Cette configuration fragilise les échanges de biens et des personnes en raison des conditions climatiques et de la fréquentation importante de l'itinéraire.

Le train avec la gare internationale Andorre-Hospitalet semble être une alternative intéressante tant au niveau des échanges commerciaux que touristiques.

En 2008 Martin Malvy président de la Région Midi-Pyrénées et Albert Pintat Santolària ont inauguré la rénovation de la gare de l'Hospitalet qui pour l'occasion changeait de nom en devenant la gare Internationale Andorre l'Hospitalet et offrait un nouvel espace dédié à la promotion de la Principauté d'Andorre.

Cette inauguration était porteuse d'espoir et laisser présager un regain d'activité pour une ligne ferroviaire fragile et en danger du fait de son manque de fréquentation. Il s'agissait aussi pour la commune de l'Hospitalet de tisser des liens encore plus profonds avec l'Andorre.



Borda Andorra à l'Hospitalet

15 ans plus tard le constat est malheureusement sans appel, malgré les partenariats créaient entre le village et la Principauté, l'espace de promotion est aujourd'hui fermé et la liaison historique par bus entre l'Hospitalet et le Pas de la Case qui était exploitée par la cité Andorrane Hispano Andorrana n'existe plus.

L'objet de cette note est d'analyser les raisons de cet échec et leurs conséquences mais aussi de proposer des pistes de développement.

En préambule nous présenterons les liens historiques entre le village de l'Hospitalet, la Cerdagne et l'Andorre.

### **L'Hospitalet, un village atypique situé au carrefour stratégique entre les parties occidentales et orientales des Pyrénées Françaises et l'Andorre.**

De part son origine l'Hospitalet est naturellement tournée vers la Cerdagne et l'Andorre. Village le plus haut des Pyrénées Ariégeoises, il a toujours été naturellement une portée d'entrée pour la Cerdagne et l'Andorre.

D'après la chronique de Vich, L'Hospitalet devrait sa fondation au chevalier Bertrand d'Enveight, neveu de Suzanne d'Enveight, douairière de Cerdagne dont les limites du territoire arrivaient jusqu'à Saillens (commune de Mérens les Vals). Surpris en l'an 1003 avec son cheval, par une tourmente de neige sur le versant occidental du col de Puymorens, le Chevalier d'Enveight fit le voeu, s'il avait la vie sauve, de fonder un hôpital ou une maison refuge avec oratoire dédié à Sainte Suzanne patronne de sa tante. En même temps, il ouvrit de son épée le ventre de sa monture, en arracha les entrailles et se mit à leur place. Par ce moyen ingénieux, il se réchauffa, put attendre une éclaircie et retrouver son chemin.

Il tint promesse et l'on voit encore aujourd'hui l'oratoire qu'il fit construire près du pont appelé Sainte Suzanne. Cette sainte est devenue la patronne de l'Hospitalet. Sa fête est célébrée le 11 août. Le refuge de Sainte Suzanne fut tenu par les Hospitaliers de l'ordre de Saint Jean de Jerusalem. À cette époque, la population de l'Hospitalet se composait de 7 à 8 religieux attachés au service de l'hôpital, assistés de quelques travailleurs volontaires (Donats) qui les aidaient à soigner les voyageurs et les pèlerins, à garder les troupeaux et à cultiver les terres.

#### **Les mise en service**

- en 1929 de la Gare de l'Hospitalet est servie par des trains de grandes lignes Intercités de nuit, qui circulent sur l'axe *transpyrénéen oriental* permettant une relation de Paris à Barcelone et par des trains régionaux.
- en 1933 de route menant au Pas de la Case.



Mr Chouraqui, ambassadeur de France en Andorre; Mr Valette, Préfet de l'Ariège; Mr Bur, Préfet de région; Mr Pintat, Chef du Gouvernement Andorran; Mr Malvy, Président de la région Midi-Pyrénées; Mr Diaz, Maire de l'Hospitalet; Mr Coursier, Directeur régional de la SNCF. Inauguration de la gare Internationale Andorre Hospitalet novembre 2008

Ont intensifié les échanges socio économiques entre l'Ariège, la Cerdagne et l'Andorre. La mine de fer de Porté Puymorens connaît son apogée, le transport du minéral est effectué par câble jusqu'à la gare de l'Hospitalet et est expédié dans toute la France.

**Jusqu'aux années 1950 l'Hospitalet servait également de poste avancé pour les éleveurs andorrans qui portaient en transhumance itinérante vers la France.**

La grange d'Andorre est une singularité à laquelle les hospitalois et les andorrans sont très attachés.

