

# Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°5  
Décembre 2008



Ministère  
de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable  
et de l'Aménagement  
du territoire



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



# Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°5  
Décembre 2008



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable  
et de l'Aménagement  
du territoire



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



**COORDINATION :**

FRANCE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable  
et de l'Aménagement du Territoire  
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées  
Service Transports, Infrastructures et Déplacements  
2 Boulevard Armand Duportal - Bât. G - BP 80 002  
31074 Toulouse Cedex 9  
Tél : + 33 5 61 58 63 29  
Fax : + 33 5 61 58 55 48  
[www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr](http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr)

ESPAGNE

Ministerio de Fomento  
Secretaría de Estado de Transportes  
División de Prospectiva y Estudios del Transporte  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915978748  
Fax +34 915978749  
[stt@fomento.es](mailto:stt@fomento.es)  
[www.fomento.es](http://www.fomento.es)



# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>5</b>
	1.1. Observatoire Franco-Espagnol des Trafics dans les Pyrénées .....	6
	1.2. Objectifs de l'OTF .....	7
	1.3. Cadre socio-économique .....	8
	1.4. Infrastructures de transport .....	8
	1.5. Flux de voyageurs .....	8
	1.6. Flux de marchandises .....	9
<b>2</b>	<b>CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE</b> .....	<b>10</b>
	2.1. Contexte européen .....	10
	2.2. Évolution démographique .....	14
	2.3. Données économiques générales .....	17
	2.4. Commerce extérieur .....	20
	2.5. Taux de motorisation .....	23
<b>3</b>	<b>INFRASTRUCTURES</b> .....	<b>24</b>
	3.1. Routes .....	24
	3.2. Rail .....	34
	3.3. Aéroports .....	42
	3.4. Ports .....	44
<b>4</b>	<b>TRAFIC DE VOYAGEURS</b> .....	<b>46</b>
	4.1. Par routes .....	46
	4.2. Trafic ferroviaire .....	57
	4.3. Trafic aérien .....	60
	4.4. Synthèse du transport de voyageurs .....	62
	4.5. Évolution des flux de voyageurs entre 2001 et 2006 .....	63
<b>5</b>	<b>FLUX DE MARCHANDISES</b> .....	<b>67</b>
	5.1. Par route .....	67
	5.2. Trafic ferroviaire .....	72
	5.3. Trafic maritime .....	78
	5.4. Synthèse du transport de marchandises .....	82
	5.5. Évolution des flux de marchandises entre 2001 et 2006 .....	84
<b>6</b>	<b>CONCLUSIONS</b> .....	<b>87</b>





## 1 PRÉAMBULE

Le présent rapport, constitue le document n° 5 publié par l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est basé sur le travail réalisé conjointement, depuis la publication du supplément au document n° 4 « Principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 », par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables des Transports, avec l'objectif commun de mettre en place un instrument permanent de mesurer des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.

Le document n°5 présente les chiffres de l'année 2006. Pour cette année 2006, les données concernant la répartition des marchandises transportées par les modes terrestres, en fonction de leur type, de leur origine-destination et de leur mode de transport ne sont pas disponibles. Les derniers chiffres disponibles sont ceux de l'enquête transit 2004, réalisée en 2004-2005. L'OTP a travaillé avec l'hypothèse que la structure du transport de marchandises avait peu évolué depuis 2004 et a donc appliqué la répartition 2004 aux tonnages 2006.

Le document n° 5 décrit également l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises entre 2001 et 2006.

*El presente informe es el documento n° 5 que publica el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). El informe es fruto del trabajo conjunto de los Ministerios español y francés en materia de transportes, con el objetivo común de crear un instrumento permanente para la medida del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera conjunta de los Pirineos.*

*Para el año 2006 no se dispone de datos referentes al reparto de las mercancías transportadas según destino, tipo de mercancía y vía utilizada. Los últimos datos que se disponen de este reparto corresponden a la Encuesta TRANSIT 2004, realizada en 2004- 2005. Se ha considerado que los porcentajes de reparto no han variado, y con esta hipótesis, y los datos relativos al tonelaje que circuló por los Pirineos en 2006 se ha calculado el reparto de mercancías.*

*El presente documento n° 5 incluye la evolución de los flujos de viajeros y mercancías entre los años 2001 y 2006.*



## 1.1. OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRÉNÉES

Les gouvernements espagnol et français sont conscients de l'importance qu'ont atteint, ces dernières années, les volumes de leurs trafics transfrontaliers, leur croissance observée dans le passé et leur probable évolution dans un futur proche. Face à cette réalité, ils ont créé un instrument binational chargé de suivre l'évolution desdits flux.

Au cours de plusieurs sommets bilatéraux franco-espagnols, il s'est dégagé un accord sur la nécessité de mettre en œuvre cet instrument ; ce fut en 1998, à La Rochelle, qu'a été décidé la création de l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP).

Lors de sa constitution initiale, l'OTP a été conçu comme un groupe de travail conjoint, composé par les personnels des ministères chargés des Transports des deux pays. Ses objectifs sont centrés sur l'élaboration d'une base de données commune aux deux pays sur les flux de transports transfrontaliers, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Elle prend en compte tous les modes de transport. Après neuf ans de fonctionnement, l'OTP a montré qu'il s'agit d'un instrument très utile pour que les Administrations concernées réfléchissent ensemble ainsi que pour l'analyse statistique du système complexe des transports qui sert aux échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

*Los Gobiernos de España y Francia tomaron la decisión de crear un instrumento binacional encargado de cuantificar y de seguir la evolución de sus flujos de tráfico transfronterizo, conscientes de la magnitud creciente de dichos flujos durante los últimos años, de los fuertes incrementos observados en el pasado y de su probable evolución en un futuro próximo.*

*Durante las sucesivas cumbres bilaterales hispano-francesas se consensuaron posturas sobre la necesidad de poner en servicio dicho instrumento, siendo en 1998, en la cumbre celebrada en La Rochelle, cuando se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).*

*El OTP ha sido concebido como un grupo de trabajo conjunto, formado por personal de los ministerios responsables del transporte en ambos países. Sus objetivos se centran en la elaboración de una base de datos común sobre los flujos de transporte transfronterizo, tanto de viajeros como de mercancías, examinándose todos los modos de transporte. En sus siete años de funcionamiento, el OTP ha demostrado ser un instrumento muy útil para la reflexión conjunta de las administraciones correspondientes y para el análisis estadístico del complejo sistema de transporte que sirve al intercambio entre la Península Ibérica y el resto de Europa.*



## 1.2. OBJECTIFS DE L'OTP

Pour atteindre de façon progressive les objectifs que s'est fixé l'Observatoire franco-espagnol et en raison des nombreuses données relatives aux échanges et aux trafics entre les deux pays, il a été convenu, dès la première publication, d'établir un cadre général pour orienter les travaux à effectuer. Sa structure en quatre chapitres correspond aux thèmes principaux suivants :

- Le cadre socio-économique.
- Les infrastructures.
- Les flux de voyageurs.
- Les flux de marchandises.

Chacun de ces chapitres est construit à partir de l'ensemble des statistiques, bases de données et études disponibles dans chaque pays.

Le travail consiste à rassembler, homogénéiser, harmoniser et donner un format intermodal à l'ensemble de ces sources qui existent actuellement, afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. A cet égard, l'OTP est conçu comme un instrument ouvert sur l'extérieur et entretient les contacts avec les entités qui, d'un point de vue technique, contribuent à atteindre ses objectifs. Ainsi des relations de coopération technique se sont développées avec la Communauté de Travail des Pyrénées qui réunit les régions limitrophes des Pyrénées et Andorre. Certaines régions de la Communauté de Travail des Pyrénées ont engagé un programme d'études dans le cadre des programmes européens INTERREG successifs.

Au fur et à mesure que les documents successifs de l'Observatoire seront établis, ces chapitres seront complétés et dotés chaque fois d'informations plus approfondies, si nécessaire à partir d'études complémentaires, afin d'apporter des réponses mieux appropriées à toutes les parties intéressées.

*El análisis del tráfico entre España y Francia ofrece una gran amplitud de posibilidades, por consiguiente se convino, desde la primera publicación del OTP, un índice de materias que sirvieran para encauzar los trabajos a realizar en aras de alcanzar, de forma progresiva, los objetivos marcados por el Observatorio.*

*La estructura adoptada consta de los cuatro capítulos fundamentales siguientes:*

- *el cuadro socioeconómico*
- *las infraestructuras*
- *los flujos de viajeros*
- *los flujos de mercancías*

*Cada uno de estos capítulos se construye a partir del conjunto de estadísticas, bases de datos y estudios realizados, disponibles en ambos países.*

*El trabajo efectuado consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y dar un formato intermodal al conjunto de las fuentes actualmente existentes, con el fin de aclarar las discrepancias entre las mismas en todo aquello que se refiere al tráfico en los Pirineos. Para ello, el OTP se constituye como un órgano abierto al exterior que busca el contacto con todas aquellas entidades que, desde un enfoque técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos. En tal sentido se han establecido relaciones de cooperación técnica, en particular con la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, que agrupa a todas las regiones y comunidades autónomas limítrofes con los Pirineos, además de Andorra.*

*Los documentos editados por el Observatorio están en un proceso de mejora constante. En los sucesivos documentos los capítulos se van completando y dotando de mayor contenido. Llevándose a cabo estudios complementarios para dotar de mayor precisión a aquellos elementos que la requieren.*



### **1.3. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE**

Les flux de transport à travers les Pyrénées, tant de voyageurs que de marchandises, entrent dans un contexte socio-économique qui prend en compte le cadre régional des communautés frontalières des deux pays ainsi que le contexte européen qui s'est ouvert largement vers l'est depuis la création de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.

C'est ainsi que le contenu de ce chapitre traite de la dimension européenne, puis de la dimension nationale et enfin de la dimension régionale.

Les deux premières procureront une vision réaliste des conclusions et des orientations qui, au niveau régional, pourraient en résulter au regard de l'évolution ou de la création de nouvelles infrastructures.

Les données géographiques se rapporteront désormais dans la mesure du possible à la totalité de l'Europe géographique.

### **1.4. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Ce chapitre analysera, sous le triple aspect européen, national et régional, avec un degré de détail approprié à l'échelle considérée, les caractéristiques techniques des infrastructures de transports qui relient l'Espagne et la France.

Il traitera de la situation actuelle et des développements prévus par la planification en vigueur. Dans la situation actuelle, les infrastructures de transport existantes seront décrites, ainsi que les plates-formes logistiques les plus importantes qui participent à la chaîne logistique du transport.

La planification réunira l'ensemble des plans intermodaux qui, du niveau européen au niveau régional, sont approuvés et en vigueur. De plus, ces plans seront développés dans la zone pyrénéenne pour les infrastructures qui sont en cours d'exécution et même pour celles qui font l'objet d'accords fermes et dont la construction à court terme est programmée.

### **1.5. FLUX DE VOYAGEURS**

Si la préoccupation principale demeure les flux de marchandises, la mesure des flux de voyageurs est importante puisque, dans les modes terrestres, les voyageurs et les marchandises empruntent les mêmes infrastructures. L'interaction entre les voyageurs et les marchandises est donc forte et explique, entre autres, l'intérêt de bien connaître les flux de voyageurs.

Il est nécessaire que tous les modes soient pris en compte : une concurrence existe entre les différents modes et les évolutions des trafics dans chacun de ces modes sont des indications sur leur attractivité.

Les flux de voyageurs sont donc mesurés d'après le mode, l'origine - destination, le point de traversée, le motif du voyage. Pour atteindre cet objectif, sont utilisées dans le présent document, les données des enquêtes tourisme espagnoles et portugaises, ainsi que le résultat d'enquêtes autocars réalisées sur les deux autoroutes en 2007.

Une analyse rétrospective de l'évolution des flux par mode et par relation au cours des dix dernières années, montrera les tendances passées et récentes et leur corrélation avec l'évolution de certaines variables explicatives.



Quant aux flux qui doivent être pris en compte, il en existe deux groupes.

- Un premier qui fait référence aux modes terrestres, pour lequel il n'y a aucun doute : les flux observés sont ceux qui traversent les frontières communes des Pyrénées, soit en interrelation entre les deux pays, soit en transit pour certains d'entre eux.
- Un deuxième groupe, constitué par les voyageurs aériens, dans lequel seront décrits les flux entre les aéroports de la Péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) et les autres aéroports de l'Europe géographique (jusqu'à la Russie et la Turquie).

## 1.6. FLUX DE MARCHANDISES

Comme pour les voyageurs, ce chapitre devra traiter des principaux flux de marchandises, par origine-destination, mode de transport, point d'entrée et type de marchandises selon la classification NST :

- NST 0 : Produits agricoles et animaux vivants
- NST 1 : Denrées alimentaires et fourrages
- NST 2 : Combustibles minéraux solides
- NST 3 : Produits pétroliers
- NST 4 : Minerais et déchets pour la métallurgie
- NST 5 : Produits métallurgiques
- NST 6 : Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- NST 7 : Engrais
- NST 8 : Produits chimiques
- NST 9 : Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales

La réalisation d'une analyse rétrospective de l'évolution des flux par mode et par relation sur les dix dernières années, permettra d'établir les tendances passées et récentes.

Le transport maritime sera également pris en compte, en comparant les flux des ports de la Péninsule Ibérique à ceux du reste de l'Europe géographique pour les façades Atlantique et Méditerranée.

## 2 CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

### 2.1. CONTEXTE EUROPÉEN

La Carte 1 représente l'Europe et indique l'année d'adhésion des pays membres de l'UE.

CARTE 1. CARTE POLITIQUE DE L'EUROPE (AU 01/01/2008)





## 2.1.1. RÉSUMÉ DE LA CONSTRUCTION DE L'UNION EUROPÉENNE

Les principaux jalons de la construction de l'Union Européenne ont été les suivants :

- 1951 : Signature à Paris du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA), les six pays signataires étant la Belgique, la République Fédérale d'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.
- 1957 : Signature de deux traités à Rome, le premier créant la Communauté économique européenne (CEE) et le second la Communauté européenne de l'énergie atomique (Euratom).
- 1958 : Entrée en vigueur des traités de Rome.
- 1960 : Signature de la Convention de Stockholm instituant l'Association européenne de libre-échange (AELE).
- 1962 : Entrée en vigueur de la Politique agricole commune (PAC).
- 1968 : 1<sup>er</sup> juillet : Union douanière.
- 1972 : Entrée en vigueur du serpent monétaire européen.
- 1973 : Adhésion de 3 nouveaux pays (Danemark, Royaume-Uni et Irlande) à la Communauté économique européenne (CEE) ; la Norvège refuse par référendum.
- 1979 : Création du Système monétaire européen (SME), qui succède au serpent monétaire européen, et de l'ECU.
- 1981 : Adhésion de la Grèce à CEE.
- 1986 : Adhésion de l'Espagne et du Portugal à la CEE.
- 1989 : Chute du mur de Berlin.
- 1990 : Signature de l'accord de Schengen.
- 1991 : Accord sur la création de l'Espace économique européen (EEE).  
Réunification allemande et intégration Dans la CEE de l'ex République démocratique allemande (RDA).
- 1992 : Signature du traité sur l'Union européenne à Maastricht.  
Signature de l'accord sur l'Espace économique européen à Porto.
- 1993 : 1<sup>er</sup> janvier : mise en application du Marché unique.  
1<sup>er</sup> novembre : entrée en vigueur du traité de Maastricht.
- 1995 : Adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède à l'Union européenne.  
Entrée en vigueur de la convention d'application de l'accord de Schengen.  
Adoption de la dénomination « euro » et du calendrier de passage à la monnaie unique.
- 1997 : Conseil européen d'Amsterdam consacré à la réforme des institutions, destinée à les adapter au fonctionnement d'une future Union Européenne élargie à plus de 15 pays.
- 2001 : Traité de Nice.



- 2002 : Remplacement des monnaies nationales par une monnaie européenne unique, l'euro, dans les pays de la zone euro (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Finlande, France, Grèce, Italie, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas et Portugal).
- 2004 : Entrée de 10 nouveaux pays dans l'Union Européenne (Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Chypre et Malte), élargie ainsi à 25 pays.
- 2005 : La Turquie, la Croatie et l'ancienne République yougoslave de Macédoine se voient accorder le statut de candidats à l'adhésion à l'Union Européenne.
- 2007 : Adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union Européenne.  
Entrée de Slovénie dans la zone euro.  
11<sup>e</sup> sommet UE-Ukraine à Kiev.  
Signature d'un accord de stabilisation et d'association entre l'UE et le Monténégro, et entre l'UE et la Serbie.  
Signature du traité de Lisbonne par tous les pays membres de l'UE, qui doivent le ratifier avant fin 2008 pour qu'il entre en vigueur en 2009  
Élargissement de l'espace Schengen à l'Estonie, la République tchèque, la Lituanie, la Hongrie, la Lettonie, Malte, la Pologne, la Slovaquie et l'Estonie.
- 2008 : Entrée de Chypre et Malte dans la zone euro.

## 2.1.2. RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (RTE-T)

Le contexte européen fixe un schéma de référence pour les connexions entre l'Espagne et la France, définies à travers de grands corridors qui s'inscrivent dans la politique de réseaux européens arrêtée au niveau communautaire.

Les objectifs prioritaires et les grandes lignes d'action prévues dans le cadre des réseaux européens sont définis dans la Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiée par la Décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004.

L'Union Européenne a défini 30 projets prioritaires (voir Carte 2), dont plusieurs concernent tout particulièrement les franchissements pyrénéens :

- Projet n° 3 : axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe comportant deux branches : orientale et occidentale.
- Projet n° 8 : axe multimodal Portugal/Espagne - reste de l'Europe.
- Projet n° 16 : axe ferroviaire de fret Sines/Algésiras - Madrid - Paris.
- Projet n° 19 : interopérabilité des lignes à grande vitesse dans la Péninsule Ibérique.
- Projet n° 21 : autoroutes de la mer ; celle de l'Europe de l'ouest - qui relie l'Espagne et le Portugal, via l'arc atlantique, à la mer du Nord et à la mer d'Irlande - et celle de l'Europe du sud-ouest (Méditerranée occidentale) - qui relie l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccorde à l'autoroute de la mer de l'Europe du sud-est.

CARTE 2. LE RÉSEAU TRANSEUROPEËN (RTE-T) ET LES 30 AXES ET PROJETS PRIORITAIRES



Source : Réseau transeuropéen de transport : RTE-T, axes et projets prioritaires.



Dans le cadre du Projet prioritaire n° 3, l'Espagne et la France ont signé en octobre 1995 un accord international portant sur la construction et l'exploitation du tronçon international de la ligne ferroviaire à grande vitesse sur le versant méditerranéen. La concession de la ligne internationale Perpignan-Figueras, d'une longueur de 44,4 km (24,6 km en France et 19,8 km en Espagne) a été octroyée au groupe TP Ferro en février 2004. Les travaux ont débuté en octobre 2004. Le percement du tunnel transfrontalier du Perthus a commencé en juillet 2005 et s'est achevé en novembre 2007. Ce tunnel possède une longueur totale de 8,35 km (7,3 km en France et 1 km en Espagne).

Toujours dans le cadre du Projet n° 3 (versant méditerranéen), le tronçon Nîmes-Montpellier (80 km) a été déclaré d'utilité publique le 16 mai 2005 et les études préparatoires concernant le tronçon Montpellier-Perpignan en vue de sa présentation à la Commission nationale du débat public ont commencé en 2008. Sa mise en service est prévue pour 2012.

L'exploitation de la ligne à grande vitesse Madrid-Saragosse-Barcelone-frontière française (804 km de long jusqu'à Figueras) a débuté en octobre 2003 avec la mise en service du tronçon Madrid-Lérida. La connexion ferroviaire avec Barcelone est quant à elle effective depuis le 20 février 2008. Il est prévu que cette ligne atteigne la frontière en 2012.

En ce qui concerne le versant atlantique du Projet n° 3, la Commission nationale du débat public a décidé le 4 janvier 2006 de réaliser une étude sur la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Le premier tronçon de cette ligne, qui relie Madrid et Valladolid sur une distance de 179,5 km, est entré en service le 22 décembre 2007.

En Espagne, un accord de collaboration entre l'Administration générale de l'État, l'Administration générale de la Communauté autonome du Pays basque et l'ADIF (Administrateur des infrastructures ferroviaires, l'équivalent du Réseau ferré de France) a été signé en avril 2006 en vue de la construction du nouveau réseau ferroviaire du Pays basque, dit « Y basque ». Ce nouveau réseau à grande vitesse reliera le Pays basque au reste de la Péninsule Ibérique et de l'Europe.

Par ailleurs, un débat public s'est ouvert en France le 7 septembre 2006 sur le Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne (prolongement de la ligne à grande vitesse sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole), qui a été présenté en septembre 2005 par le RFF (Réseau Ferré de France, équivalent à l'ADIF espagnol) à la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante de l'État français.

## 2.2. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Le Tableau 1 résume les principales caractéristiques démographiques de l'Espagne, du Portugal et de la France en 2006.

**TABLEAU 1. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL EN 2006**

	Population (habitants)	Population (15-65 ans) (%)	Croissance annuelle de la population (%) 2005-2006	Densité de population (habitants/km <sup>2</sup> )	% population européenne
Espagne	44 708 964	68,8	1,36	87,2	9,6%
France <sup>1</sup>	61 167 161	62,2	0,56	99,9	13,2%
Portugal	10 569 592	67,3	0,38	113,5	2,3%
UE-25	463 646 244	67,2	0,44	117,3	100%

Source : Population : INE (Espagne), INSEE (France), EUROSTAT (Portugal et UE-25) - 2) densité : EUROSTAT.

<sup>1</sup> France métropolitaine (hors départements d'Outre-mer, qui comptent 1 831 951 habitants). Toute mention à la France se réfère à la France métropolitaine.

**TABLEAU 1BIS. POPULATION DES RÉGIONS PROCHES DES PYRÉNÉES EN 2006**

	Population (habitants)	Densité de population (habitants/km <sup>2</sup> )
Pays Basque	2 133 684	291,4
Communauté autonome de Navarre	601 874	56,2
Aragon	1 277 471	26,2
Catalogne	7 134 697	213,6
Aquitaine	3 098 819	74,8
Midi-Pyrénées	2 755 383	60,5
Languedoc-Roussillon	2 519 707	91,6

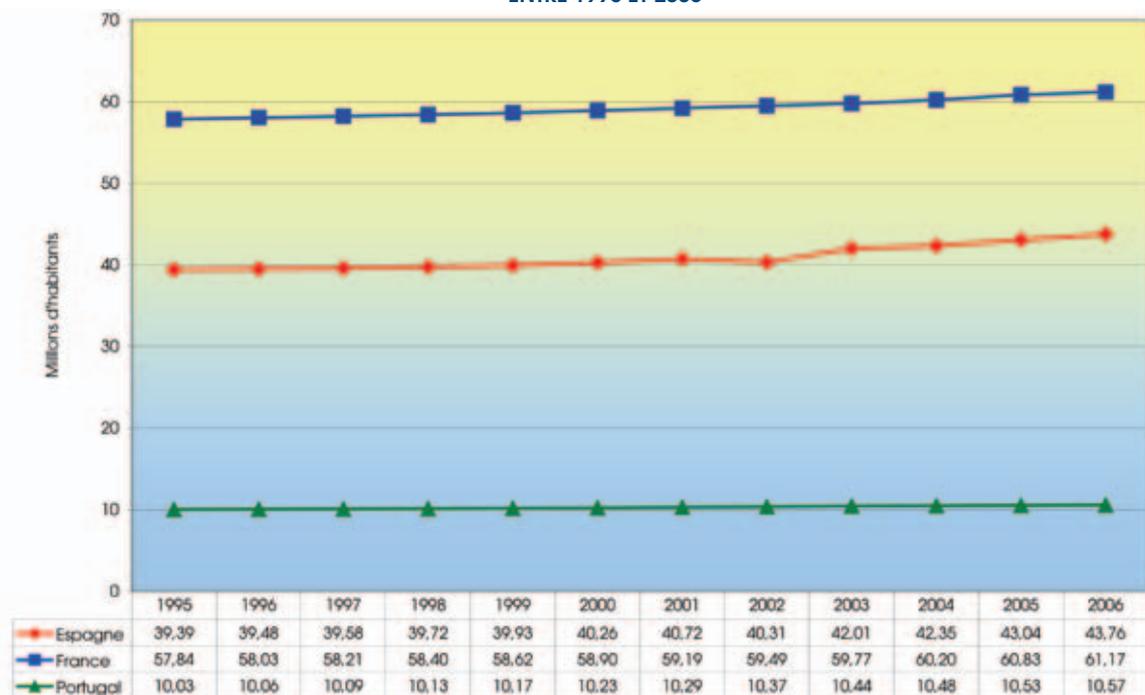
Source : Population : INE (Espagne), INSEE (France) Densité : EUROSTAT (valeur 2005).

La somme des populations de l'Espagne, de la France et du Portugal représente 25 % de la population totale de l'Europe des 25 (23 % de l'UE-27).

La densité de populations est inférieure dans les trois pays (en habitants /km<sup>2</sup>, Espagne : 87,2, Portugal : 114,9 et France : 99,9) à la moyenne européenne (UE25 : 117,3 habitants /km<sup>2</sup>).

En 2006, les quatre régions frontalières espagnoles comptaient plus de 11 millions d'habitants, soit plus d'un quart de la population totale de l'Espagne, et les trois régions françaises des Pyrénées plus de 8 millions d'habitants, soit près de 14 % de la population française.

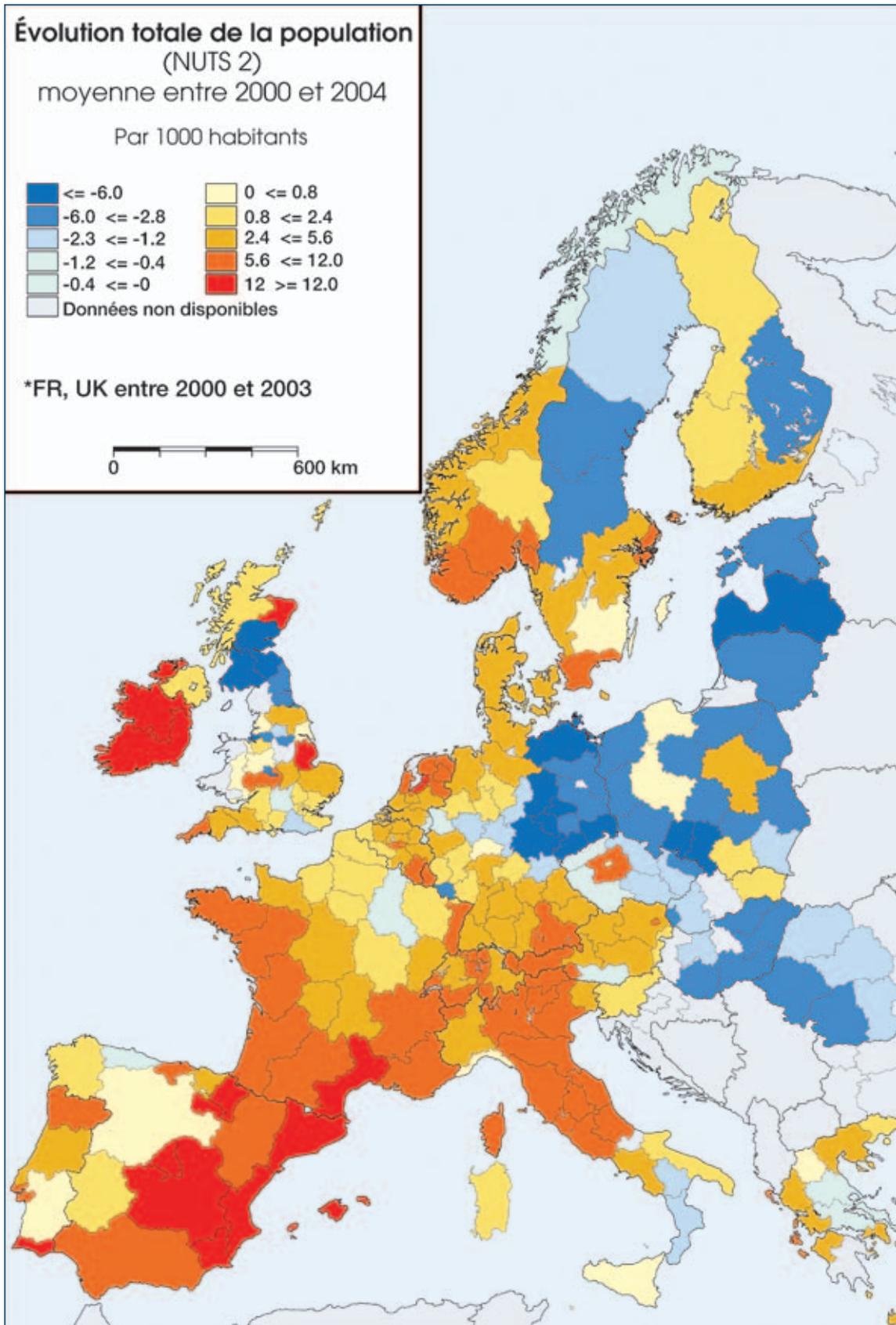
**GRAPHIQUE 1. ÉVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL ENTRE 1995 ET 2006**



Source : EUROSTAT, Statistiques de population

Sur les 10 dernières années (1996-2006), la population de l'Espagne a augmentée de près de 11% (soit 4,28 millions d'habitants supplémentaires), tandis que celles de la France et du Portugal augmentaient d'environ 5%, ce qui représente 3,14 millions d'habitants pour la France et 0,51 millions pour le Portugal.

CARTE 3. EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE EN EUROPE

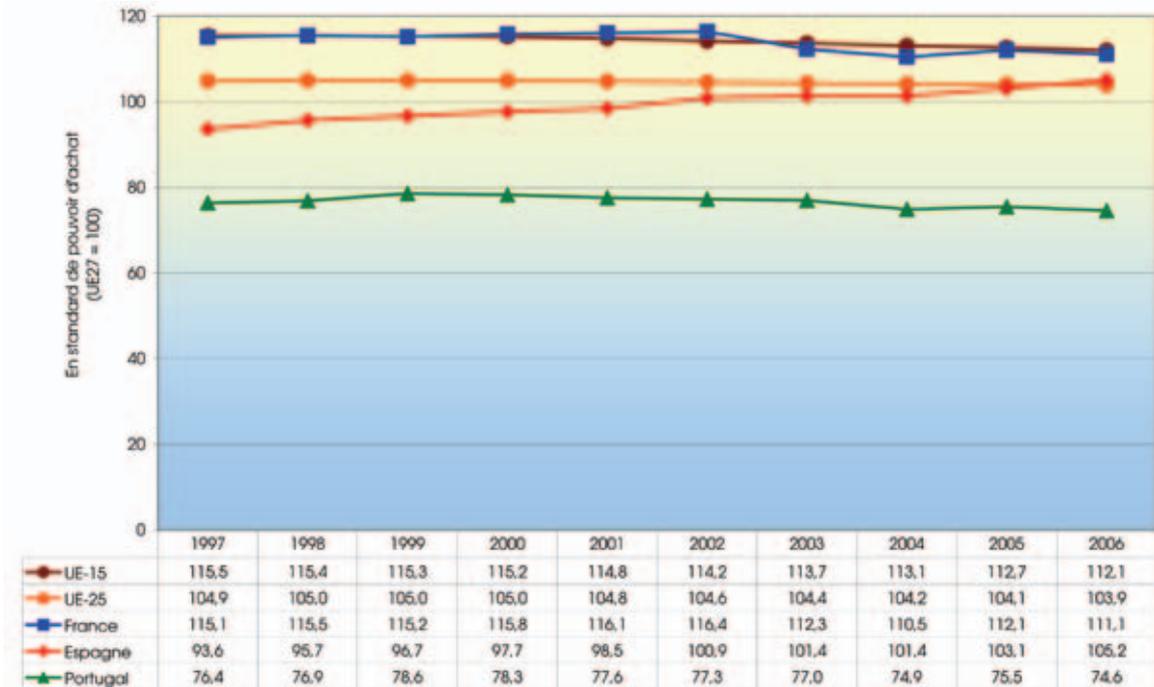


Source : Eurostat Yearbook 2007

### 2.3. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

Le Graphique 2 montre l'évolution du PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat (UE-27 = 100).

GRAPHIQUE 2. ÉVOLUTION DU PIB EN VALEURS CONSTANTES (PÉRIODE 1997-2006)

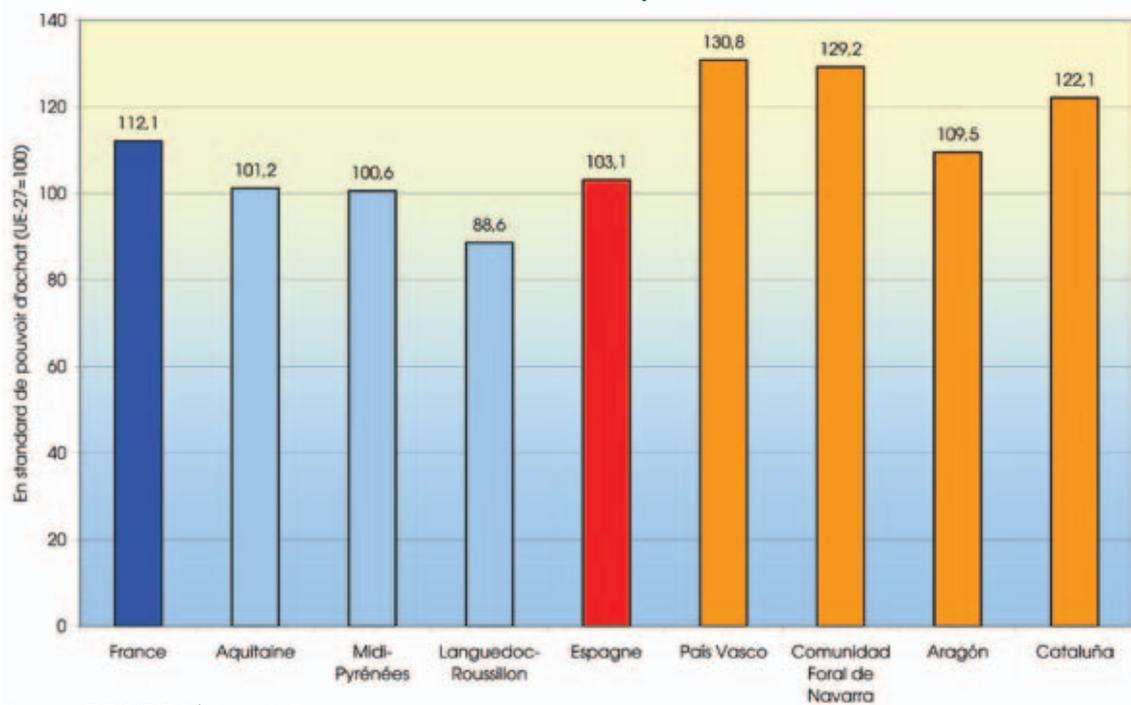


Source : EUROSTAT. Indicateurs structurels

En France, le PIB par habitant s'est globalement maintenu au-dessus de celui de l'Espagne, du Portugal et de l'UE-25 pendant la période prise en compte, mais la baisse qu'il a connue entre 2002 et 2003 l'a mené à passer au-dessous de la barre du PIB par habitant de l'UE-15. En Espagne, le PIB par habitant n'a cessé de croître et a dépassé celui de l'UE-25 entre 2005 et 2006. En 2006, le PIB espagnol n'était que légèrement inférieur (7 %) à la moyenne de l'UE-15 et à la moyenne française (6 %). Au Portugal, le PIB par habitant a présenté de légères hausses et baisses annuelles pendant toute cette période. Il est resté pratiquement constant et nettement inférieur à la moyenne européenne.

Le Graphique 3 montre le PIB par habitant dans les régions frontalières des Pyrénées en 2005, en pourcentage par rapport à la moyenne de l'Union Européenne (UE-27).

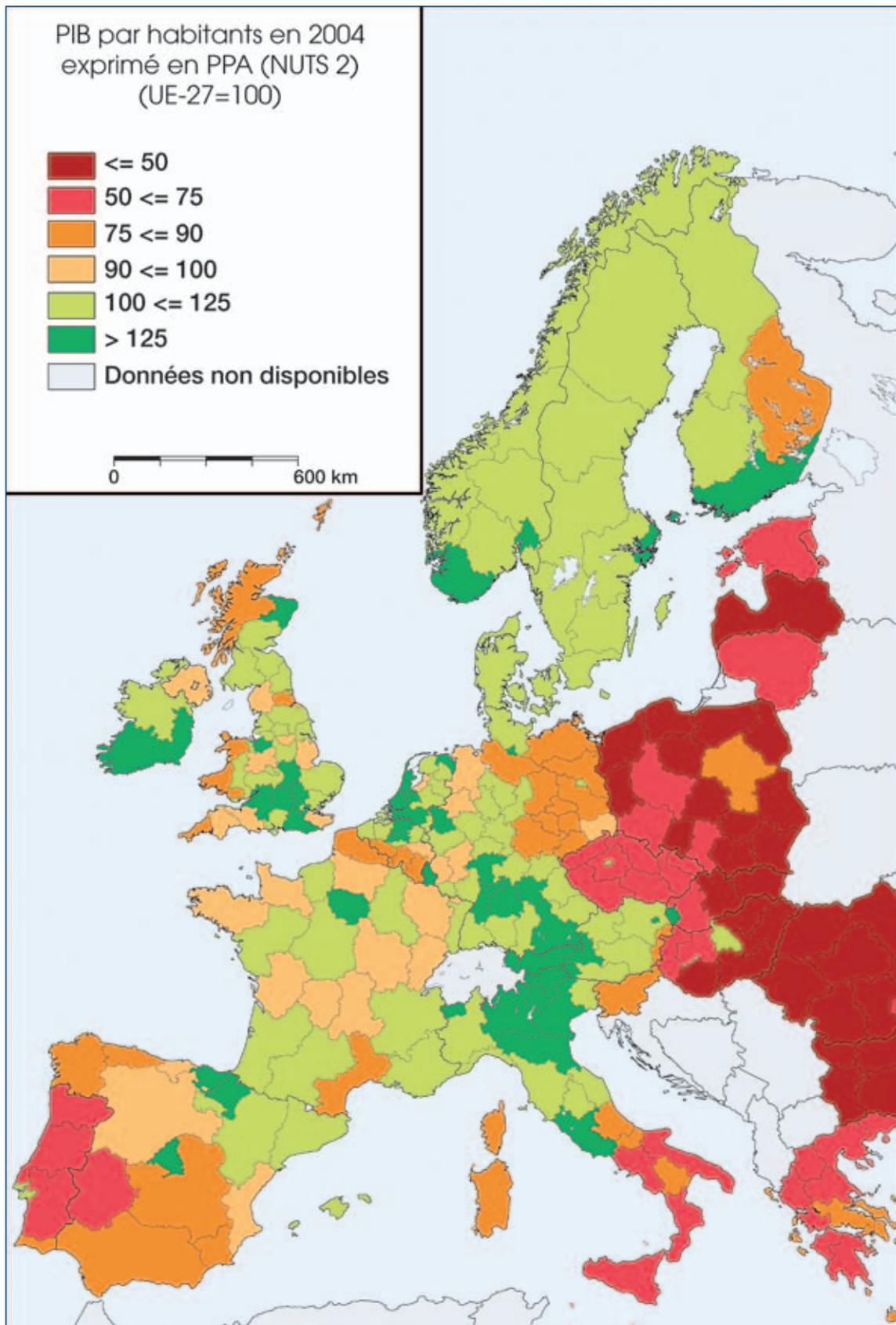
**GRAPHIQUE 3. COMPARAISON DU PIB DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES FRONTALIÈRES ESPAGNOLES ET FRANÇAISES (2005)**



Source : EUROSTAT. Régions et villes

Toutes les régions frontalières, excepté le Languedoc-Roussillon, sont au-dessus de la moyenne communautaire. En Espagne, le PIB des communautés autonomes frontalières est supérieur à la moyenne nationale alors qu'en France, le PIB des régions frontalières des Pyrénées est inférieur à la moyenne nationale.

CARTE 4. PIB RÉGIONAL DANS L'UE-27 (2004)



Source : Eurostat Yearbook 2007

## 2.4. COMMERCE EXTÉRIEUR

En 2006, le commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays européens (UE-27, pays candidats à l'adhésion à l'UE<sup>1</sup> et reste de l'Europe<sup>2</sup>) s'élevait à plus de 320 milliards d'euros et était réparti comme indiqué dans le Tableau 2.

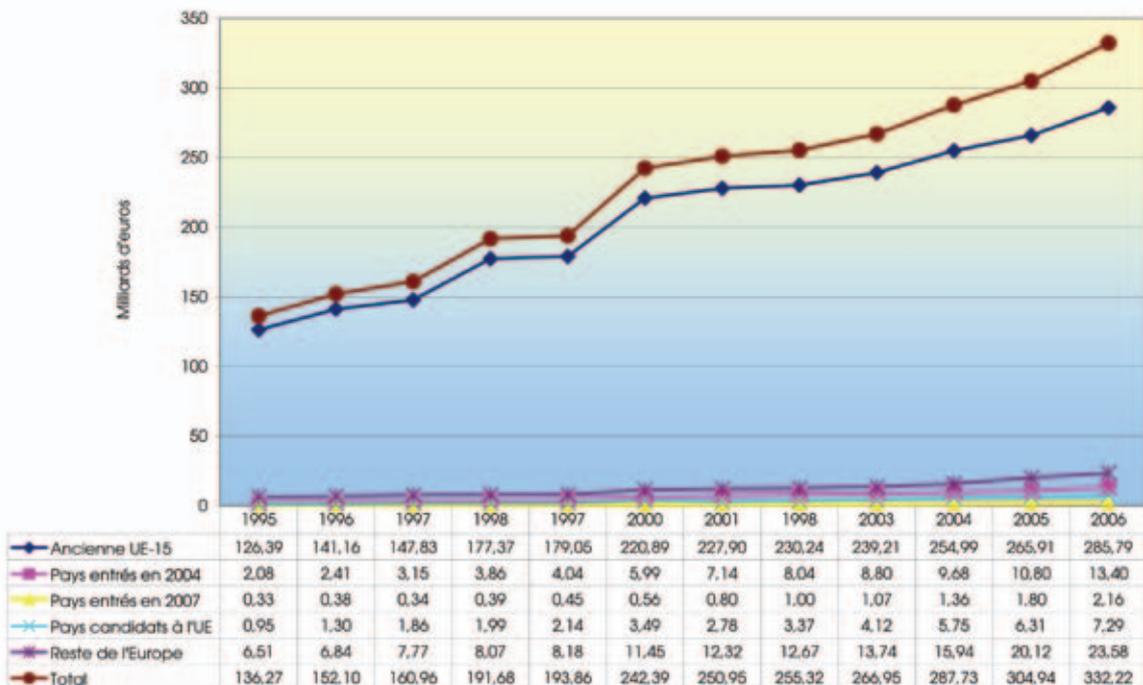
**TABLEAU 2. ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC LE RESTE DE L'EUROPE, 2006 (EN MILLIARDS D'EUROS)**

	Importations			Exportations			Importations + Exportations		
	Espagne	Portugal	Espagne Portugal	Espagne	Portugal	Espagne Portugal	Espagne	Portugal	Espagne Portugal
UE-15	145,48	23,93	169,41	99,53	16,85	116,38	245,01	40,78	285,79
Pays ayant adhéré en 2004	6,57	0,76	7,33	5,43	0,64	6,07	12,00	1,40	13,40
Pays ayant adhéré en 2007	0,98	0,08	1,07	0,99	0,10	1,09	1,97	0,18	2,16
Pays candidats à l'adhésion	3,50	0,50	4,00	3,04	0,25	3,29	6,55	0,74	7,29
Reste de l'Europe	13,66	1,89	15,55	7,46	0,58	8,04	21,11	2,47	23,58
<b>Total</b>	<b>170,19</b>	<b>27,16</b>	<b>197,35</b>	<b>116,46</b>	<b>18,41</b>	<b>134,87</b>	<b>286,64</b>	<b>45,57</b>	<b>332,22</b>

La majorité des échanges ont pour origine et destination l'UE-25, et plus particulièrement les pays qui formaient l'ancienne UE-15.

Le Graphique 4 montre l'évolution des échanges commerciaux entre l'Espagne et le Portugal pendant la période 1995-2006.