Propriété de la Principauté située au cour du village de l'Hospitalet, cette grange est le vestige historique de ces liens passés entre l'Andorre et l'Ariège.

Elle avait pour vocation d'accueillir les troupeaux et les éleveurs en itinérance.

Cette époque a laissée les traces de liens profonds entre les communautés hospitaloises et andorranes.

Il n'était pas rare que les habitants du village parlent le catalan pour faciliter les échanges économiques.

L'Hôtel Rouan est lui aussi une illustration encore présente de ces liens et est encore une étape incontournable des andorrans en villégiature qui l'ont nommé « Cal Tatine ».

**À partir des années 1950 la société andorrane se modernise et expérimente une croissance économique sans précédent.**

*L'agriculture ainsi que l'élevage disparaissent progressivement du paysage, laissant place à une économie essentiellement tournée vers le commerce et le tourisme. Cette transformation économique subie par l'Andorre est conditionnée par sa condition de pays frontalier. Le contexte socio-historique, politique et économique des pays voisins influence le développement de la Principauté.*

*Durant la Guerre Civile Espagnole et la Seconde Guerre Mondiale, l'Andorre joue un rôle très important en tant que zone franche et commerciale, distribuant de nombreuses marchandises entre les pays voisins qui subissent de fortes restrictions. Cette activité produit beaucoup de richesse et permet ensuite un développement économique fondé sur l'essor d'une activité commerciale basée sur le différentiel de prix ainsi que sur la diversité des produits. Cette croissance économique entraîne un essor migratoire dû aux besoins de main-d'oeuvre ainsi qu'à la construction de nouvelles infrastructures destinées aux sports et aux loisirs, dans un contexte d'expansion urbanistique. En parallèle se développe aussi une forte activité financière. L'Andorre devient donc un pôle d'attraction migratoire intense, faisant oublier sa régression démographique de la première moitié du siècle. Durant la fin des années 1950 et au début des années 1960, un important flux migratoire provient principalement d'Espagne, de France, puis, pendant les années 1980, du Portugal. (Source Nuria Segués Daina)*

**Cette transformation de la société Andorrane a eu un impact sur la société Ariégeoise située sur l'axe Toulouse Andorre.**

Cette partie de l'Ariège s'est tournée vers une activité commerciale en lien avec le transport de biens et de personnes vers l'Andorre.

La transformation a été encore plus notable en Haute Ariège et à l'Hospitalet.

Conjugués au développement de l'usine hydre électrique, à la création d'un caserne de douane, à la fréquentation en hausse de gare, et au développement des agences d'import export le village a connu son apogée atteignant une population de 220 habitants.

Une population composée en majorité de fonctionnaires et d'entrepreneurs dont les activités dépendaient des échanges commerciaux avec l'Andorre.

Les connexions routières et ferroviaires en étaient les principales forces et plaçaient l'Ariège comme la porte d'entrée principale de l'Andorre.

Dans les années 1980 les liens se sont encore intensifiés jusqu'à accueillir les enfants de la communauté française du Pas de la Case à l'école du village et au collège d'Ax les Thermes. Les étudiants andorrans allaient poursuivre leurs études vers Toulouse, et là encore Cal Tatine était de part son histoire et liens d'amitié qu'elle avait créée, une maison réconfortante et sécurisante lors des trajets rendus difficiles par les conditions climatiques.

### **Une porte d'entrée fragilisée**

La fin des années 1990 sont les témoins du délitement des échanges commerciaux entre la France et l'Andorre.

Le statut privilégié de portée d'entrée économique de la France vers l'Andorre est challengée par l'Espagne et son accès par la Seu d'Urgell.

L'Espagne est le premier fournisseur d'Andorre et assure 64 % des importations andorranes en 2019. Second partenaire d'Andorre, la France a vu sa part de marché chuter de près de neuf points depuis 2006 et fournit en 2019 12 % des importations andorranes.

Cette érosion des échanges économiques entre le France et l'Andorre a eu un impact sur l'activité économique de la Haute Ariège d'une part et sur la démographie de l'Hospitalet d'autre part.

### **Les échanges entre les deux pays dépendent de la qualité et des caractéristiques des mobilités dont ils dépendent**

#### **Une mobilité difficilement maîtrisable.**

Les mobilités sont des réalités quotidiennes considérées à la fois comme un phénomène géographique mais aussi social. Lorsque John Urry parle de mobilité (Urry, 2000), il fait référence aux flux de personnes à l'intérieur et à l'extérieur de chaque société, ainsi qu'aux liens existant entre les flux et les motivations. Il mentionne une série de caractéristiques sur les mobilités, qui font que celles-ci sont souvent inégales, hétérogènes et surtout imprévisibles. Les flux sont canalisés par les grandes vallées et ils contribuent aux relations entre différents espaces. Par conséquent, ces mouvements ont lieu dans une direction spécifique, à une vitesse et à une fréquence déterminée, qui peuvent changer en fonction du motif de la mobilité.

#### **La frontière un frein à la mobilité ?**

Le concept de frontière est essentiel à définir tant il présente une grande variété de dimensions. Lorsque nous parlons de frontière nous faisons référence à la ligne conventionnelle qui délimite un territoire. Les frontières (Nordman, 2008) peuvent prendre une forme physique, mais habituellement la limite est intangible, et s'établit par moyen d'accords entre États impliqués. Il est utile de noter que le phénomène de la globalisation a

modifié le concept de frontière. Certains auteurs (Medina Garcia, 2006 ; Jané et Solé, 2011) abandonnent ainsi le concept de frontière comme une ligne marquant les limites territoriales pour mettre en avant une nouvelle conception de la frontière, plus vaste, définie comme des zones frontalières, où se contemplant divers segments territoriaux, ou bien comme des régions frontalières (Perkman, Sum, 2002).

La frontière Franco Andorrane de part ses caractéristiques administratives et les formalités administratives qu'elle impose notamment au travailleur transfrontalier peut être un frein à la mobilité de travail.

### **La qualité des infrastructures et leurs efficacités**

L'accès routier est soumis à des aléas climatiques forts qui engendrent des fermetures ponctuelles de l'itinéraire côté français.

Ces ruptures de communication ont un impact très négatif sur les échanges entre les deux pays.

### **Les effets des mobilités sur les échanges franco andorrans**

De part ses caractéristiques géographique et administratives l'accès français vers l'Andorre a été fragilisé. Cela a eu pour conséquence de :

- réduire le nombre de travailleurs transfrontaliers français. 50 travailleurs frontaliers, alors qu'en 2014, 1410 travailleurs espagnols venaient de la province de l'Alt Urgell. Le Pas est le bassin réceptif par excellence, de la mobilité touristique France-Andorre en jouant le rôle de zone franche et commerciale. Cette situation entraîne un important mouvement touristique frontalier à la journée depuis la Haute-Garonne et l'Ariège. La clientèle est donc majoritairement française et les commerces peinent à recruter une main d'oeuvre française qui apporte une plus value commerciale.
- réduire la mobilité commerciale. Comme nous l'avons vu les échanges commerciaux sont majoritairement établis via l'Espagne, où le transit est facilité par des infrastructures de qualité proche de Barcelone et peu impactées par les aléas climatiques.
- réduire la baisse de fréquentation de la gare de l'Hospitalet. Cela a eu pour effet la fermeture du guichet remplacé par une borne automatique.

### **La fin des années 2000, la prise en compte de ces freins à la mobilité.**

#### **La gare Internationale Andorre l'Hospitalet**

Le 3 novembre 2008, pas moins de deux Ambassadeurs, deux Préfets, les Présidents Martin MALVY et Augustin BONREPAUX, Albert PINTAT, Chef du Gouvernement d'Andorre, Stéphane COURSIER, Président Régional de la SNCF...

Des personnalités venues de part et d'autre des



Dispositif de prévention d'avalanches au dessus de l'Hospitalet, projet SAPYRA

Pyrénées pour un événement symbolique : l'inauguration de la gare internationale d'Andorre-Hospitalet.

Après avoir découpé le traditionnel ruban, en présence des enfants du village, les personnalités ont pu découvrir les locaux agrandis, plus accueillants et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Depuis le cadencement mis en place en 2004, dans le cadre du contrat de Plan Etat Région, cette petite gare à dimension internationale a vu sa fréquentation progresser de 22%. Un investissement à hauteur de 308 000 euros répartis entre la SNCF (50%), le Conseil Régional (30%) et l'Etat (20%). Dans le cadre d'un partenariat avec l'Andorre, une extension a été créée dont la gestion est confiée à la Principauté.