**GRAPHIQUE 4. ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ENSEMBLE ESPAGNE-PORTUGAL AVEC L'EUROPE ENTRE 1995 ET 2006 (EN MILLIARDS D'EUROS)**



Source : EUROSTAT. Commerce extérieur

<sup>1</sup> Croatie, Macédoine et Turquie

<sup>2</sup> Principauté d'Andorre, Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bélarus, Suisse, Serbie et Monténégro, Géorgie, Islande, Liechtenstein, République de Moldavie, Norvège, Russie, Saint-Marin et Ukraine.

Entre 1995 et 2006, le montant total des échanges entre l'Espagne et le Portugal et le reste de l'Europe s'est vu multiplié par 2,44. En 2006, les pays membres de l'ancienne UE-15 représentaient près de 90 % de ces échanges, qui ont enregistré une croissance annuelle moyenne de 8 % pendant cette période. La croissance annuelle moyenne des échanges avec les pays ayant adhéré à l'UE en 2004 (et avec ceux qui ont rejoint l'UE en 2007) s'élevait quant à elle à environ 20 %.

Le Tableau 3 montre les échanges commerciaux entre l'Espagne et le Portugal et l'Europe, subdivisés en importations et exportations, en termes de volume de marchandises transportées.

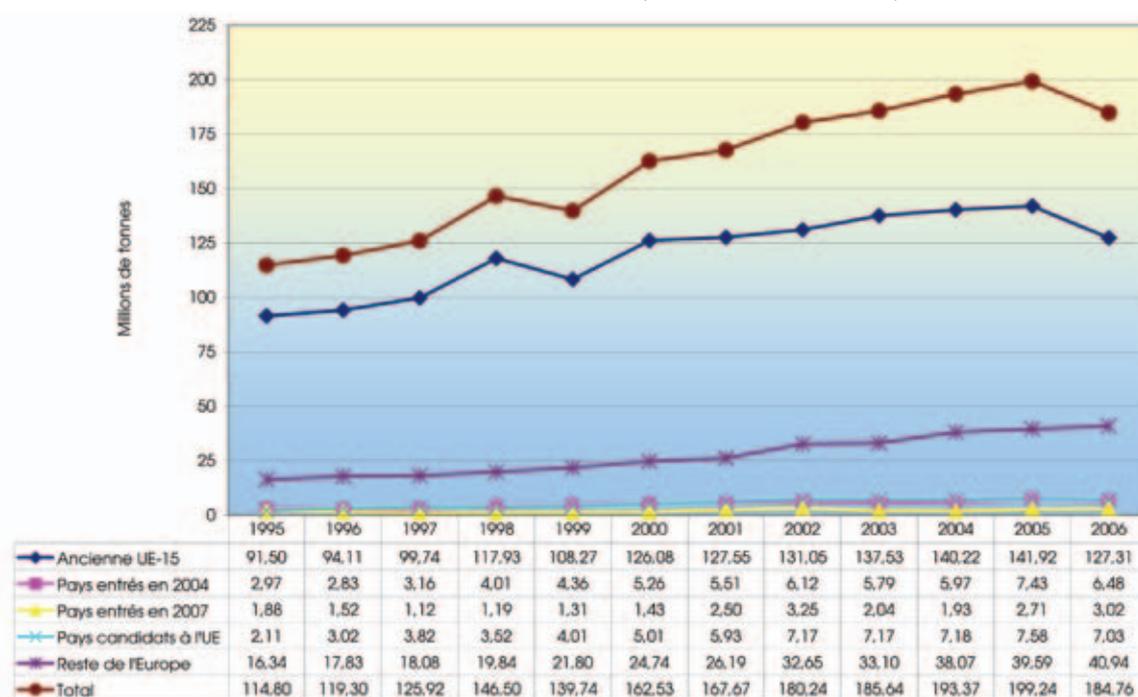
**TABLEAU 3. ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC LE RESTE DE L'EUROPE, 2006 (EN MILLIONS DE TONNES)**

	Importations			Exportations			Importations + Exportations		
	Espagne	Portugal	Espagne Portugal	Espagne	Portugal	Espagne Portugal	Espagne	Portugal	Espagne Portugal
UE-15	61,51	10,61	72,11	48,02	7,17	55,19	109,53	17,78	127,31
Pays ayant adhéré en 2004	3,87	0,41	4,28	1,99	0,21	2,19	5,85	0,62	6,48
Pays ayant adhéré en 2007	2,21	0,23	2,44	0,56	0,02	0,58	2,77	0,25	3,02
Pays candidats à l'adhésion	4,30	0,94	5,24	1,64	0,15	1,79	5,93	1,09	7,03
Reste de l'Europe	30,67	2,71	33,38	7,16	0,40	7,56	37,83	3,10	40,94
<b>Total</b>	<b>102,55</b>	<b>14,90</b>	<b>117,45</b>	<b>59,37</b>	<b>7,95</b>	<b>67,31</b>	<b>161,91</b>	<b>22,85</b>	<b>184,76</b>

En 2006, les échanges entre la Péninsule Ibérique et les pays de l'UE-27 représentaient 74 % du total, selon la ventilation suivante : 93 % avec l'UE-15, 5 % avec les pays ayant adhéré à l'UE en 2004 et 2 % avec ceux rejoint l'UE en 2007. L'Espagne est responsable de 88 % des échanges de la Péninsule Ibérique.

Le Graphique 5 montre l'évolution des échanges commerciaux de l'ensemble Espagne-Portugal au cours de la période 1995-2006.

**GRAPHIQUE 5. ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ENSEMBLE ESPAGNE-PORTUGAL AVEC L'EUROPE PENDANT LE PÉRIODE 1995-2006 (EN MILLIONS DE TONNES)**

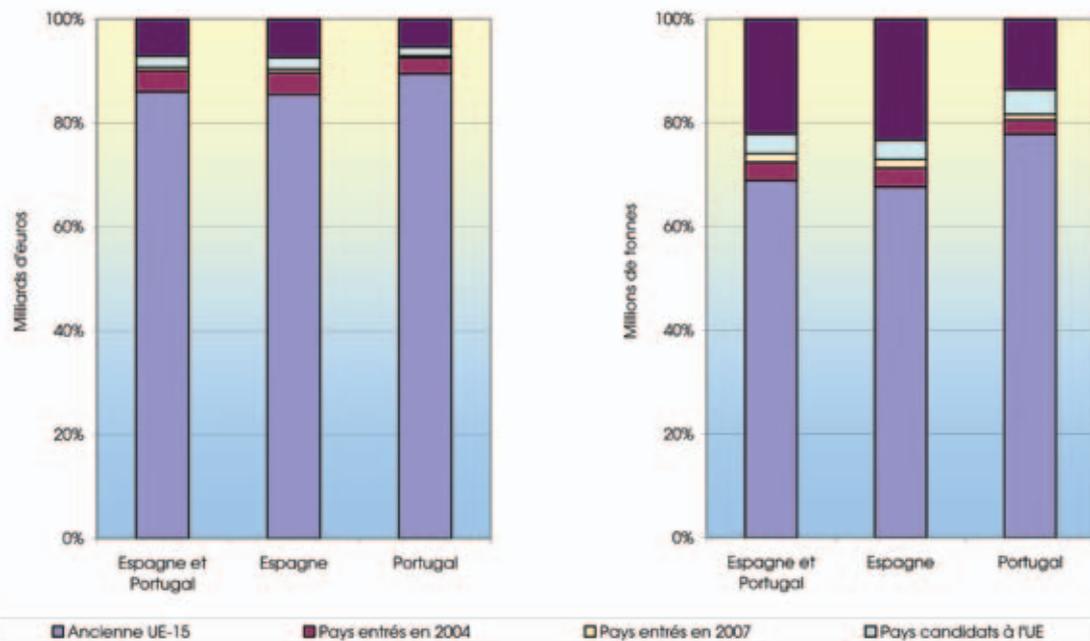


Source : EUROSTAT. Commerce extérieur

En 2006, l'ensemble des importations et exportations de la Péninsule Ibérique avec les pays de l'Union Européenne et les pays candidats à l'adhésion a connu une baisse de 10 % par rapport à 2005, essentiellement en raison d'une diminution du transport maritime. Les relations commerciales entre la Péninsule Ibérique et les pays de l'Union Européenne n'avaient enregistré aucune baisse significative depuis 1998-1999. Cette diminution de tonnage échangé -inexistante en termes monétaires- s'explique par le fait que certains produits sont importés ou exportés en moindre quantité, mais à un prix plus élevé. C'est le cas des produits de la section IX de la nomenclature combinée, « Bois, liège et ouvrages en bois ou liège », dont les importations représentent 73 % de moins en poids et 6 % de plus en euros (dans les deux cas, les importations représentent 67 % du total). Un phénomène similaire se produit pour d'autres types de marchandises, à savoir celles de la section VI, « Produits des industries chimiques ou des industries connexes » (diminution de 26 % du flux en tonnes et augmentation de 11 % du flux en euros) et de la section XVI, « Machines et appareils, matériel électrique » (diminution de 38 % du flux en tonnes et augmentation de 6 % du flux en euros), bien que, dans ce cas, la répartition entre importations et exportations soit plus homogène. Le phénomène inverse ne se produit dans aucune section de la nomenclature combinée.

Il convient également de souligner qu'en 2006, la balance commerciale de la Péninsule Ibérique a été négative, tant en poids qu'en valeur.

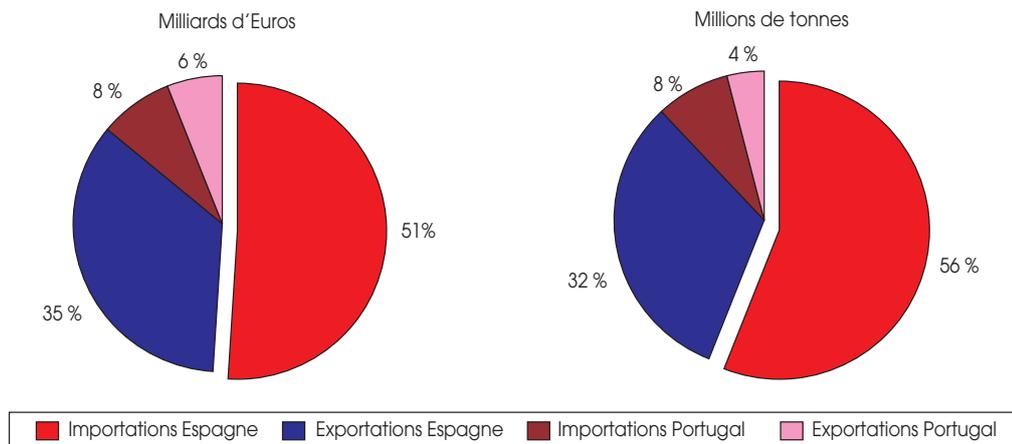
**GRAPHIQUE 6. COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2006**



Source : EUROSTAT. Commerce extérieur

Que ce soit d'un point de vue économique ou de tonnage, les principaux clients et fournisseurs de la Péninsule Ibérique sont les pays de l'UE-15. Cette tendance est plus nette pour les valeurs que les tonnages, pour lesquels la part des autres pays est en augmentation. Il convient de tenir compte du nombre de pays constituant chacune des catégories du Graphique 6 : face aux 15 pays qui constituent l'UE-15 (318 millions d'habitants), 10 pays ont adhéré à l'UE en 2004 (146 millions d'habitants) et 2 en 2007 (29 millions d'habitants), et 3 sont candidats à l'adhésion (4 millions d'habitants).

**GRAPHIQUE 7. PART DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL DANS LE COMMERCE DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC LE RESTE DE L'EUROPE EN 2006**



Source : EUROSTAT. Commerce extérieur

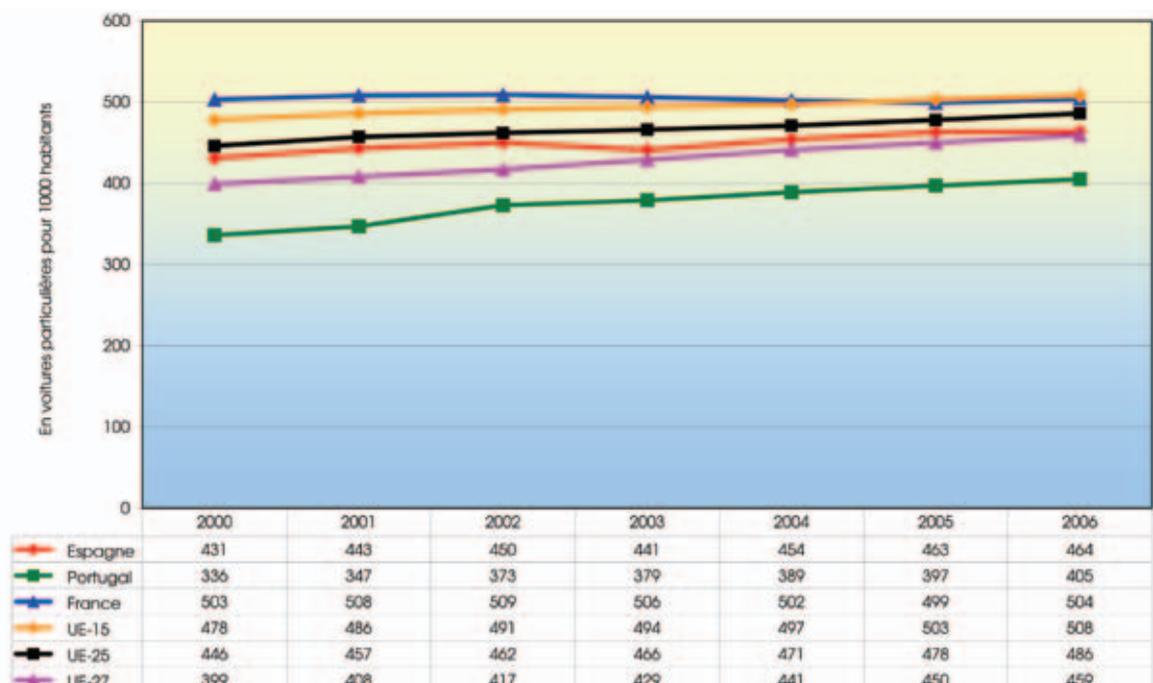
La première conclusion que l'on peut tirer du Graphique 7 concerne la répartition des importations et exportations des deux pays : leur balance commerciale est négative, tant en termes de montant que de poids, les importations représentant une part plus importante en Espagne qu'au Portugal. Lorsque l'on compare les échanges commerciaux de ces deux pays avec l'Europe, on observe par ailleurs que la part de l'Espagne (86 % en valeur et 88 % en poids) est supérieure à celle du Portugal (14 % en valeur et 12 % en poids).

## 2.5. TAUX DE MOTORISATION

La notion de taux de motorisation n'est pas harmonisée à l'échelle communautaire. Son calcul s'effectue à partir des données rassemblées par les services de la Commission Européenne et fournies par les différents pays, en tenant compte du fait que leur façon de mesurer une même réalité peut différer.

Le Graphique 8 montre l'évolution du taux de motorisation en Espagne, au Portugal et en France, ainsi que dans les 15 premiers pays ayant adhéré à l'UE (UE-15), dans les 25 pays composant l'UE en 2006 (UE-25) et dans l'ensemble des États membres en 2007 (UE-27).

**GRAPHIQUE 8. ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION (NOMBRE DE VÉHICULES PAR MILLIER D'HABITANTS)**



Source : EUROSTAT

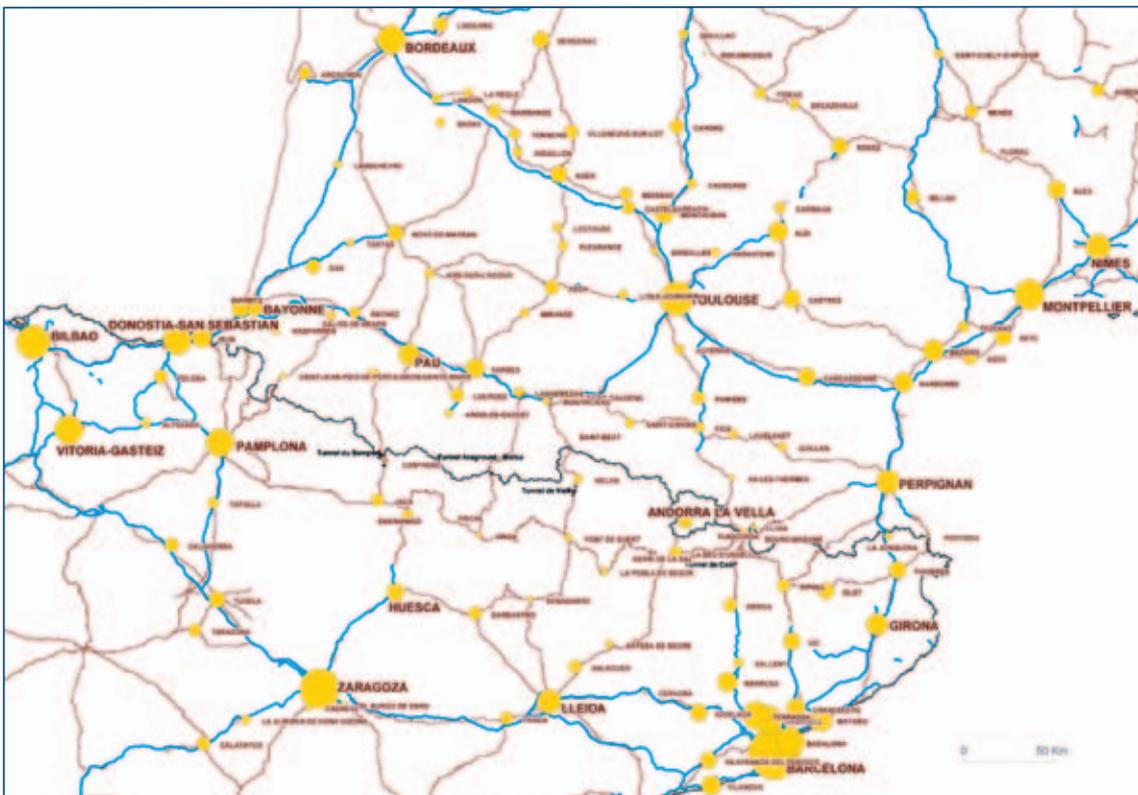
## 3 INFRASTRUCTURES

### 3.1. ROUTES

#### 3.1.1. RÉSEAU ROUTIER PYRÉNÉEN

Les liaisons terrestres entre l'Espagne et la France sont constituées d'un ensemble de routes de différentes catégories, notamment des autoroutes situées aux deux extrémités des Pyrénées : l'AP7-A9 sur la façade méditerranéenne et l'AP8-A63 sur la façade atlantique.

CARTE 5. RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT PROCHE DES PYRÉNÉES, 2007



Sources : Ministerio de Fomento pour l'Espagne et Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire pour la France



Le Tableau 4 répertorie les 26 routes qui traversent la frontière franco-espagnole et une 27ème relie l'Espagne et la France en traversant la principauté d'Andorre. Les points de passage frontaliers les plus importants sont en gras.

La circulation des camions fait l'objet de restrictions ou d'interdictions sur certains axes empruntant ces points de passage frontaliers :

- Sur la façade atlantique, côté français, la circulation des camions de plus de 7,5 tonnes est interdite sur la RN 10 et la RD 912 (sauf desserte locale), mais les poids lourds peuvent circuler sur les ponts frontiers qui enjambent la Bidasoa.
- Sur la façade méditerranéenne, toujours côté français, les camions de plus de 11 tonnes ne peuvent traverser le village du Perthus et la circulation des poids lourds de plus de 20 tonnes est interdite sur la RN 114 entre Port-Vendres et la frontière.

**TABLEAU 4. POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS DES PYRÉNÉES**

CÔTÉ FRANÇAIS		CÔTÉ ESPAGNOL	
Route	Point de passage frontalier	Point de passage frontalier	Carretera
<b>RD 912</b>	<b>Hendaye</b>	<b>Irún</b>	<b>N-I-H</b>
<b>RN 10</b>	<b>Hendaye (Bébobie) – Bordeaux</b>	<b>Donostia/San Sebastián - Irún</b>	<b>N-I</b>
<b>A-63</b>	<b>Hendaye (Biriadou) – Bayonne</b>	<b>Donostia/San Sebastián - Irún</b>	<b>AP-8</b>
RD 404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibardin	NA-1310
RD 406	Sare Ouest	Puerto de Lizuniaga	NA-4410
RD 306	Col de Lizarieta	Etxalar – Lizarieta	NA-4400
RD 20	Ainhoa – Dancharia – Bayonne	Pamplona – Dantzarinea	N-121-B
RD 949	St. Étienne de Baygorry	Izpegi	NA-2600
RD 58	Col d'Urquiaga (Eshazu)	Eugi-Alduides	N-138
RD 933	St. Jean Pied-de-Port – Orthez	Pamplona – Roncesvalles – Valcarlos	N-135
RD 26	Larrau – Tardets	Ochagavía – Larrau	NA-2011
RN 132	La Pierre St. Martin – Arette	Isaba – Belagua	NA-1370
RN 134	Col du Somport	Puerto de Somport	N-330
<b>RN 134</b>	<b>Somport - Pau (tunnel du Somport)</b>	<b>Huesca - Somport (tunnel de Somport)</b>	<b>N-330</b>
RD 934	Pourtalet – Laruns – Pau	Huesca – Biescas – Portalet	A-136
RD 929	Aragouet – Lannemezan	Barastro – Bielsa	A-138
RD 618	Col du Portillon – Bagnères-de-Luchon	Puerto del Portillon	N-141
<b>RN 125</b>	<b>Fos – Montréjeau</b>	<b>Lleida – Vielha – Les</b>	<b>N-230</b>
<b>RN 22</b>	<b>Andorre – Ax – Toulouse</b>	<b>La Seu d'Urgell – Andorra</b>	<b>N-145</b>
RD 68	Puigcerdà – Llívia	Puigcerdà – Llívia	N-154
<b>RN 20</b>	<b>Bourg-Madame – Toulouse</b>	<b>Barcelona – Puigcerdà</b>	<b>N-152</b>
RD 115	Prats de Molló	Molló – Coll d'Ares	C-38
RD 3	Coustouges	Maçanet de Cabrenys	GI-505
RD 13	Céret	La Vajol	GI-503
<b>RN 9</b>	<b>Le Perthus – Perpignan</b>	<b>Barcelona – La Jonquera</b>	<b>N-II</b>
<b>A-9</b>	<b>Le Boulou – Perpignan</b>	<b>Barcelona – La Jonquera</b>	<b>AP-7 / A-2</b>
RN 114	Cerbère – Perpignan	Figueres – Portbou	N-260

Source : Ministerio de Fomento, DG Carreteras et Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

### 3.1.2. TRAFIC TOTAL

La Carte 6 montre le trafic moyen journalier sur les principaux axes de la zone frontalière en 2006.

**CARTE 6. TRAFIC MOYEN JOURNALIER SUR LES PRINCIPAUX AXES DES PYRÉNÉES**

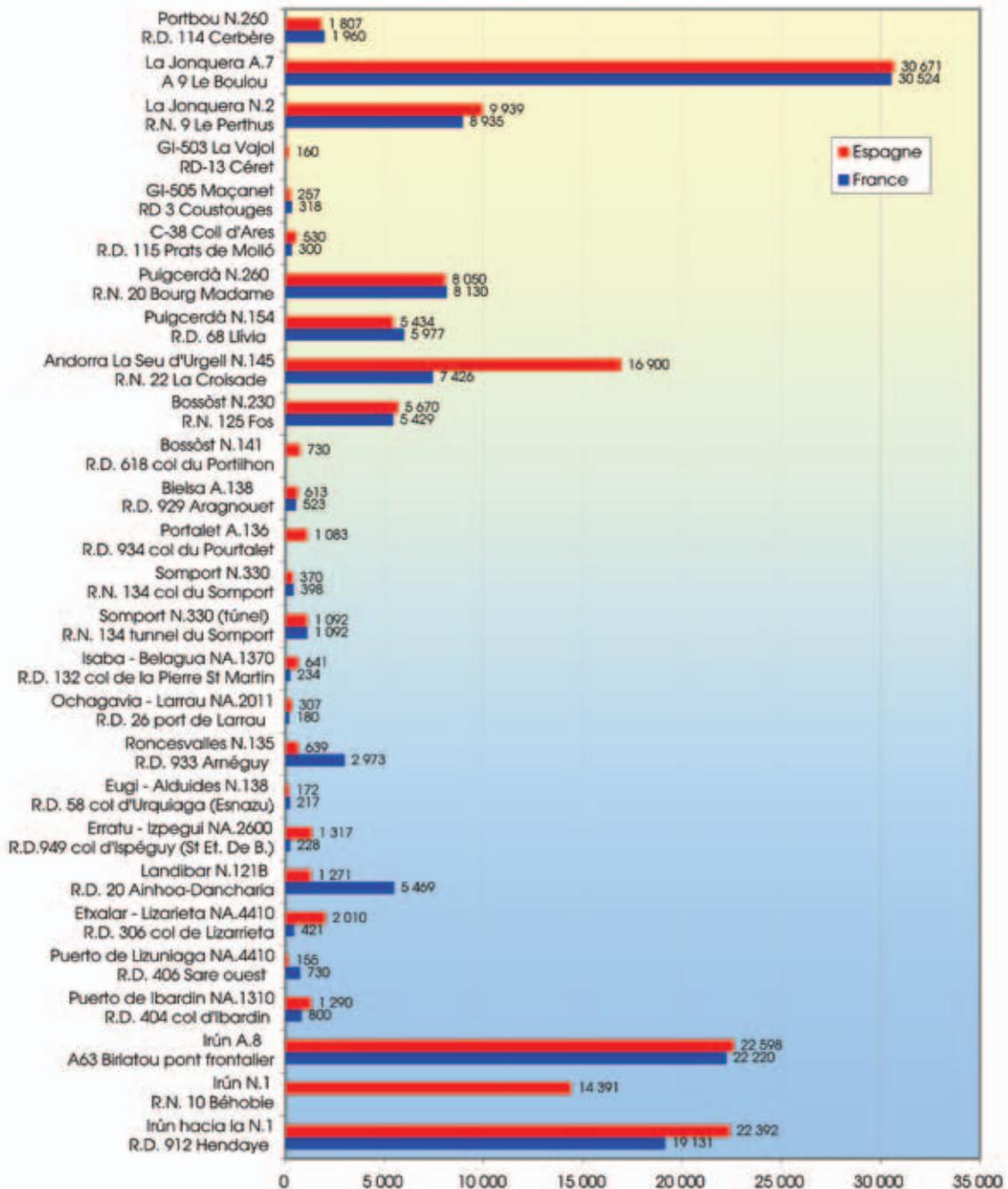


Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

En moyenne, 150 000 véhicules ont traversé la frontière franco-espagnole chaque jour en 2006. Le trafic engendré aux extrémités atlantique et méditerranéenne des Pyrénées représente 65 % du total.

Le Graphique 9 montre le trafic moyen journalier (TMJ), tous véhicules confondus, aux points de passage frontaliers en 2006.

GRAPHIQUE 9. TMJ ANNUEL AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS PENDANT L'ANNÉE 2006  
(TOUS VÉHICULES CONFONDUS)



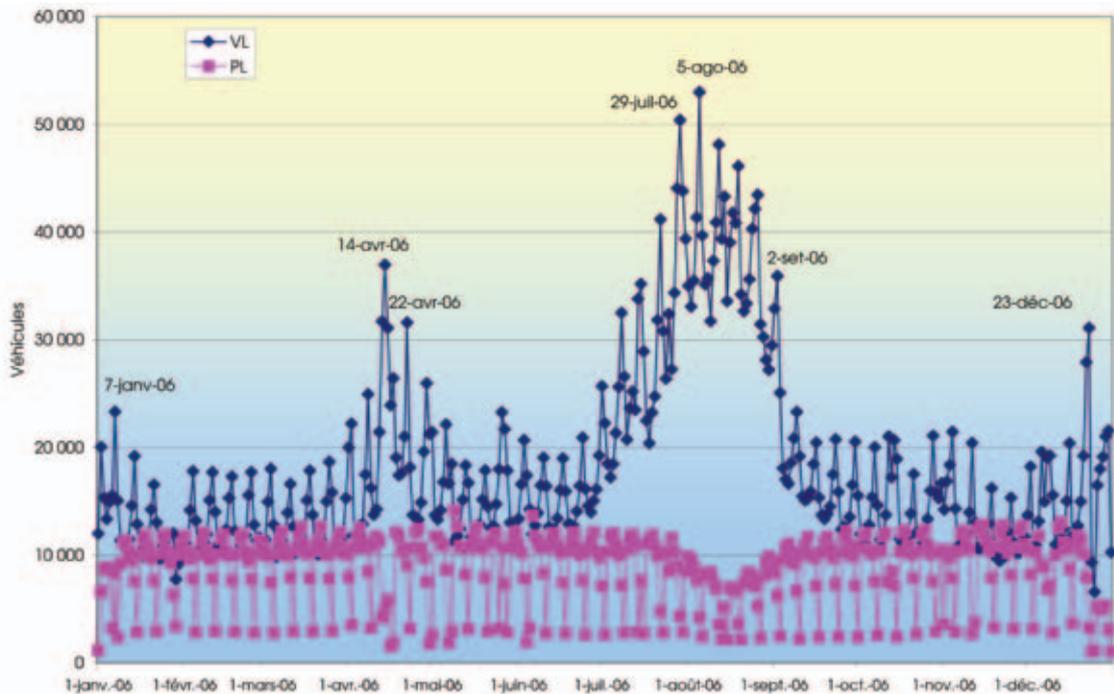
Sources : Espagne : Ministerio de Fomento ; France : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF

Dans le cas du point de passage Andorre-La Seu d'Urgell N 145 / RN 22 La Croisade, les chiffres fournis par le poste de comptage français affichent 9 500 véhicules de moins que ceux enregistrés côté espagnol. Cela s'explique par le fait qu'entre les 2 points de comptage, se trouve la principauté d'Andorre et que le nombre de véhicules qui vont ou viennent d'Andorre en provenance ou à destination de l'Espagne (comptabilisés côté espagnol) est plus élevé que le nombre de véhicules qui vont ou viennent d'Andorre en provenance ou à destination de la France (comptabilisés côté français).

La différence entre les trafics comptés en France et en Espagne est également très élevée aux points de passage d'Erratu-Izpegui / col d'Ispeguy, Landibar / Ainhoa-Dancharia et Etxalar-Lizarieta / col de Lizarieta, car les postes de comptage situés de part et d'autre de la frontière étant relativement éloignés, tous les véhicules ne passent pas nécessairement par les deux ; une partie d'entre eux prennent une autre direction ou s'arrêtent aux « ventas » espagnoles proches de la frontière.

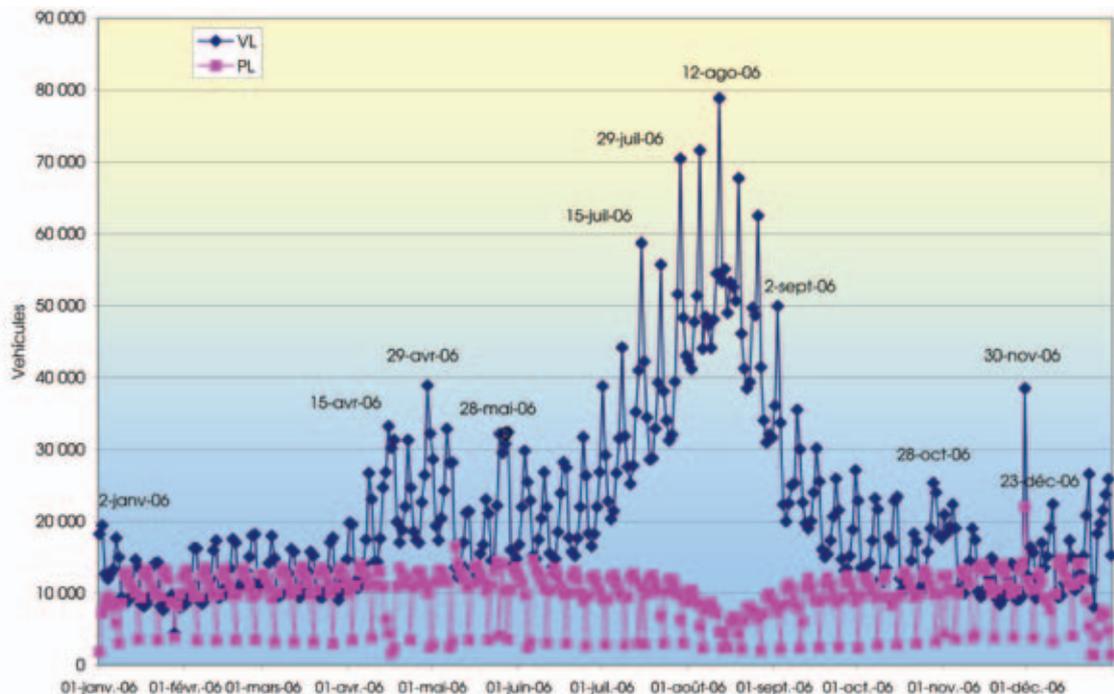
Les routes sur lesquelles le trafic est le plus élevé sont les autoroutes du littoral : l'A-63 – AP8 sur la façade atlantique et l'A-9-AP7 sur la façade méditerranéenne. Les graphiques 10 et 11 suivants représentent les trafics journaliers de ces deux axes.

**GRAPHIQUE 10. ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A-63 EN 2006 (BIRIATOU)**



Source : ASF, péage de Biriadou

**GRAPHIQUE 11. ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A-9 EN 2006 (LE PERTHUS)**



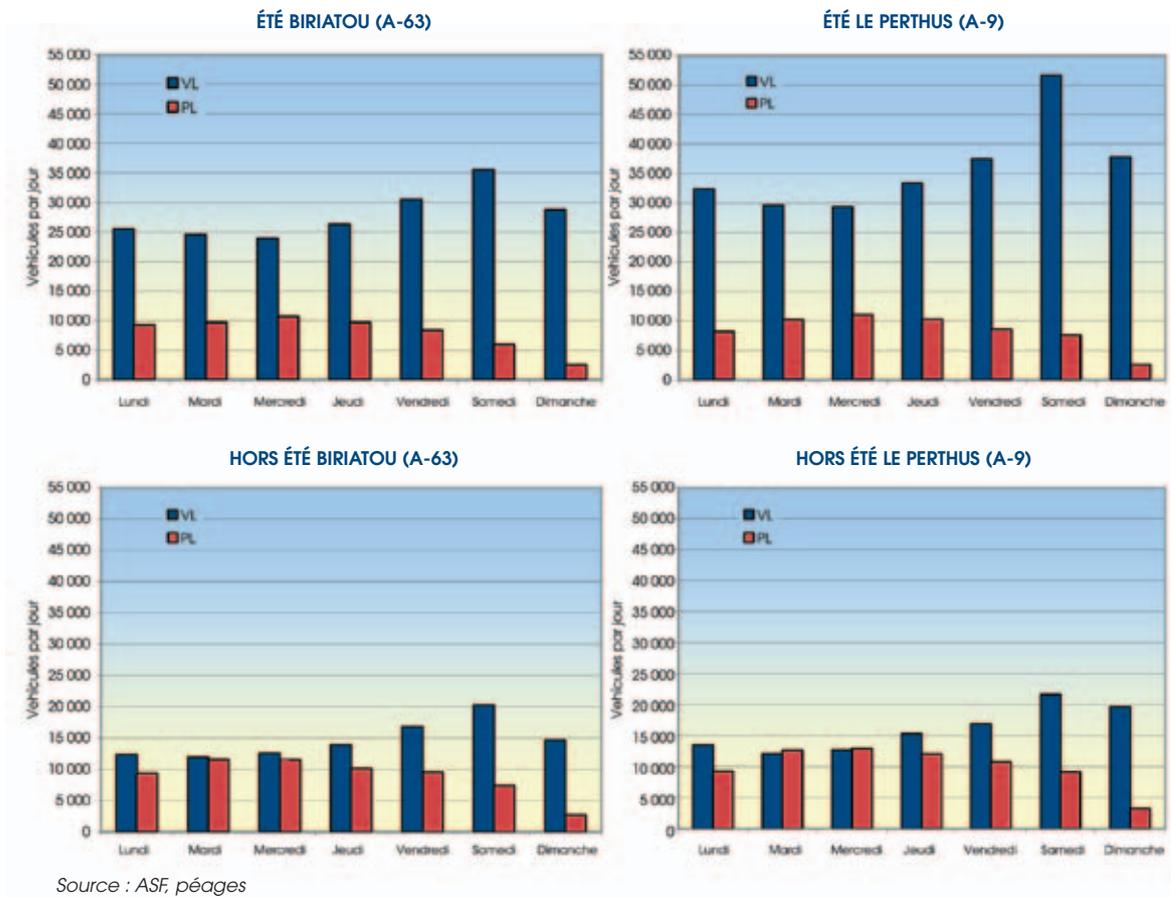
Source : ASF, péage du Perthus

Les conclusions pouvant être tirées de ces graphiques sont les suivantes :

- Ces deux autoroutes connaissent une pointe de trafic de véhicules légers pendant le week-end, plus précisément le samedi, et un trafic minimum de véhicules lourds le dimanche (en raison des restrictions de circulation).
- La circulation de véhicules légers atteint son maximum absolu en août (départ estival), alors que le trafic des poids lourds diminue en raison des restrictions spéciales mises en place à l'occasion du chassé-croisé de l'été.
- Les autres pointes de trafic de véhicules légers coïncident avec les jours fériés, et plus particulièrement avec les vacances de Noël et de Pâques. Étant donné que les restrictions de circulation imposées aux poids lourds pour éviter de saturer les routes dépendent des prévisions de flux de voyageurs, toute augmentation importante de ce type de trafic va de pair avec une diminution du trafic de marchandises. On constate également un pic non expliqué de circulation de véhicules légers sur l'autoroute A-9 Le Perthus le 30 novembre.
- Excepté pendant l'été et pendant les autres périodes de vacances scolaires de l'année, pendant les jours ouvrables, le trafic moyen journalier des véhicules lourds est supérieur à celui des véhicules légers.

Pour une analyse détaillée du comportement du trafic sur les autoroutes du littoral en été (du 21 juin au 23 septembre) et pendant le reste de l'année, les graphiques suivants présentent le trafic moyen journalier par type de jour pendant ces deux périodes.

**GRAPHIQUE 12. TRAFIC MOYEN JOURNALIER PAR TYPE DE JOUR SUR LES 2 AUTOROUTES EN 2006**



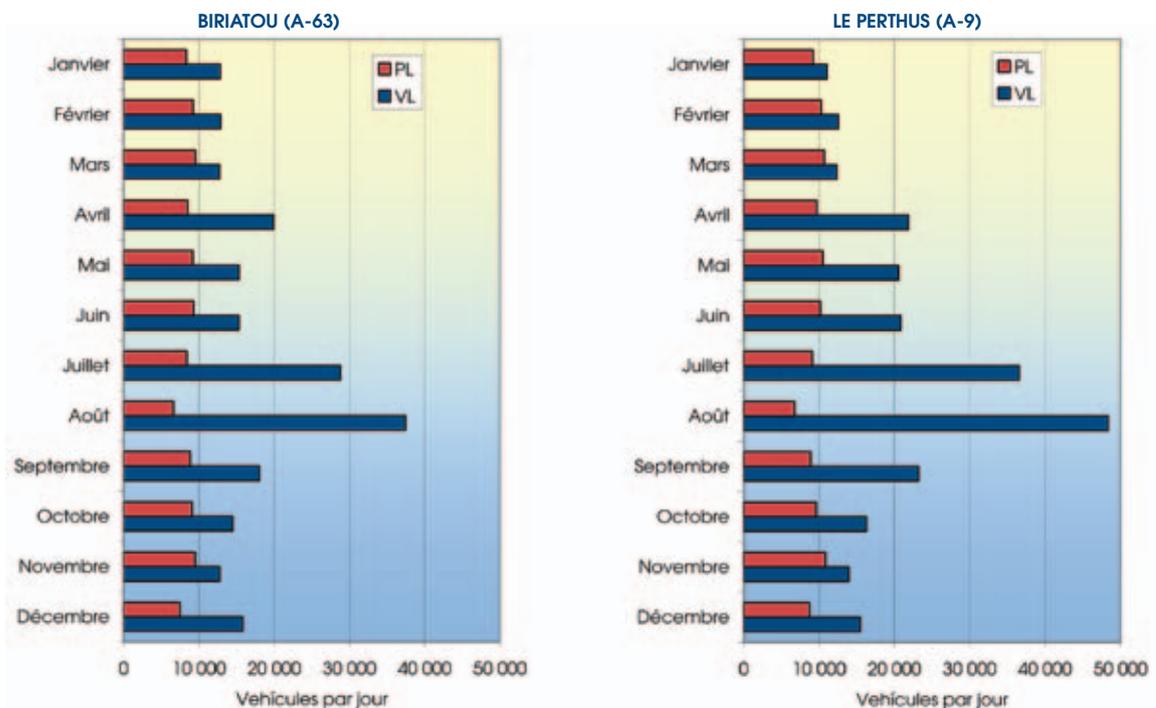


Les graphiques 12 montrent que :

- En été comme pendant le reste de l'année, le samedi est le jour où la circulation des véhicules légers est la plus intense et où le trafic de poids lourds diminue.
- Le jour de la semaine où ces deux types de trafics sont les plus équilibrés est le mercredi. Les mercredis d'été, les véhicules légers sont plus nombreux que les poids lourds à emprunter Le Perthus (18 307 de plus) et Biriatoù (13 205 de plus). En revanche, pendant les mercredis du reste de l'année, Le Perthus voit passer 227 poids lourds de plus que de véhicules légers et Biriatoù 980 véhicules légers de plus que de poids lourds.
- Tous trafics confondus, ces deux autoroutes sont plus chargées en été que pendant le reste de l'année. Cela est particulièrement sensible sur l'A-9 qui, du fait du tourisme estival, affiche un TMJ de 39 000 à 60 000 en été, alors qu'il oscille entre 22 000 et 30 000 pendant le reste de l'année.

Les graphiques 13 ci-dessous, qui montrent les trafics moyens journaliers mensuels pour ces mêmes autoroutes, permettent d'avoir une vision plus globale du trafic.

**GRAPHIQUE 13. TRAFIC MOYEN MENSUEL SUR LES AUTOROUTES DU LITTORAL, 2006**

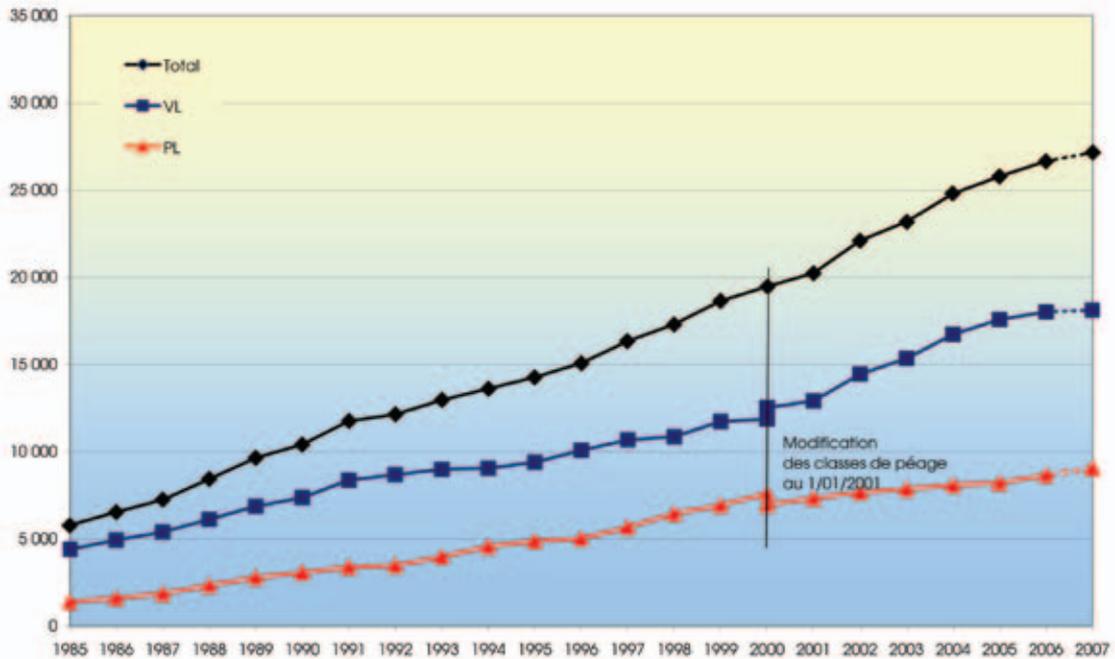


Source : ASF, péages

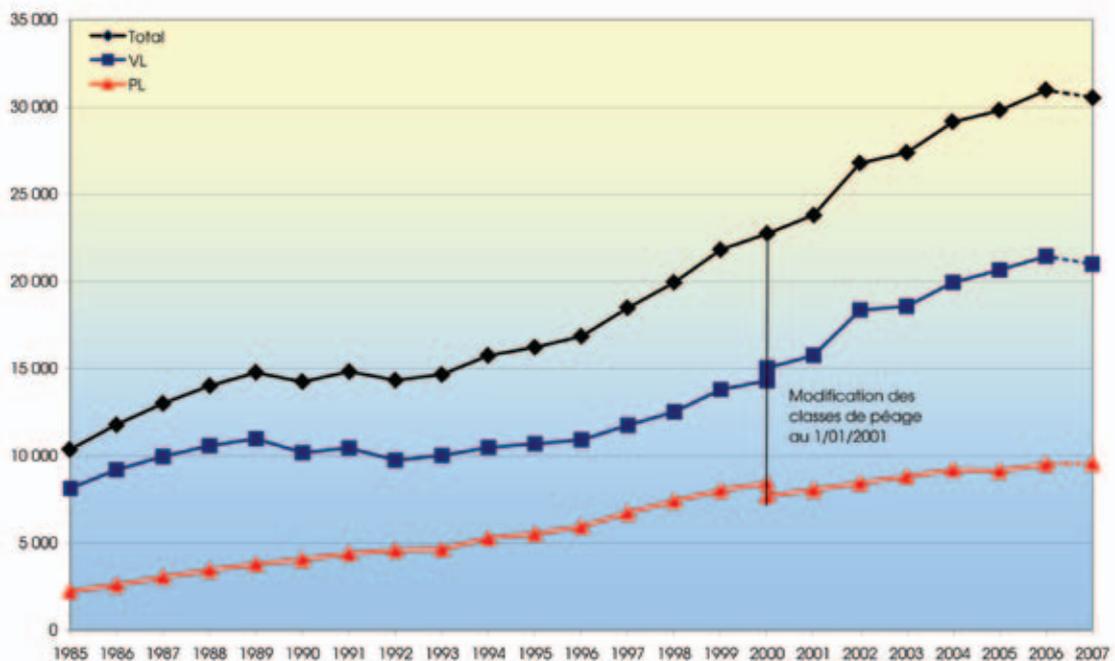
L'augmentation du trafic de véhicules légers et, bien que moins accentuée, la diminution du trafic de poids lourds sont là aussi évidentes en été. Pendant le reste de l'année, le comportement de ces deux types de trafics est relativement homogène.