Mais loin des chiffres, il s'agissait d'un moment lourd en émotions, que ce soit pour Albert PINTAT, Chef du Gouvernement qui se souvient : «les gens de la montagne ont la mémoire longue [...] L'Andorre ne prospère que depuis les années 50 [...] ici à l'Hospitalet c'était autrefois la porte d'entrée de la France, un poste avancé d'humanité «cal Tatine» Rouan, quand on venait prendre le train pour faire les vendanges ou pour mener les troupeaux en montagne [...] Aujourd'hui la commune fait un acte d'humilité en ajoutant devant son nom celui de l'Andorre. C'est un symbole fort, gage d'une coopération qui va s'inscrire dans le temps».

Dans la foulée de cette inauguration la Mairie de l'Hospitalet, GrandValira et Andorra Tourisme ont créé un partenariat visant à favoriser la liaison entre la gare et le Pas de la Case afin de développer le ski rail.

Les 3 entités ont financé la mise en place d'une nacelle hivernale.

Ce service a fonctionné jusqu'en 2020 date à laquelle la Région Occitanie a modifié les horaires des TER en provenance de Toulouse. Ce changement plus contraignant pour les voyageurs a eu pour effet de rendre moins attractif ce service.

Un changement dommageable d'autant plus que la fréquentation était en augmentation constante.

### **Le projet SAPYRA – POCTEFA**

Le projet SAPYRA a pour but d'améliorer la sécurité des accès pyrénéens en Andorre face au risque d'avalanches.

Chaque hiver, les routes pyrénéennes sont coupées en raison d'avalanches ou de risque d'avalanches. Dans nos régions, le changement climatique se traduit par une augmentation du nombre de phénomènes climatiques extrêmes, et par conséquent, par l'augmentation d'épisodes de neige comportant des chutes plus abondantes. À une époque où les échanges nationaux et internationaux ont une importance grandissante dans notre société, ces changements climatiques sont un véritable frein pour la vie des habitants de nos régions et pour le développement économique de la zone de la CTP.

SAPYRA permet, via la réalisation d'infrastructures de protection et d'instrumentalisation pour la prévention du risque d'avalanches, de réduire sensiblement le nombre de jours et d'heures de fermeture des axes routiers concernés. La France et l'Andorre sont directement touchées par ces dangers et par ces fermetures. C'est pour cela que ce projet d'ensemble transfrontalier a été envisagé pour aborder ce problème et le résoudre partiellement. D'une

part, les équipements permettent de réduire les risques ; d'autre part, les études et les dispositifs de gestion qui en résultent permettent de développer l'information et la coopération transfrontalière.

### **Les axes d'améliorations.**

#### **Mobilités**

##### **Mettre en avant la liaison ferroviaire**

La gare est atout solide avec une connexion à Paris via le train de nuit et une connexion régionale. La liaison par bus qui reliait la gare de l'Hospitalet et la Pas de la Case a été interrompue.

C'est un frein très pénalisant et ce manque est en partie responsable des difficultés à attirer des travailleurs transfrontaliers et à développer le tourisme entre l'Ariège et l'Andorre.

La remise en place de cette liaison semble aujourd'hui un préalable indispensable pour le développement de projets transfrontaliers.



Sur les crêtes de la Soutane entre le Pas la Case et l'Hospitalet

##### **Sécurisation de la liaison routière**

Les liens humains, institutionnels, économiques et culturels qui unissent la France et la Principauté d'Andorre sont exceptionnellement anciens et étroits. La Constitution du 14 mars 1993 définit l'Andorre comme une co-principauté parlementaire avec deux Co-princes, l'Evêque d'Urgell et le Président de la République française, symboles et garants de la permanence et de la continuité de l'Andorre, disposant chacun d'un représentant en Andorre. La desserte de la Principauté est actuellement assurée par deux axes du réseau routier national français : la route nationale (RN) 20 en Ariège (qui relie Pamiers à l'Andorre), et la RN 116 (qui relie Perpignan à l'Andorre et à l'Espagne). La RN 20 (partie de la route européenne 9 qui relie Orléans à Barcelone) constitue l'unique accès français à la Principauté d'Andorre, via les RN 320 et 22, le principal axe de déplacement situé dans le département de l'Ariège, notamment pour l'accès aux stations de montagne, et le trait d'union avec les Pyrénées-Orientales. Le trafic moyen journalier (dans les deux sens) de la RN20 en Ariège en approche de l'Andorre s'établit à 5 800 véhicules par jour (v/j), celui de la RN22 (accès au Pas de la Case) à 5 000 v/j et celui de la RN116 à Mont-Louis à 2 900 v/j.