Après avoir effectué cette analyse pour 2006, il est intéressant d'étudier l'évolution du trafic moyen annuel de véhicules légers et lourds enregistré sur les deux autoroutes du littoral entre 1985 et 2006.

**GRAPHIQUE 14. ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN ANNUEL SUR LES DEUX AUTOROUTES**  
BIRIATOU (A8-A63)



LE PERTHUS (AP7-A9)



Source : ASF, péages

Pendant cette période, le trafic tous véhicules a affiché une tendance à la hausse pour les deux types de véhicules. Il a augmenté en moyenne d'environ 1 000 véhicules par an sur les deux autoroutes au cours des 21 dernières années, cette augmentation étant plus irrégulière sur l'AP7-A9 que sur l'AP8-A63.

En 2006, les véhicules lourds représentaient respectivement 31 % et 33 % du total des véhicules ayant emprunté les points de passage du Perthus et du Bariatou.

### 3.1.3. ÉTAT DU RÉSEAU STRUCTURANT DES ROUTES EN 2007

#### CARTE 7. RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT AUX ABORDS DES PYRÉNÉES EN 2007 AVEC AVANCEMENT DES PROJETS



Sources : Espagne : Ministerio de Fomento ; France : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

### 3.1.4. PROGRAMMATION DES ACTIONS CONCERNANT LES ROUTES

Lors du dernier sommet franco-espagnol qui s'est déroulé le 10 janvier 2008, les deux pays ont réaffirmé la nécessité de poursuivre la mise en œuvre des actions visant à améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur l'ensemble des voies reliant la France et l'Espagne, notamment sur les axes : Saragosse – Somport – Pau, Barcelone – Toulouse et Lérida - Toulouse.

### 3.1.5. PLANIFICATION À LONG TERME DES ROUTES EN FRANCE ET EN ESPAGNE

La France a organisé au cours du 2ème semestre 2007 des états généraux de l'environnement dits « Grenelle de l'Environnement » rassemblant l'ensemble des acteurs politiques, associatifs et économiques engagés dans le développement durable. A l'issue de ce processus, la France a pris des engagements forts en vue d'obtenir un changement drastique de stratégie dans les transports : Il s'agit d'un changement radical d'approche, passant du principe du rattrapage autoroutier à un développement à grande échelle des transports alternatifs. Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières et sur le développement séparé des modes de transport doit être abandonné pour une logique de développement intégrée, multimodale, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours imposées par l'état des technologies ou la géographie. La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité, ou d'intérêt local. Ce principe s'appliquera avec bon sens. Il s'agit aussi de réduire l'intensité énergétique des transports. L'objectif retenu est de réduire de 20% d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports (pour les ramener au niveau de 1990). Ces principes sont actuellement en cours de transcription dans le projet de loi d'orientation et de programmation du Grenelle Environnement qui sera soumis au Parlement en automne 2008. D'autres projets de loi viendront ensuite compléter la loi d'orientation pour son application précise.

Un nouveau schéma national des infrastructures de transport devra être élaboré. Il fixera les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de réduction des impacts environnementaux, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

Il visera à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

- a) A l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret ;
- b) Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;
- c) Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.

Il veillera à la cohérence globale des réseaux de transport et évaluera leur impact sur l'environnement et l'économie. Il servira de référence à l'Etat et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport..

La Carte 8 montre les actions planifiées sur le réseau routier espagnol :

**CARTE 8. ACTIONS PLANIFIÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER ESPAGNOL (PEIT 2005-2020)**



Source : Plan stratégique d'infrastructures et de transport (PEIT) 2005-2020, Espagne

### 3.2. RAIL

La Carte 9 présente le réseau ferroviaire de la France de la Péninsule Ibérique.

**CARTE 9. RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCE ET PÉNINSULE IBÉRIQUE**



Source : Ministerio de Fomento, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire





### 3.2.1. PROGRAMMATION D' ACTIONS CONCERNANT LE RAIL

Des accords concernant les liaisons ferroviaires ont été signés à l'occasion du XXe sommet franco-espagnol qui s'est déroulé à Paris le 10 janvier 2008. Les deux pays ont exprimé le souhait de donner une impulsion aux travaux qu'elles mènent de manière conjointe et coordonnée pour le développement à court et moyen terme de la grande vitesse sur les nouvelles liaisons ferroviaires atlantique et méditerranéenne, ainsi qu'aux études sur un projet de traversée transpyrénéenne à grande capacité.

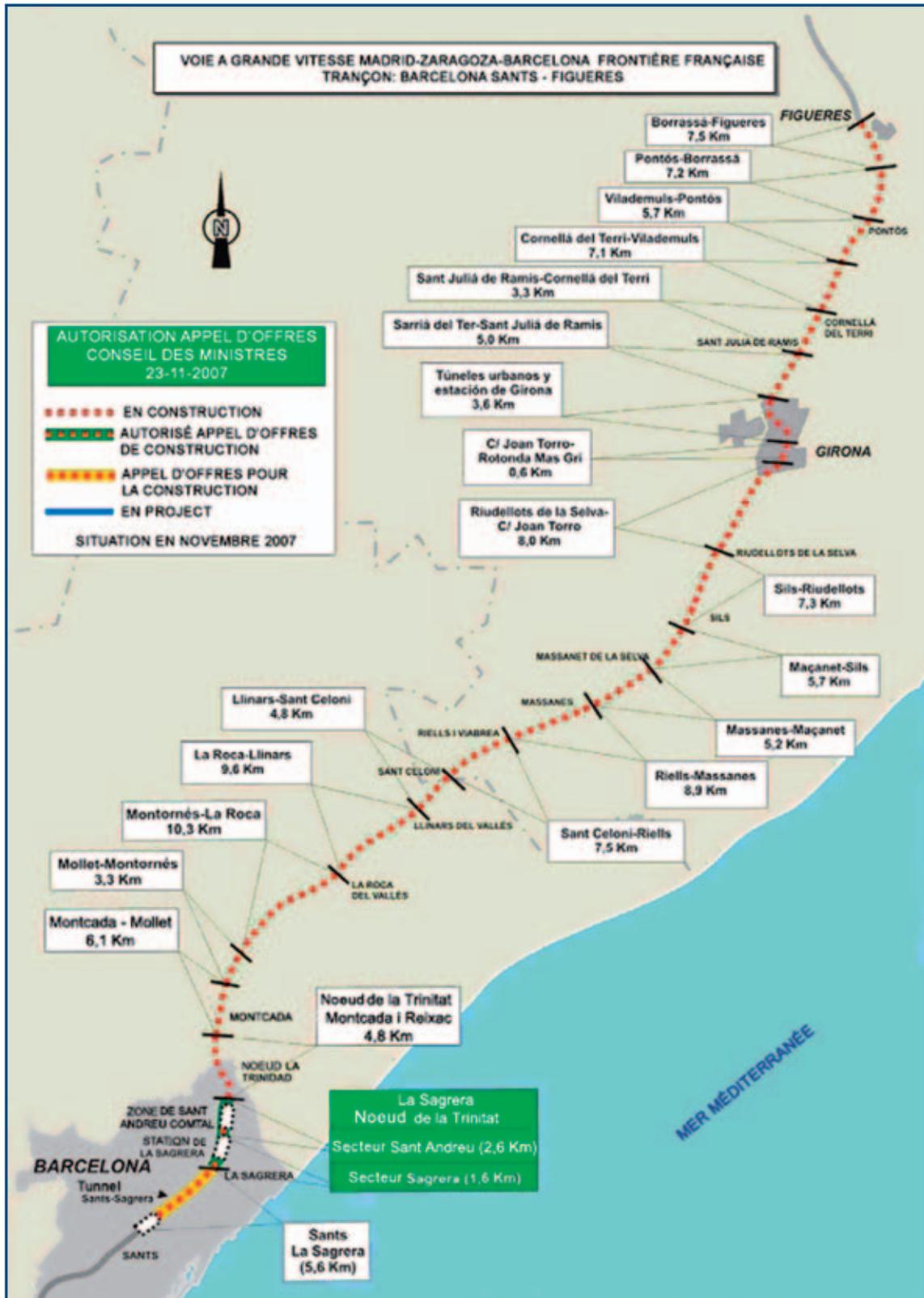
Cette impulsion doit permettre d'accroître de manière substantielle les trafics ferroviaires au travers des Pyrénées, tant de passagers que de marchandises. Dans ce sens, les deux pays se fixent comme objectif, à moyen terme, de tripler le volume actuel de marchandises transportées pour atteindre 10 % du trafic terrestre. Pour cela, le développement des infrastructures devra s'accompagner d'un renforcement des services de transport (transport combiné et autres nouvelles techniques bimodales comme les autoroutes ferroviaires).

#### **Liaison méditerranéenne : Figueras-Perpignan-Montpellier**

*Actions côté français :*

- Concrétisation du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé dont l'objet l'appel d'offre a été lancé en 2008.
- Mise en place d'un programme de modernisation de la ligne actuelle entre Perpignan et Montpellier, et des procédures nécessaires à la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier, sous réserve des conclusions du débat public, qui aura lieu au 1er semestre 2009.

CARTE 12A. TRONÇON SORTIE DE BARCELONE (NUS DE LA TRINITAT - FIGUERES), 2006



Source : Ministerio de Fomento, novembre 2007



#### *Actions côté espagnol :*

- Mise en service de la ligne à grande vitesse reliant Madrid à Barcelone le 20 février 2008.
- Mise en service de la ligne à grande vitesse Barcelone – Figueras en 2012.
- Mise en œuvre de plusieurs actions complémentaires destinées à avancer la date de mise en fonctionnement de la nouvelle liaison Figueras – Perpignan au premier semestre 2010.

#### **Liaison atlantique : Vitoria-Dax**

##### *Actions communes :*

- Début des activités de la Commission intergouvernementale (CIG), dont la mission consiste à :
  - informer les deux gouvernements et émettre toute proposition opportune concernant les études, les projets, le financement, la construction et l'exploitation future de la section internationale ;
  - superviser, au nom des deux gouvernements et par délégation, les travaux réalisés par le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) « SUD EUROPE ATLANTIQUE » sur le tronçon Vitoria-Dax - en abrégé « GEIE SEA Vitoria-Dax » -, créée le 7 mars 2005 par RFF et son équivalent espagnol, l'ADIF, et rattachée au Projet prioritaire n° 3 des réseaux transeuropéens (axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe) ;
  - coordonner les projets d'infrastructures ferroviaires français et espagnols de la section internationale et ceux correspondant au reste des tronçons entre Dax et Vitoria, à moyen et à long termes.

##### *Actions côté français :*

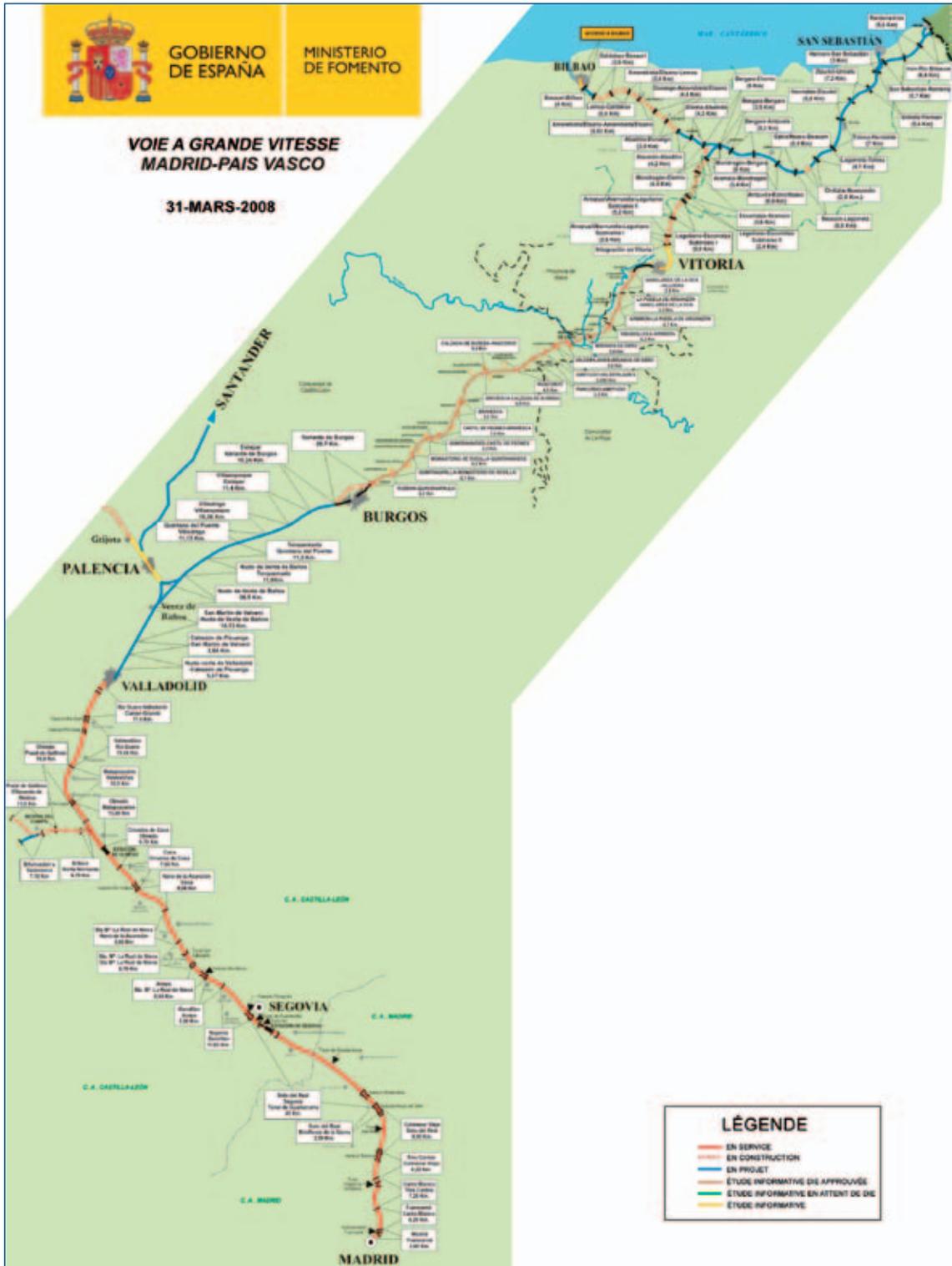
- Lancement de l'appel d'offre pour la concession de la construction et de l'exploitation d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux en 2008.
- Lancement des études de nouvelle ligne à grande vitesse reliant Bordeaux et l'Espagne, ainsi que de la liaison Bordeaux-Toulouse à partir des conclusions du débat public qui s'est déroulé en 2006. Une enquête publique est prévue à cette fin en 2011.
- Modernisation de la ligne reliant actuellement Bordeaux et l'Espagne pour que cette liaison s'effectue dans de bonnes conditions en vue de la mise en service du « Y basque ».

En ce qui concerne le tronçon Angoulême-Bordeaux, selon RFF, l'appel à candidature pour la mise en concession du projet a été lancé fin 2006 et la contractualisation de la mise en concession aura lieu début 2009. Les travaux devraient également commencer en 2009 ; le tronçon Angoulême-Bordeaux devrait être mis en service en 2013 et le tronçon Tours-Nord d'Angoulême en 2015.

##### *Actions côté espagnol :*

- Mise en service, le 22 décembre 2007, du tronçon reliant Madrid et Valladolid.
- Début des travaux sur différents tronçons entre Vitoria et la frontière.
- Fin des appels d'offre concernant les projets Valladolid-Vitoria et mise en service du contournement de Burgos en 2008.

CARTE 12B. LIGNE À GRANDE VITESSE MADRID - PAYS BASQUE



Source : Ministerio de Fomento, 2008

**Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité**

Actions communes :

- Réalisation du programme d'études préliminaires d'un projet sur la période 2008-2013, qui développera notamment les études d'analyse territoriale et environnementale, les études préliminaires de tracé et l'évaluation de la rentabilité socio-économique et de la faisabilité financière. Ce programme servira de base pour les décisions à prendre concernant le projet dans le cadre des procédures d'information, de participation et de concertation dans chacun des deux pays.



- Lors du sommet du 10 janvier 2008, les deux pays ont rappelé la rencontre franco-espagnole de haut niveau du 17 octobre 2005, qui avait donné lieu à la présentation d'un plan d'action par les ministres français et espagnol chargés des transports. Ce plan a été inclus aux planifications stratégiques conformément au Projet prioritaire n° 16 des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) en vue du développement des traversées pyrénéennes, et la France et l'Espagne ont émis une déclaration commune concernant le programme d'études préliminaires de la nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité. Le calendrier de ce programme d'études est le suivant :
  - Études préliminaires des fuseaux de tracé. Début en juin 2008 et achèvement en juin 2010.
  - Études d'évaluation environnementale (plusieurs phases). Début en juin 2009 et achèvement en juin 2013.
  - Études préalables en vue de la réalisation de consultations préalables en Espagne. Début en juin 2009 et achèvement en décembre 2011, les procédures de participation publique devant être réalisées en 2012/2013.
  - Études préalables en vue d'un débat en France. Début en juin 2009 et achèvement en décembre 2011, la décision de soumettre le projet à débat public devant être prise en 2012/2013.

### **Ligne ferroviaire Saragosse – Canfranc – Pau**

#### *Actions communes :*

- L'Espagne et la France ont proposé à la communauté autonome d'Aragon et à la région Aquitaine de participer, au sein d'un groupe de travail qui s'est déjà réuni à deux reprises, à l'évaluation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Canfranc-Pau. Les deux pays fourniront l'assistance technique nécessaire à l'exécution de cette tâche (en particulier l'analyse des conditions d'exploitation et de sécurité du tunnel de Canfranc).

## **3.2.2. PLANIFICATION À LONG TERME DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EN ESPAGNE ET EN FRANCE**

En France, la planification des infrastructures de transport est en cours de profonde révision pour s'adapter aux conclusions du Grenelle de l'Environnement de l'automne 2007. Le projet de loi d'orientation et de programmation du Grenelle Environnement définit les objectifs de la nouvelle politique des transports : réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 20% d'ici 2020 pour les ramener à leur niveau de 1990 (cf. chapitre 3.1.5).

Le projet de loi définit les axes d'une politique de transports durable favorisant l'approche multimodale : pour les marchandises, l'objectif est une hausse de 25% de la part de marché du fret non routier d'ici 2012. Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place :

- l'autoroute ferroviaire alpine qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise,
- l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg
- l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France.

Pour les voyageurs, la priorité sera accordée aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires. Le maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse sera poursuivi, non seulement pour relier les capitales régionales à Paris mais aussi pour les relier entre elles et assurer la connexion du réseau français au réseau européen. A cet effet, outre la ligne Perpignan-Figueras et la première phase de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône actuellement en travaux, la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse sera lancée d'ici 2020 après une concertation à engager au plus tard en 2009 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, por-

tant sur les priorités, les tracés, les alternatives à la grande vitesse, les clefs de financement et prenant en compte l'impact sur la biodiversité.

La Carte 13 montre les actions prévues sur les réseaux ferroviaires :

- dans le cadre du PEIT 2005-2020 en Espagne ;
- par le Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (ministère portugais des Travaux Publics, des Transports et des Communications) à l'horizon 2015 au Portugal.

**CARTE 13. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES PRÉVUES À L'HORIZON 2020 EN ESPAGNE ET À L'HORIZON 2015 AU PORTUGAL**



Source :  
Ministerio  
de Fomento



Source : Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

### 3.3. AÉROPORTS

La Carte 14 indique l'emplacement des principaux aéroports de l'UE-25.

CARTE 14. PRINCIPAUX AÉROPORTS DE L'UE-25 (HORIZON 2010)



Source : Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Avec un trafic total de 45,8 millions de passagers (dont 25 millions en international) en 2006, l'aéroport de Madrid-Barajas est le cinquième aéroport européen après Londres-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Francfort Rhein-Main et Amsterdam-Schiphol.