Les échanges transfrontaliers sont d'une importance majeure pour le développement économique et touristique de l'Andorre et des Pyrénées-Orientales. Or, les routes nationales qui permettent d'accéder à l'Andorre subissent fréquemment des coupures, particulièrement en période hivernale, du fait de glissements de terrain, et de chutes de blocs et de congères. La frontière franco-andorrane est délimitée naturellement par la présence de sommets culminant à plus de 2 000 mètres.

L'accord conclu avec la Principauté d'Andorre, le 20 avril 2022, sur l'amélioration de la résilience climatique et la prévention des risques naturels pour les routes nationales 116, 20, 320 et 22 en vue de sécuriser l'accès à l'Andorre depuis les Pyrénées-Orientales fait suite aux intentions affichées conjointement, le 5 février 2022 à Tarascon-sur-Ariège par le Premier ministre, Jean Castex, et par le Chef du Gouvernement andorran, Xavier Espot.

Cet accord est le pendant, côté Pyrénées-Orientales, de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Principauté d'Andorre concernant l'amélioration de la viabilité des routes nationales 20, 320 et 22 entre Tarascon-sur-Ariège et la frontière franco-andorrane, signé le 22 mars 2017, et en cours de mise en oeuvre (mise en place de paravalanche et de pare-chute de blocs et réalisation d'aires de chaînage) à la satisfaction des deux parties.

### **Objectifs de ces accords**

La réalisation des aménagements de prévention des risques naturels prévus par l'accord permettra donc :

- de réduire les risques pour la sécurité des usagers et de limiter les coûts de réparation et de dédommagement ; la route étant sujette, plusieurs fois par an, à des éboulements, le risque existe d'un accident par chute de blocs sur une voiture qui serait susceptible d'engager la responsabilité de l'État.
- de limiter les coûts des travaux de réparations ou de remise en circulation dus aux conséquences des éboulements et glissements : réparation des glissières percutées par les éboulements, ou lourds travaux de confortement en cas de glissement.
- de limiter les coupures de l'axe (tant vers l'Espagne que vers l'Andorre) ; les déplacements, tant professionnels que privés s'en trouveront facilités, ce qui permettra de réduire le coût économique, non chiffré à ce jour, induit par les coupures de l'axe, notamment sur le commerce et l'attractivité et l'activité touristique.

### **Faciliter le travail transfrontalier en portant une réflexion sur le statut du travailleur transfrontalier.**

Les difficultés administratives peuvent être un frein pour augmenter le nombre de travailleurs transfrontalier français en Andorre.

Un accompagnement avec la mise en place d'un guichet unique pour faciliter les démarches administratives pourraient être un axe d'amélioration.

### **Le développement de projets touristiques transfrontaliers**

Nous l'avons vu, la France et la Principauté entretiennent des liens en raison de l'institution des co-princes et de leur proximité géographique.

Ces liens sont de nature, historiques, patrimoniales, culturelles, économiques et sociales.

Le développement de projets touristiques portant sur le partage d'un espace naturel commun et remarquable semble facilement envisageable.

En s'appuyant sur la liaison ferroviaire, la création d'itinéraires de randonnée transfrontalière au départ de l'Hospitalet et de Mérens serait une opération positive et favorable pour l'Andorre et l'Ariège.

Le GRP d'Andorre est une fabuleuse traversée en haute montagne de 110 km de long qui fait



le tour du pays en sept étapes passionnantes. Le GRP constitue l'une des plus grandes randonnées des Pyrénées et l'une des plus admirées et recherchées par les randonneurs. En effet, ce sentier offre toute la beauté des paysages de haute montagne et nous permet de découvrir l'Andorre, le pays des Pyrénées par excellence, avec toutes ses nuances et ses attraits.

Il est facile de connecter à moindre coût le GRP d'Andorre au départ de l'Hospitalet via la Soutane ou le Sicarou.

La liaison entre Paris et l'Hospitalet via le train représente un gisement de randonneurs très importants.

**En conclusion,**

L'Andorre et la Haute Ariège partagent une histoire commune.

Chaque territoire a un intérêt commun de développer des partenariats transfrontaliers pour mettre en place des projets qui auront pour objectifs de favoriser et pérenniser un tourisme durable et à forte valeur ajoutée.

Un tourisme connecté à l'environnement naturel et au patrimoine naturel et humain de ces deux territoires.

**Arnaud Diaz,**  
Maire de L'Hospitalet- près- l'Andorre