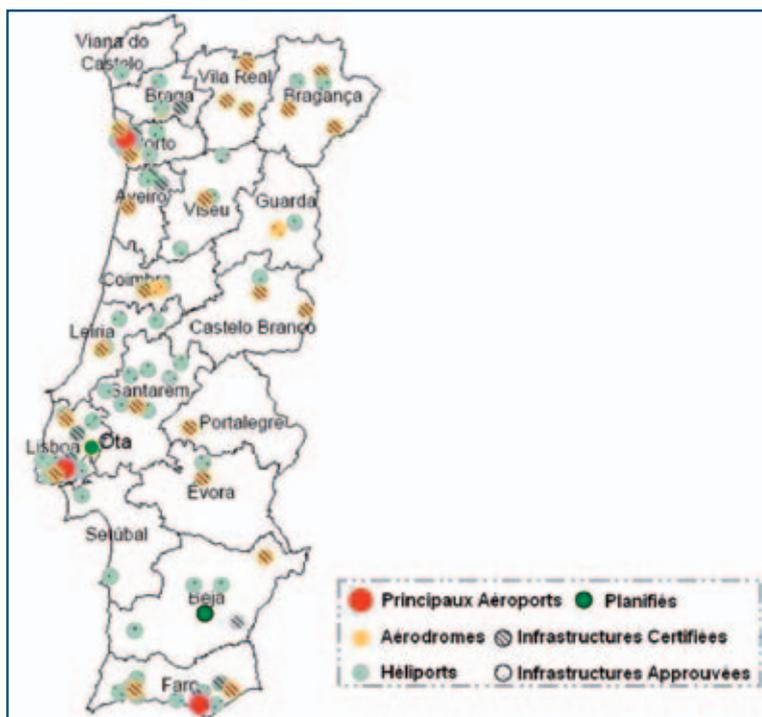
À proximité des Pyrénées, l'aéroport de Barcelone a enregistré en 2006 un trafic de 30 millions de passagers, dont 15,6 millions en international et l'aéroport de Girona a enregistré un trafic 3,6 millions de passagers, correspondant majoritairement à des vols internationaux.

Du côté français, les principaux aéroports régionaux sont ceux de Bordeaux et Toulouse.

**CARTE 15. AÉROPORTS ESPAGNOLS (PRÉVISIONS DE TRAFIC À L'HORIZON 2010) ET AÉROPORTS PORTUGAIS**



Source :  
Ministerio  
de Fomento



Source : Ministério das  
Obras Públicas, Trans-  
portes e  
Comunicações

### 3.4. PORTS

Comme pour les moyens de transport examinés précédemment (routiers, ferroviaires et aériens) les cartes ci-dessous présentent les principales infrastructures du domaine maritime. La Carte 16 indique les principaux ports de l'UE-25 et les deux cartes suivantes s'arrêtent en détail sur l'Espagne et le Portugal et sont accompagnées d'une liste de leurs principaux ports.

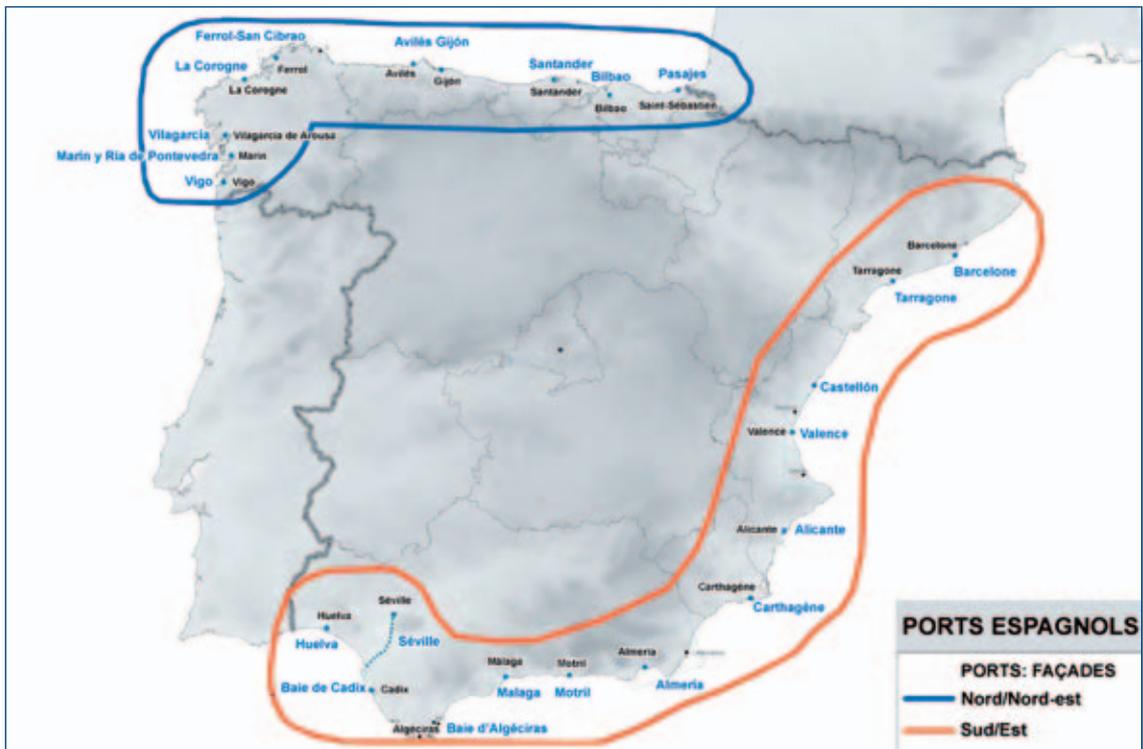
Suite au concours lancé en 2007 pour la mise en service des autoroutes de la mer sur leur façade atlantique, l'Espagne et la France souhaitent que la Conférence intergouvernementale (CIG) puisse sélectionner sous peu différents opérateurs afin que la mise en service de ces autoroutes ait lieu début 2009. Sur la façade méditerranéenne, les deux pays veulent favoriser la collaboration entre les pays riverains, notamment l'Espagne, la France et l'Italie. Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, l'État français soutiendra le développement de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal et sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéens et alpins. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés.

**CARTE 16. PRINCIPAUX PORTS DE L'UE-25 (HORIZON 2010)**

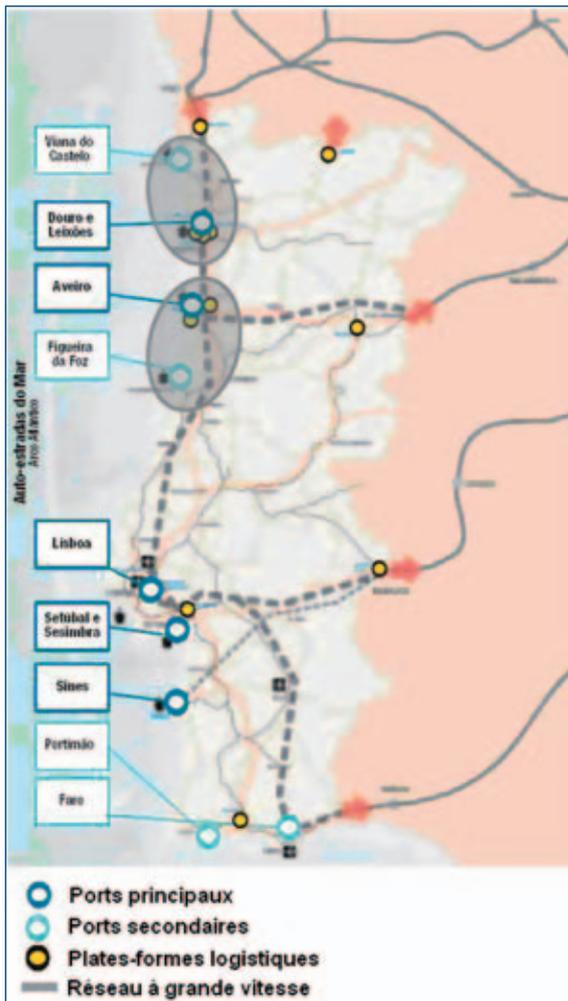


Source : Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

CARTE 17. PORTS ESPAGNOLS ET PORTUGAIS



Source : Ministerio de Fomento



Source : Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações



## 4 TRAFIC DE VOYAGEURS

### 4.1. PAR ROUTES

L'analyse du transport de voyageurs par route est basée sur les données résultant des évaluations effectuées par les autorités espagnoles (DG de Carreteras, DG de Tráfico et Instituto de Estudios Turísticos) et françaises (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire). Nous analysons ici les déplacements en voiture et en autocar.

#### 4.1.1. TRAFIC JOURNALIER DE VÉHICULES LEGERS AUX DIFFÉRENTS POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS

Le Graphique 15 regroupe les données concernant le trafic moyen journalier (TMJ) résultant des comptages réalisés en France (barres bleues) et en Espagne (barres rouges).

Seuls 10 des 27 points transfrontaliers, soit 1 de plus que lors de l'édition précédente, ont enregistré en 2006 un trafic moyen journalier supérieur à 5 000 véhicules légers<sup>1</sup>. Le passage supplémentaire à avoir dépassé 5000 V.L. par jour en 2006 est Bossost N.230 - RN 125 Fos.

Il convient de signaler que, bien que le total de véhicules légers comptabilisé par la France et l'Espagne coïncide, les chiffres obtenus au cas par cas peuvent différer lorsque les postes de comptage situés de part et d'autre de la frontière sont éloignés l'un de l'autre, tous les véhicules ne passant pas nécessairement par les deux. De même, ces différences peuvent être dues aux spécificités du point frontalier. Le point où ce phénomène apparaît de la façon la plus évidente est la traversée d'Andorre (Andorre La Seu d'Urgell - N145 RN 22 La Croisade), car, plus qu'un simple point de passage, il s'agit d'un pays à part entière, qui génère un trafic dissymétrique, en provenance ou à destination de la France ou de l'Espagne.

À signaler également la diminution de moitié du trafic de véhicules légers aux points de passage de Bielsa (A-138 - RD 929) et de Portalet (A-136 - RD 934) par rapport aux années précédentes.

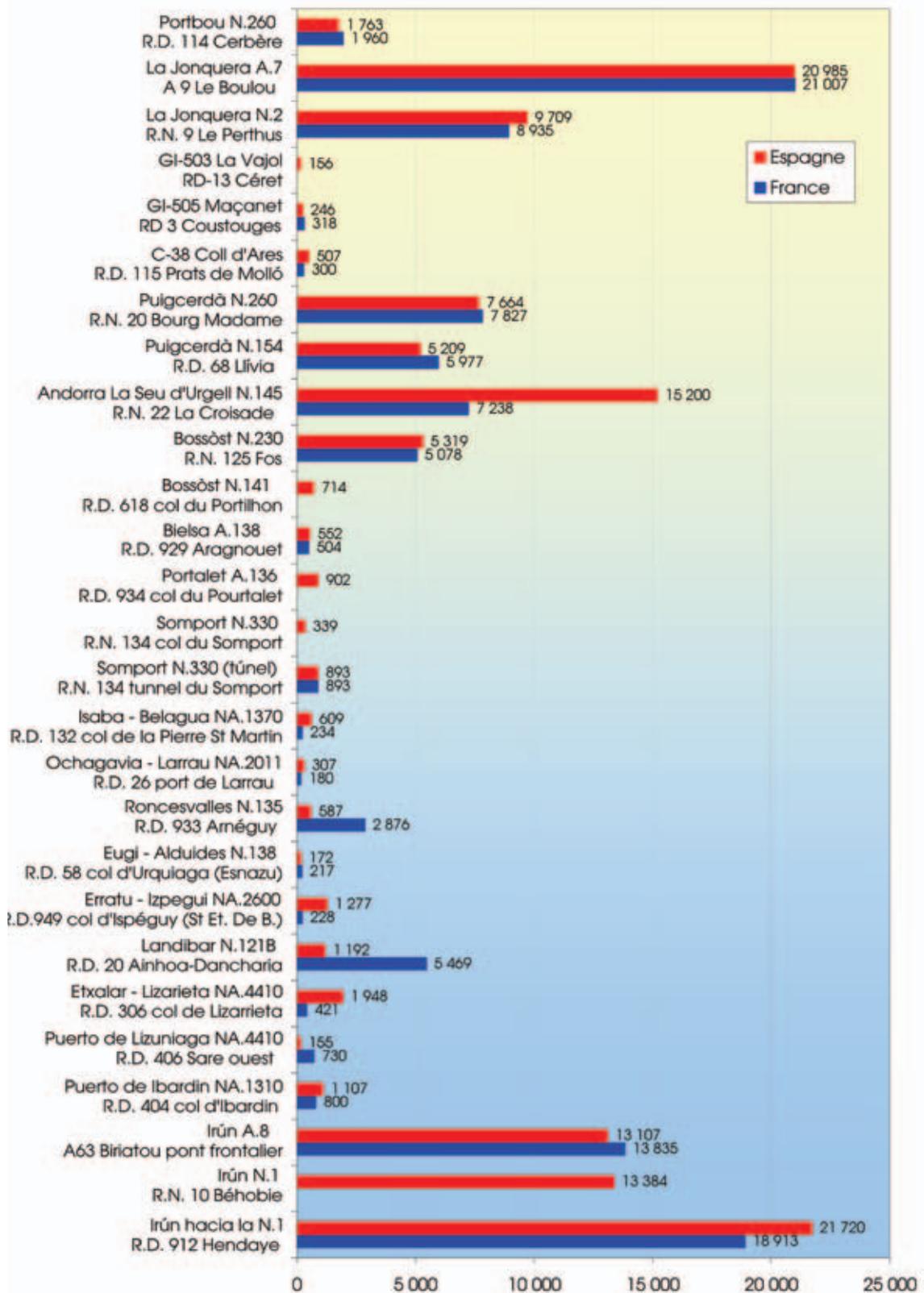
En 2006, environ **122 300 véhicules légers** ont traversé chaque jour la frontière des Pyrénées, ce nombre est pratiquement stationnaire par rapport aux 122.400 véhicules journaliers de 2005.

En fonction du point de passage frontalier emprunté, la ventilation se présente de la manière suivante :

- Autoroutes du littoral : 28 %
- Routes côtières : 38 %
- Routes intérieures : 34 %

<sup>1</sup> Les points frontaliers ayant enregistré un TMJ supérieur à 5 000 sont, dans l'ordre croissant : Irún direction N.1 -RD 912 Hendaye, La Jonquera A-7 - A-9 Le Boulou, Andorre La Seu d'Urgell - N.145 RN 22 La Croisade, Irún A-8 - A-63 Bariatou pont frontalier, Irún N.1 - RN 10 Béhobie, La Jonquera N.2 - RD 900 Le Perthus, Puigcerdà N.152 - RN 20 Bourg-Madame, Puigcerdà N.154 - RD 68 Llivia, Landibar N.121B - RD 20 Ainhoa-Dancharia, Bossost N.230 - RN 125 Fos.

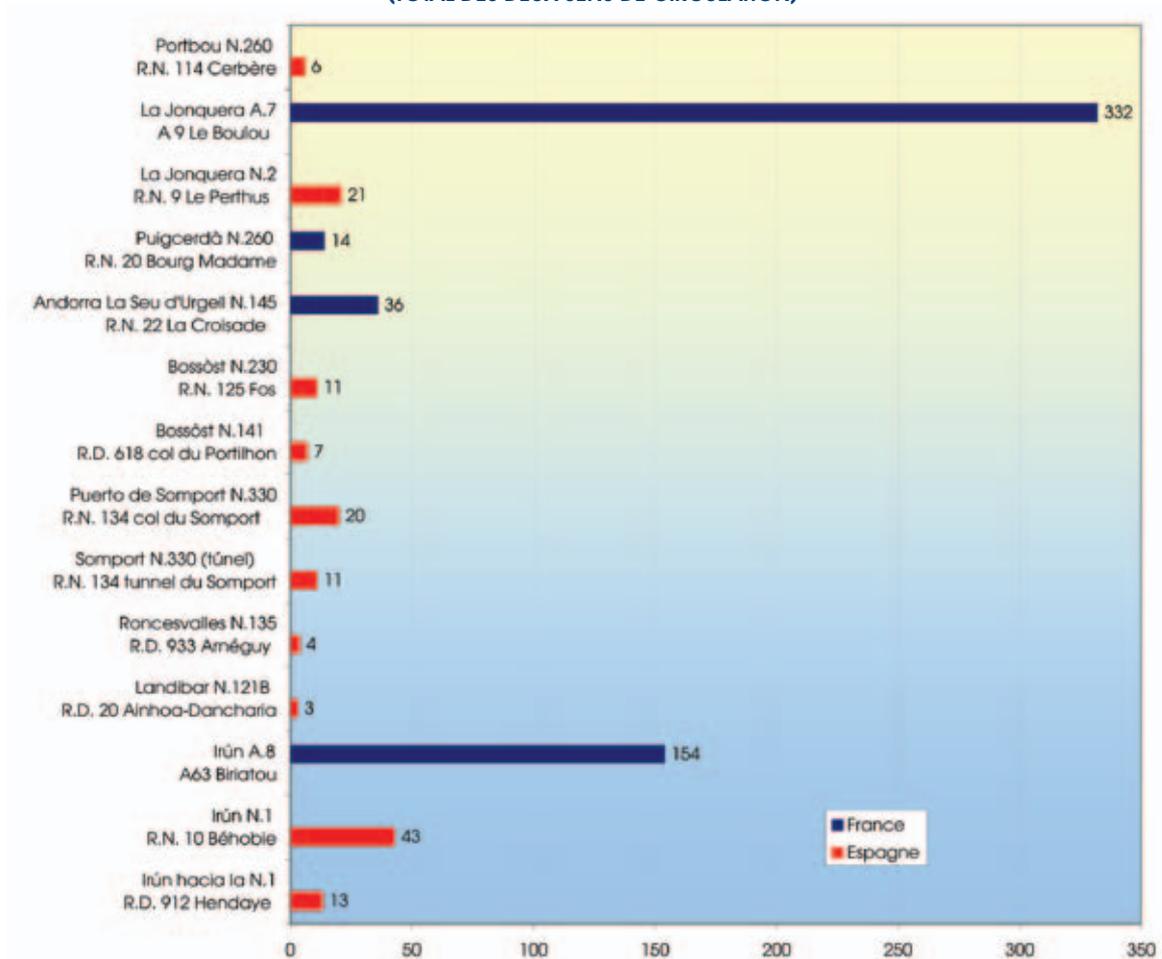
GRAPHIQUE 15. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES VÉHICULES LÉGERS EN 2006  
(TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION)



Source : Espagne : Ministerio de Fomento ; France : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF.

#### 4.1.2. TRAFIC D'AUTOCARS

**GRAPHIQUE 16. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES AUTOCARS EN 2006  
(TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION)**



Source : Espagne : Ministerio de Fomento ; France : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF.

En raison de l'interdiction de circuler en France sur la RN 9 au Perthus et sur la RN 114 à Cerbère, les 21 autocars/jour enregistrés en moyenne en Espagne sur la N.2 à La Jonquera et les 6 autocars/jour comptabilisés sur la N.260 à la hauteur de Portbou ont dû changer d'itinéraire et emprunter l'autoroute pour traverser la frontière.

En 2006, environ **650 autocars par jour** ont traversé la frontière dans un sens ou dans l'autre (sans tenir compte des trafics Portbou N.260 - Cerbère R.N. 114 et La Jonquera N.2 - Le Perthus R.N. 9) et 75 % d'entre eux ont emprunté les autoroutes du littoral.

#### 4.1.3. EXPLOITATION DE L'ENQUÊTE AUTOCARS AUX POINTS DE PASSAGE DE BIRIATOU ET DU PERTHUS

Le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) du Sud-Ouest a réalisé, pour l'Observatoire des Trafics Pyrénéens, une enquête par interview des autocars :

- À la frontière du Perthus (A-9)
- À la frontière de Biriatoú (A-63)

Le tableau et les graphiques ci-dessous résument les principaux résultats de cette enquête. L'une des valeurs les plus marquantes est le quotient TMJ été<sup>1</sup> / TMJ annuel, véritable indicateur du dynamisme du tourisme et qui est nettement plus élevé au Perthus qu'à Biriatoú.

<sup>1</sup> Été : mois de juillet et d'août.

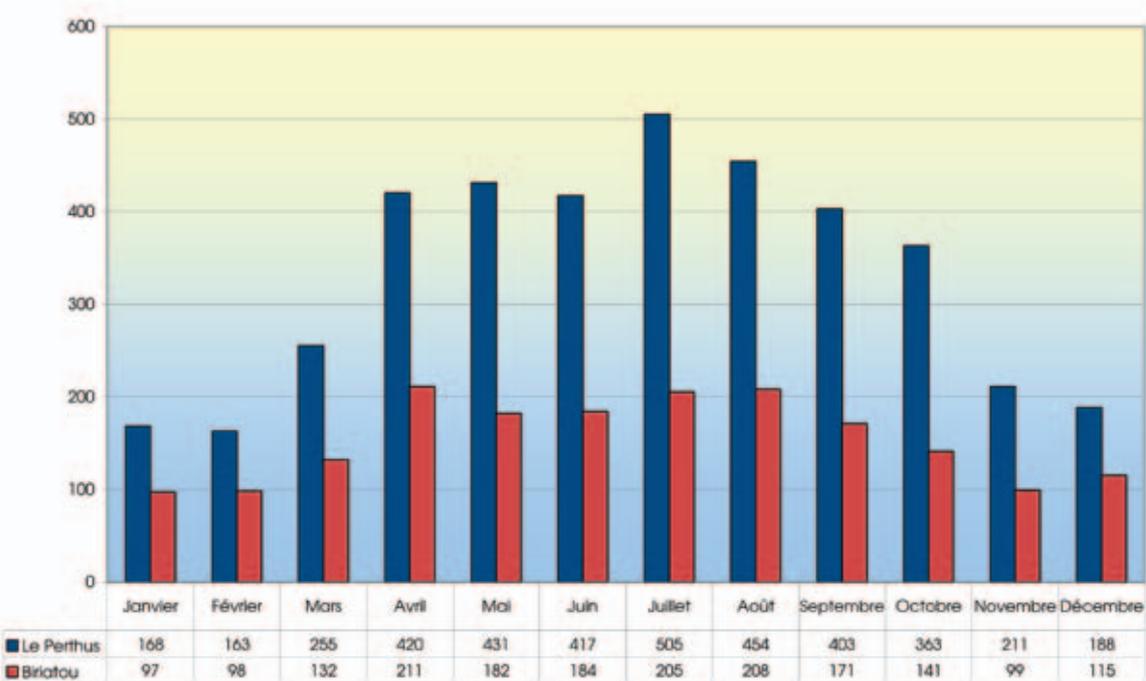


**TABLEAU 5. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS AU PERTHUS ET À BIRIATOU**

Autocars	62 jours	303 jours	365 jours	TMJ été/ TMJ annuel
	TMJ été	TMJ reste de l'année	TMJ annuel	
Le Perthus	479	303	333	1,44
Biriadou	207	143	154	1,34
<b>Total</b>	<b>686</b>	<b>446</b>	<b>486</b>	<b>1,41</b>

Source : CETE-SO, ASF

**GRAPHIQUE 17. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS MENSUELS AU PERTHUS ET À BIRIATOU**



Source : CETE-SO, ASF

En 2006, 2 millions de passagers ont traversé la frontière à Biriadou en autocar et 4,7 millions au Perthus ; 44 % des passagers étaient français, 20,5 % espagnols et 1,8 % portugais.

Le nombre moyen de places offertes est 52 par autocar. Le nombre moyen de passagers est de 38 par autocar (y compris les autocars vides), soit un taux d'occupation moyen de 72 % ; La part des autocars vide est de :

- 10 % des autocars à Biriadou (11% en été et 9% hors été)
- 6 % au Perthus (8% en été et 2% hors été).

Par nature de service, les trajets occasionnels représentent 47 % du total, les circuits 39 % (trajets aller-retour des mêmes voyageurs dans un même véhicule), les autres déplacements correspondant à des trajets réguliers (14%).

La répartition échange avec la France /transit à travers la France est la suivante :

**TABLEAU 5. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS AU PERTHUS ET À BIRIATOU**

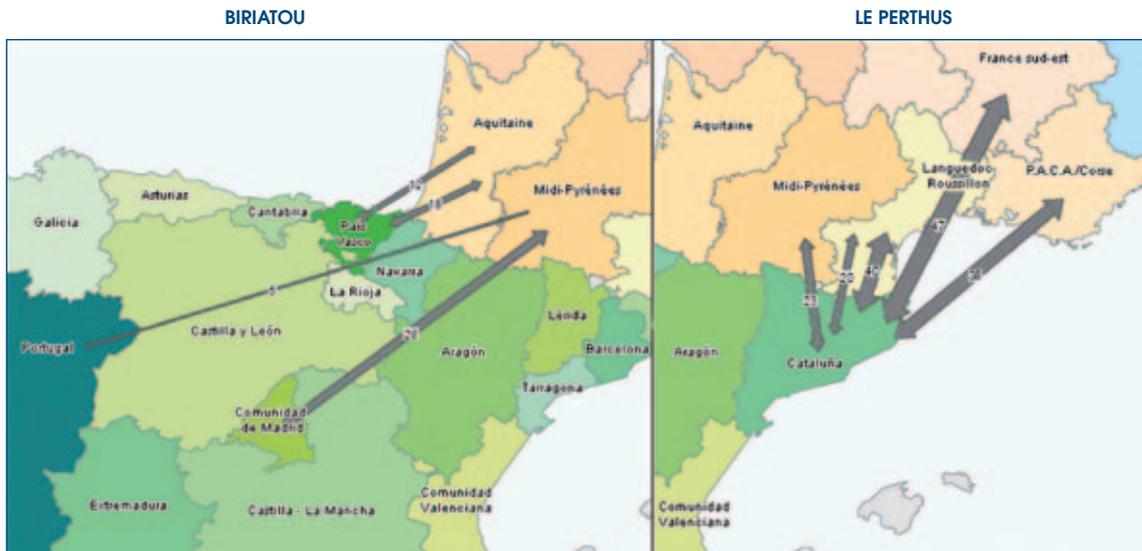
2006	Nombre de	Echange		Transit	
		Valeur	%	Valeur	%
Perthus HS	Bus	235	77%	68	23%
	Voyageurs	9 925	83%	1 962	17%
Perthus ETE	Bus	163	34%	316	66%
	Voyageurs	5 562	30%	12 712	70%
Biriadou HS	Bus	111	78%	32	22%
	Voyageurs	3 899	78%	1 124	22%
Biriadou ETE	Bus	133	64%	74	36%
	Voyageurs	4 302	61%	2 728	39%

Total frontière TMJA 2006		Echange	Transit	Total
		Bus	338 69%	149 31%
Voyageurs		13 151 72%	5 186 28%	18 337 100%

Les 3 cartes ci-après illustrent respectivement :

- Les principaux flux annuels d'autocars à Biriadou et au Perthus (hors été).
- Les principaux flux d'autocars à Biriadou en été.
- Les principaux flux d'autocars au Perthus en été.

**CARTE 18. PRINCIPAUX FLUX ANNUELS D'AUTOCARS À BIRIADOU ET AU PERTHUS**



Source : CETE-SO

En 2006, hors été, le point de passage de Biriadou a enregistré un TMJ de 143 autocars. Les 4 relations indiquées pour cette zone représentent 44 % de l'ensemble des autocars qui traversent la frontière franco-espagnole par Biriadou. Le Perthus affiche quant à lui un TMJ de 303 autocars pendant la même période. Les 5 principales relations figurant sur la carte représentent 55 % de l'ensemble des autocars qui traversent la frontière par Le Perthus.

CARTE 19. PRINCIPAUX FLUX D'AUTOCARS À BIRIATOU EN ÉTÉ



Source : CETE-SO

Cette carte montre les 5 relations les plus significatives de l'ensemble des autocars qui traversent la frontière par Bariatou pendant les 2 mois d'été. Ce flux représente 28 % du trafic qui passe par cette zone pendant l'été, le TMJ étant de 207 autocars.

CARTE 20. PRINCIPAUX FLUX D'AUTOCARS AU PERTHUS EN ÉTÉ



Source : CETE-SO

Cette carte montre les 10 relations correspondant aux principaux flux d'autocars qui passent par Le Perthus en été. Le TMJ correspondant est de 479 autocars et représente 46 % du trafic total qui traverse ce point de passage frontalier.

La ventilation du flux d'autocars se présente de la manière suivante :

- Par point de passage : 2/3 par Le Perthus et 1/3 par Biriadou.
- Par saison : 2/3 pendant les 2 mois d'été et 1/3 pendant le reste de l'année.

#### 4.1.4. EXPLOITATION DE L'ENQUÊTE TOURISME DE L'IET

L'Institut de Estudios Turísticos (IET, Institut d'études touristiques) est un organisme intégré au Secretaría de Estado de Turismo (secrétariat d'État au Tourisme) du Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (Ministère de l'Industrie, du Tourisme et du Commerce). Il étudie les facteurs qui ont une influence sur le tourisme et se charge de la collecte et de l'évaluation des informations et données touristiques, ainsi que de l'élaboration des statistiques correspondantes. L'IET publie en particulier des informations sur le nombre annuel et les caractéristiques des visiteurs étrangers non résidents qui se rendent en Espagne.

En termes de couverture territoriale, cette enquête inclut la collecte mensuelle d'informations aux points frontaliers, quelle que soit la voie d'accès utilisée (routes, aéroports, ports maritimes ou rail). En ce qui concerne la route, les résultats proviennent d'une évaluation du taux moyen d'occupation et de la nationalité des différents types de véhicules qui entrent par 22 points de passage frontaliers, les informations étant saisies manuellement sur ordinateur. Pour ce qui est des autres modes de transport, des enquêtes ont lieu dans 17 aéroports répartis sur l'ensemble du territoire espagnol, dans les 6 principaux ports de passagers et au terminal de ferries du port d'Algésiras (dont l'importance en termes de flux de voyageurs à certaines époques de l'année exige un traitement différencié), et auprès des passagers des trains des lignes internationales en provenance de la France et du Portugal.

Les déplacements des voitures et autocars sont analysés en fonction des critères suivants :

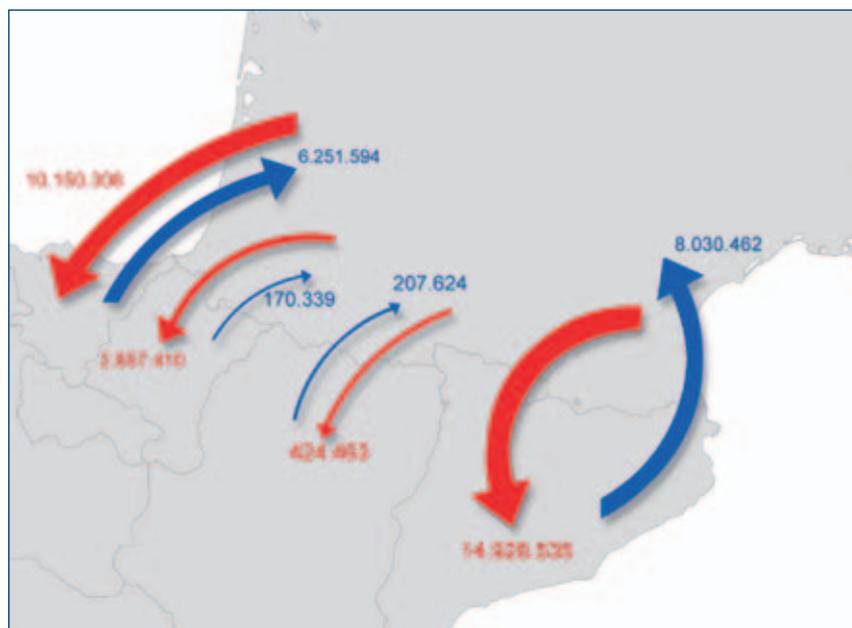
- Nombre de personnes ne résidant pas en Espagne entrant sur le territoire espagnol (base de données FRONTUR).
- Nombre de personnes résidant en Espagne entrant sur le territoire français (base de données FAMILITUR).

Ces informations sont complétées par des données statistiques émanant d'autres organismes :

- Données touristiques du Portugal (DG Turismo).
- Migrations alternantes comptabilisées en Espagne (INE) et en France (INSEE).
- Migrations en provenance ou à destination du Maghreb (opération « Passage du détroit »).

La carte ci-dessous montre les flux de trafic de voyageurs qui traversent la frontière pyrénéenne dans les deux sens confondus, par région.

**CARTE 21. NOMBRE D'ÉTRANGERS ENTRANT EN ESPAGNE (FLÈCHES ROUGES)  
ET NOMBRE D'ESPAGNOLS SORTANT D'ESPAGNE (FLÈCHES BLEUES) EN 2006**



Source : IET

Au total, 28,4 millions d'étrangers sont entrés en Espagne et 14,6 millions d'Espagnols sont sortis d'Espagne ce qui représentent 43 millions de voyageurs qui ont traversé la frontière franco-espagnole en 2006 dans un seul sens. Plus de la moitié d'entre eux sont passés par la Catalogne, le second point de passage le plus fréquenté étant le Pays Basque (38 %).

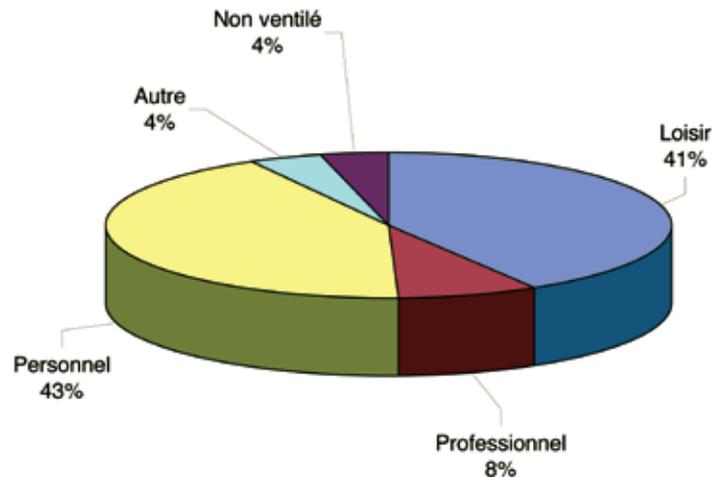
Les enquêtes de l'IET permettent également de déterminer les motifs de ces déplacements, ainsi que les points d'origine et de destination en fonction du sens.

**TABLEAU 6. NOMBRE DE PASSAGERS DE VOITURES OU D'AUTOCARS RÉSIDANT EN ESPAGNE OU EN FRANCE PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT**

Motif	Nord-Sud <sup>(1)</sup>		Sud-Nord <sup>(2)</sup>		Total
	Voitures	Autocar	Voiture	Autocar	
Vacances, loisirs	34%	57%	48%	60%	41%
Professionnel	4%	5%	15%	2%	8%
Personnel (famille, santé)	53%	3%	32%	7%	43%
Autres motifs	3%	13%	5%	21%	4%
Non précisé	6%	22%	0%	10%	4%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100,0</b>

<sup>(1)</sup>Voyageurs résidant en France. <sup>(2)</sup>Voyageurs résidant en Espagne

Source : IET



Le graphique ci-dessus montre que la majorité des déplacements ont pour motifs les loisirs et les raisons personnelles, celles-ci incluant notamment les achats et les rendez-vous chez le médecin.

Les principaux pays d'origine et les principales régions de destination des étrangers qui se sont rendus en Espagne en 2006 sont répertoriés dans le Tableau 7, qui montre que 81 % des visiteurs venaient de France.

On y constate également que les principales destinations des voyageurs étaient la Catalogne (51 %) et le Pays basque (25 %).

**TABLEAU 7. FLUX NORD-SUD PAR ROUTE : 28,4 MILLIONS DE VOYAGEURS**

Nationalité des voyageurs entrant en Espagne par la frontière française	%	Destination	%
France	81%	Catalogne	51%
Allemagne	3%	Pays Basque	25%
Pays Bas	2%	Navarre	9%
Royaume-Uni	1%	Communauté de Valence	3%
Italie	1%	Andalousie	2%
Belgique	1%	Aragon	1%
Suisse	1%	Madrid	1%
Portugal	1%	Castille et Léon	1%
Resto de l'Europe	7%	Autres communautés autonomes	2%
Resto du Monde	2%	Voyageurs en transit	5%

Le Tableau 8 montre les principales régions d'origine et pays de destination des personnes résidant en Espagne qui ont traversé les Pyrénées par la route en 2006.

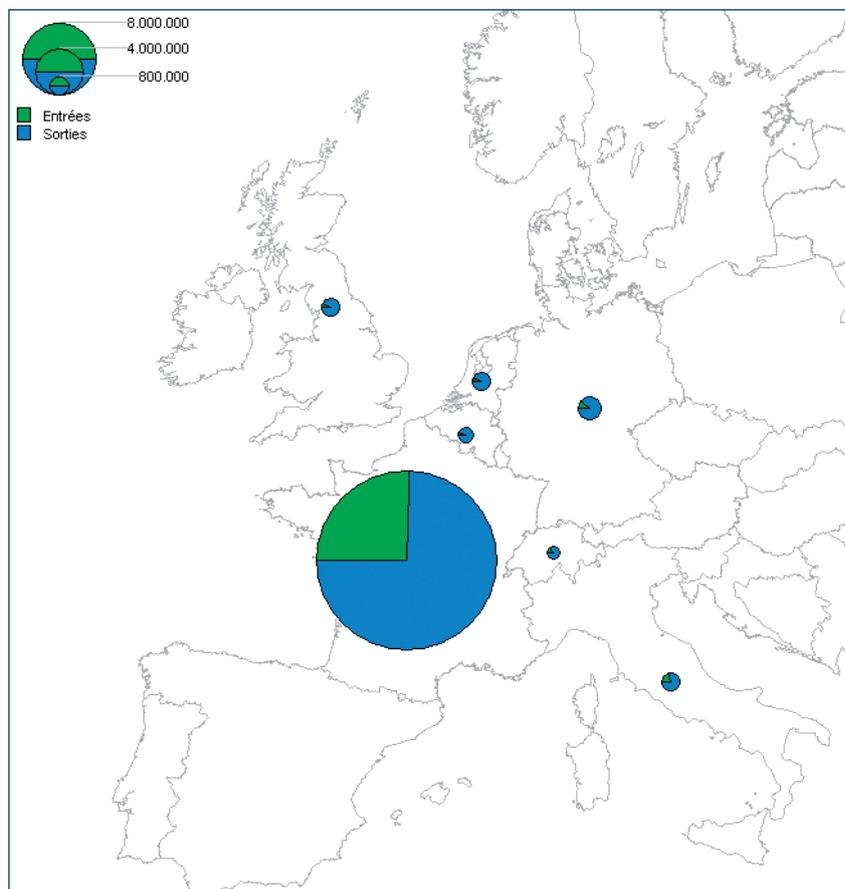
La Catalogne et le Pays basque ont été les communautés autonomes frontalières avec la France qui ont enregistré le flux le plus élevé de résidents espagnols (75 %) en 2006. Avec plus de 96 % du total, la France et la principauté d'Andorre ont été quant à elles les destinations les plus fréquentes.

**TABLEAU 8. FLUX SUD-NORD PAR ROUTE : 14,6 MILLIONS VOYAGEURS**

Origine	%	Destination des voyageurs espagnols traversant la frontière française	%
Catalogne	42%	France	66,7%
Pays Basque	33%	Andorre	29,7%
Pays Basque	6 %	Italie	0,9%
Madrid	5 %	Allemagne	0,7%
Navarre	4 %	Suisse	0,3%
Aragon	2	Royaume-Uni	0,3%
Castille et Léon	1 %	Pays Bas	0,2%
Andalousie	1 %	Belgique	0,2%
Autres communautés autonomes	6 %	Autres pays	1%

La Carte 22 montre les principales régions d'Europe par lesquelles les espagnols sont entrés en Espagne et par lesquelles les étrangers ont quitté le territoire espagnol en passant par la frontière pyrénéenne.

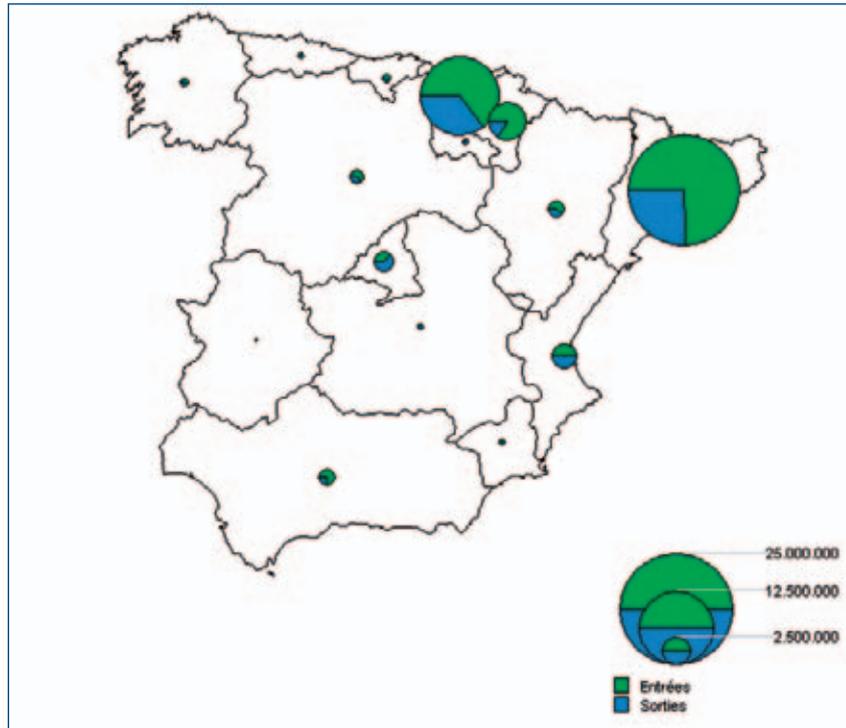
**CARTE 22. PRINCIPALES ORIGINES ET DESTINATIONS EN EUROPE EN 2006**



Source : IET

La carte ci-dessous montre les entrées d'étrangers et les sorties d'espagnols par la frontière avec la France, par communauté autonome.

**CARTE 23. PRICIPALES RÉGIONS D'ORIGINE OU DE DESTINATION EN ESPAGNE EN 2006**



Source : IET

#### 4.1.5. ESTIMATION DU FLUX DE VOYAGEURS

Le flux de voyageurs qui traversent les Pyrénées par la route est estimé à partir d'une part des trafics mesurés par les comptages, et d'autre part, du taux d'occupation des véhicules. Les taux d'occupation retenus sont les suivants :

- 2 passagers par voiture (taux mesurés lors d'enquêtes immatriculation et confirmé par les enquêtes tourisme)
- 38 passagers par autocar (taux mesuré par l'enquête autocars 2006 sur les 2 autoroutes). A noter que les enquêtes tourisme exploitées en 2004 avaient donné un taux d'occupation de 27 voyageurs par autocar.

Le flux total de voyageurs ainsi obtenu figure dans le tableau ci-dessous.

**TABLEAU 9. ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2006**

Type de véhicule	TMJ	Taux d'occupation (nombre de passagers/véhicule)	Nombre de voyageurs/jour	Nombre de voyageurs en 2006 (en millions)
Voiture	122 300	2	244 600	89,3
Autocar	650	38	24 700	9,0
<b>Total</b>			<b>269 300</b>	<b>98,3</b>

Source : IET

Le Tableau 10 montre leur ventilation par origine et destination.

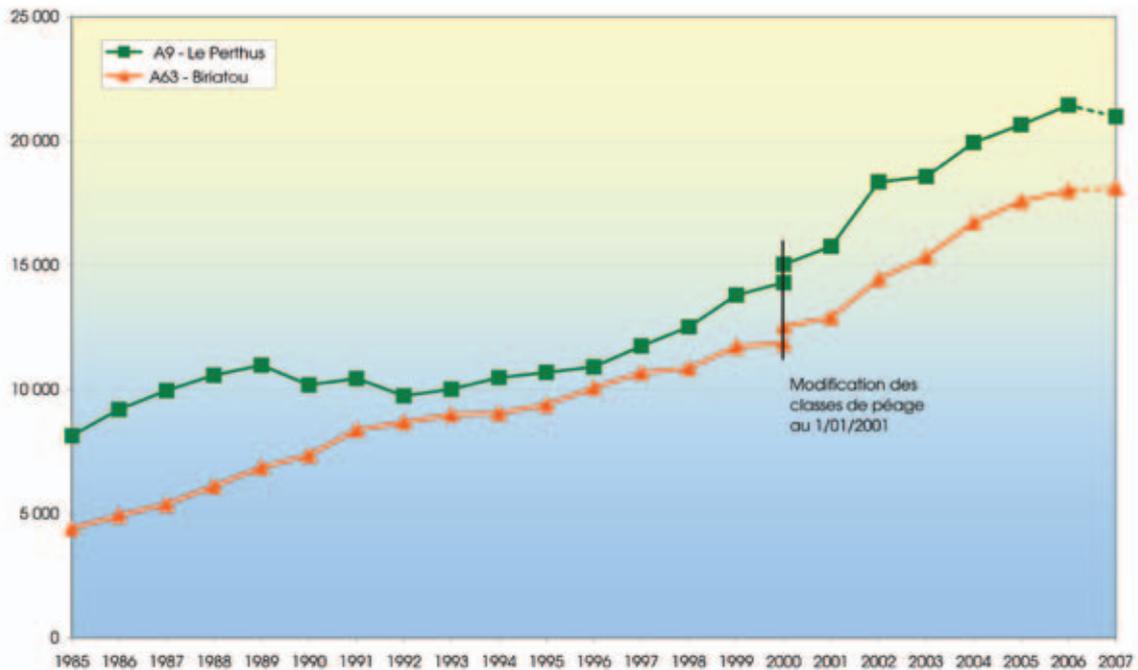
**TABLEAU 10. VENTILATION PAR ORIGINE/DESTINATION ET TYPE DE VÉHICULE DES VOYAGEURS QUI ONT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES PAR ROUTE EN 2006**

Origine/Destination	Voitures		Autocars		Total (millions)
	%	Millions	%	Millions	
France	85%	75,9	72%	6,5	82,4
Reste de l'Europe	15%	13,4	28%	2,5	15,9
<b>Total</b>		<b>89,3</b>		<b>9,0</b>	<b>98,3</b>

#### 4.1.6. ZOOM SUR LES DEUX AUTOROUTES

Le nombre de véhicules ayant emprunté les autoroutes du littoral étant particulièrement important pour le calcul du nombre total de voyageurs qui ont traversé la frontière des Pyrénées, le Graphique 18 montre l'évolution du TMJ des véhicules légers sur les autoroutes à péage A-9 (Le Perthus) et A-63 (Biarritz) de 1985 à 2006.

**GRAPHIQUE 18. ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER DE VÉHICULES LÉGERS SUR LES AUTOROUTES PYRÉNÉENNES**



Source : ASF, péages

## 4.2. TRAFIC FERROVIAIRE

La France et l'Espagne sont reliées par différents types de services ferroviaires :

- Lignes internationales : via Irun et Portbou
- Ligne régionale : via Portbou
- Ligne locale (cercanías) : Barcelone – La Tour de Carol
- Ligne locale (cercanías) : Lasarte Oria – Hendaye (EuskoTren)

La majorité des voyageurs qui passent la frontière en train empruntent les lignes internationales (85 %), les lignes de desserte régionale et locale n'assurant respectivement que 13 % et 2 % du flux total de voyageurs.



En valeur absolue, 1,17 millions de voyageurs ont pris le train pour traverser les Pyrénées en 2006 :

- Lignes internationales : 1 005 000 voyageurs
- Ligne régionale : 152 853 voyageurs
- Ligne locale (cercanías) : environ 16 200 voyageurs

Les voyageurs disposant d'un Pass Inter Rail ne sont pas inclus dans les statistiques détaillées, car ils n'ont pas besoin d'acheter de billet pour les trains conventionnels. Ils ne sont comptabilisés que sur les trains pour lesquels une réservation est obligatoire.

#### 4.2.1. TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONAL

Selon le fichier SNCF, le nombre de billets vendus en 2006 sur les lignes France-Espagne se présente de la manière suivante :

- 350 000 dans le sens France - Espagne
- 97 000 dans le sens Espagne - France

Pour estimer le nombre total de voyageurs Français et Espagnols, les hypothèses sont les suivantes :

- A l'image des voyageurs routiers, hypothèse qu'il y a 2 fois moins d'Espagnols à venir en France qu'il n'y a de Français à aller en Espagne
- De plus, hypothèse que le comportement des Espagnols est semblable à celui des français pour l'achat des billets.

En 2006, 97 000 billets aller-retour, 168 000 billets aller et 84 000 billets retour à destination de l'Espagne ont été vendus en France et 49 000 billets aller-retour, 84 000 billets aller et 168 000 billets retour à destination de la France ont été vendus en Espagne.

Cela correspond à un flux total de 398 000 passagers dans chaque sens.

En ce qui concerne les autres liaisons internationales, les informations fournies par RENFE pour 2006 (dans les deux sens confondus) sont les suivantes :

- Espagne - France : 514 499 voyageurs dans les deux sens confondus.
- Espagne - Portugal : 173 434 voyageurs dans les deux sens confondus.
- Espagne - Reste de l'Europe : 98 184 voyageurs dans les deux sens confondus.

Selon les informations fournies par le Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações portugais (MOPTC), 110 816 voyageurs ont pris le train pour effectuer le trajet Portugal-France et/ou vice-versa.

Sur la base des chiffres ci-dessus, dans les deux sens confondus, l'estimation du total de voyageurs qui ont franchi la frontière des Pyrénées en 2006 par les lignes internationales est de 1 005 000 voyageurs, calculés de la manière suivante :

- Espagne - France (fichier SNCF) :  $398\,000 \times 2 = 796\,000$  voyageurs
- Espagne - Reste de l'Europe (données fournies par RENFE) : 98 184 voyageurs
- Portugal - France (données fournies par le MOPTC) : 110 816 voyageurs

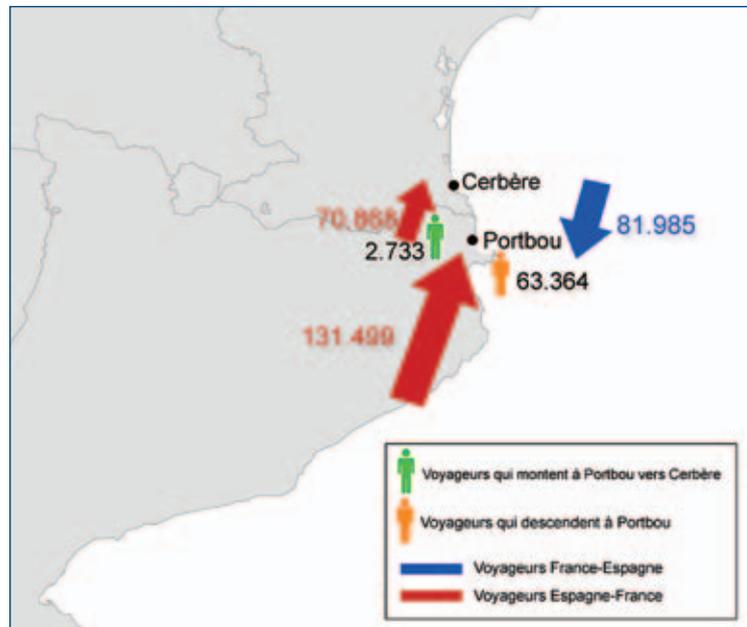
#### 4.2.2. TRAFIC FERROVIAIRE RÉGIONAL

Selon les données fournies par le réseau RENFE Media Distancia (moyenne distance) en 2006, 131 499 voyageurs ont emprunté le couloir Espagne-France de la façade méditerranéenne de ce réseau en 2006 ; 48 % d'entre eux (63 364 voyageurs) étant descendus à Portbou et 2 733 y étant montés, 70 868 voyageurs ont traversé la frontière française dans un train de RENFE Media Distancia.

Si l'on compare le nombre de voyageurs dans chaque sens, on constate que 54 % d'entre eux voyageaient dans le sens France-Espagne.

Le flux de passagers de lignes régionales qui ont traversé la frontière franco-espagnole par la façade méditerranéenne en 2006 se présente de la manière suivante :

**CARTE 24. ENTRÉES ET SORTIES DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LA FRONTIÈRE EN TRAIN PAR LA FAÇADE MÉDITERRANÉENNE**



Source : RENFE Media Distancia

#### 4.2.3. TRAFIC FERROVIAIRE LOCAL

Sur la façade méditerranéenne, outre la ligne Portbou-Cerbère, les voyageurs qui souhaitent passer la frontière en train peuvent aussi emprunter la ligne Barcelone-La Tour de Carol. Il s'agit de la ligne C3 de RENFE (L'Hospitalet-Vic - Ripoll - Puigcerdà).

Quatre trains desservent chaque jour La Tour de Carol et cinq trains assurent quotidiennement la liaison La Tour de Carol-Barcelone. Les horaires varient selon le sens du trajet. Dans le sens Barcelone-La Tour de Carol, les trains sont concentrés dans la matinée ; dans le sens contraire, ils sont répartis tout au long de la journée.

Les jours ouvrables, le nombre moyen de voyageurs par jour a évolué de la manière suivante entre 2003 et 2006 :

**TABLEAU 11. ÉVOLUTION DU NOMBRE JOURNALIER DE VOYAGEURS À DESTINATION/EN PROVENANCE DE LA TOUR DE CAROL ENTRE 2003 ET 2006**

	2003	2004	2005	2006
À destination de La Tour de Carol	36	36	24	40
En provenance de La Tour de Carol	62	62	22	41

Source : RENFE Cercanías

On constate une importante diminution du nombre de voyageurs en 2005 par rapport aux années précédentes, pendant lesquelles les chiffres sont restés stables (même nombre de voyageurs en 2003 et 2004, dans un sens comme dans l'autre). L'année 2006 se caractérise par une remontée du nombre de voyageurs par rapport à 2005, les chiffres allant jusqu'à dépasser ceux des années 2003-2004 dans le sens Barcelone-La Tour de Carol. Dans le sens inverse, bien que le nombre de voyageurs ait légèrement augmenté, il n'a pas retrouvé le niveau de l'année 2004.

Les lignes locales (cercanías) transportent environ 16 200 voyageurs par an (81 voyageurs/jour ouvrable \* 200 jours ouvrables/an = 16 200 voyageurs/an).

### 4.3. TRAFIC AÉRIEN

Le transport aérien de voyageurs revêt une grande importance en Espagne et au Portugal, tant à l'échelle nationale qu'internationale. Il convient cependant de tenir compte du poids des flux qui ont pour destination ou provenance les îles espagnoles (Baléares et Canaries) et portugaises (Les Açores et Madère). Le trafic des îles espagnoles représente 40 % du trafic entre l'Espagne et l'Europe et celui des îles portugaises 10 % du trafic entre le Portugal et l'Europe. Les îles n'étant pratiquement pas concernées par le transport terrestre et maritime, elles ne sont pas prises en compte par l'Observatoire.

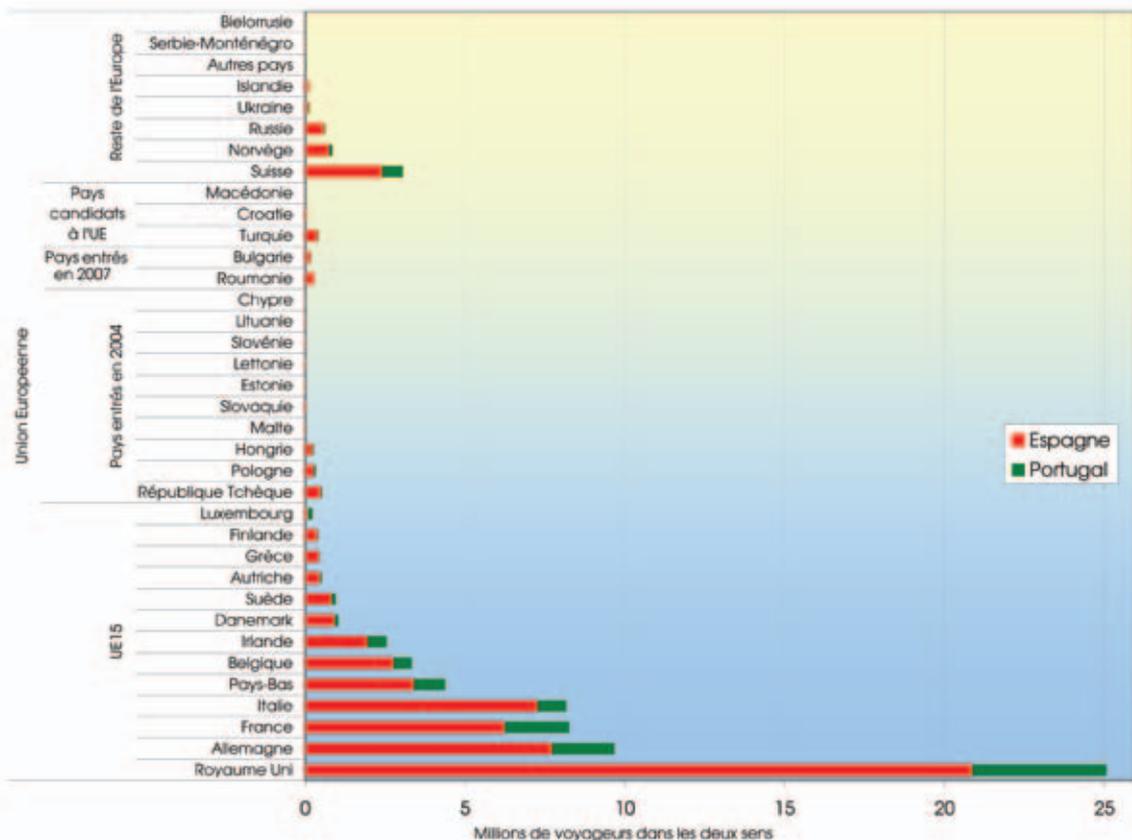
La période 2002-2006 a été marquée par une augmentation de 37 % du nombre de passagers internationaux et un accroissement légèrement supérieur (81 %) du nombre de passagers entre l'Espagne péninsulaire et l'Europe.

En 2006, le nombre total de passagers a augmenté de 6,6 % en Espagne (y compris les îles) (193 553 178 passagers), soit 1 point de plus que la croissance moyenne des aéroports européens et 3 points de moins que celle de l'ensemble des aéroports ACI (Conseil international des aéroports). En Espagne péninsulaire, cette croissance a été de 7,6% (129 365 199 passagers). Cette croissance a été particulièrement sensible dans les aéroports de Madrid-Barajas, où elle a atteint 8 % (46 millions de passagers, dont 55 % en international), et de Barcelone, où elle s'est élevée à 11 % (30 millions de passagers, dont 52 % en international).

Signalons que, de tous les aéroports des régions limitrophes des Pyrénées françaises et espagnoles, celui de Barcelone est sans doute le plus important. Son trafic international de voyageurs s'est élevé à 15,6 millions de passagers en 2006.

Le Graphique 19 montre la répartition du trafic entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

**GRAPHIQUE 19. TRAFIC DE PASSAGERS AÉRIENS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2006**



Source : AENA (Espagne) et INAC (Portugal)

Le nombre total de voyageurs aériens entre la Péninsule Ibérique et l'Europe s'élève à **71,7 Millions** pour l'année 2006.

Avec 25,0 millions de voyageurs en 2006, le Royaume-Uni est le principal pays d'origine/ de destination des passagers. Il est suivi, loin derrière, par l'Allemagne (9,7 millions), l'Italie (8,2 millions) et la France (8,2 millions).

La majeure partie des passagers qui voyagent entre l'Espagne péninsulaire et la France vont ou viennent des aéroports parisiens (83 % du total).

Le Tableau 12 montre la ventilation des passagers dont l'origine ou la destination est la Péninsule Ibérique.

**TABLEAU 12. VENTILATION DES PASSAGERS AÉRIENS DONT L'ORIGINE OU LA DESTINATION EST LA PÉNINSULE IBÉRIQUE, 2006**

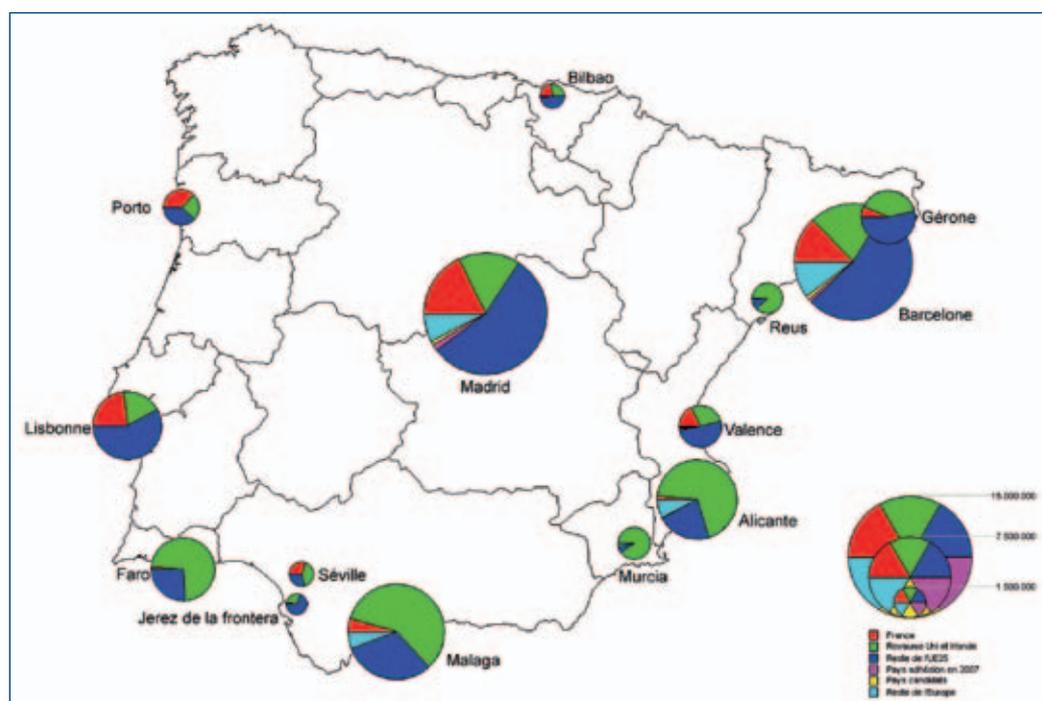
		Total dans les deux sens confondus (millions de passagers)		
		Espagne (hors îles)	Portugal (hors îles)	Total
Union Européenne	Ancienne UE-15	53,2	11,7	64,9
	Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	1,1	0,1	1,2
	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	0,4	0,0	0,4
Pays candidats		0,4	0,0	0,4
Reste de l'Europe		3,9	0,9	4,8
<b>Total Europe</b>		<b>59,0</b>	<b>12,7</b>	<b>71,7</b>
<i>Ancienne UE-15 + Suisse + Norvège</i>		<i>56,3</i>	<i>12,5</i>	<i>68,8</i>

Source : AENA (Espagne) et INAC (Portugal)

À signaler qu'en 2006, dans les deux sens confondus, 29,3 millions de passagers ont emprunté les lignes aériennes reliant le Royaume-Uni, l'Allemagne et la Hollande aux Baléares et aux Canaries.

La Carte 25 offre un aperçu schématique du trafic des principaux aéroports d'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe.

**CARTE 25. TRAFIC DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC LE RESTE DE L'EUROPE, 2006**



Source : AENA (Espagne) et INAC (Portugal)



Les aéroports dont les flux de trafic entre l'Espagne (péninsulaire) et l'Europe sont les plus élevés sont les suivants :

- |             |        |             |        |
|-------------|--------|-------------|--------|
| • Espagne   |        | • Europe    |        |
| - Madrid    | 14,8 M | - Londres   | 14,7 M |
| - Barcelone | 13,8 M | - Paris     | 5,7 M  |
| - Málaga    | 9,6 M  | - Amsterdam | 4,6 M  |
| - Alicante  | 6,9 M  | - Francfort | 4,3 M  |
| - Valence   | 2,4 M  | - Bruxelles | 3,3 M  |

#### 4.4. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

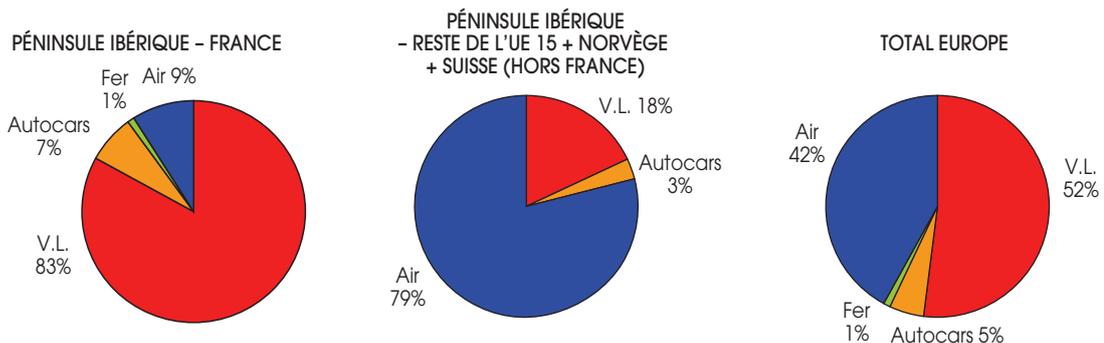
La synthèse du transport de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et l'Europe est présentée dans le Tableau 13 sur lequel il faut apporter les précisions suivantes :

- La ventilation origine/destination du trafic V.L. par route en provenance ou à destination de la Péninsule Ibérique est issue des résultats des enquêtes menées par l'IET en 2004 et est ramenée à deux groupes : d'une part la France et d'autre part le reste de l'Europe. Le trafic en provenance ou à destination des pays candidats à l'adhésion et des pays européens non inclus à l'ensemble formé par l'UE-15 + Suisse + Norvège est très faible et ne peut être différencié.
- La ventilation origine/destination du trafic autocars est issue de l'enquête autocars 2006.
- Le calcul du nombre total de voyageurs par route s'effectue à partir de la moyenne du total enregistré en 2006 sur les routes transpyrénéennes, sur la base d'un taux d'occupation de 2 passagers par voiture et de 38 passagers par autocar (comme indiqué dans l'étude 2006 du CETE).
- Du fait de sa faible importance, le trafic de voyageurs empruntant les lignes maritimes Barcelone-Gênes/Rome et Bilbao/Santander-Southampton a été négligé.

**TABLEAU 13. RÉSUMÉ DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2006 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)**

Mode de transport	France	Reste de l'UE-15 + Norvège + Suisse (hors France)	Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	Reste de l'Europe*	TOTAL
Route	Voitures	75,9	13,4			89,3
	Autocars	6,5	2,5			9,0
Rail	1,1	0,1				1,2
Voie aérienne	8,3	60,5	1,2	0,4	1,3	71,7
<b>Total</b>	<b>91,8</b>	<b>76,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,4</b>	<b>1,3</b>	<b>171,2</b>

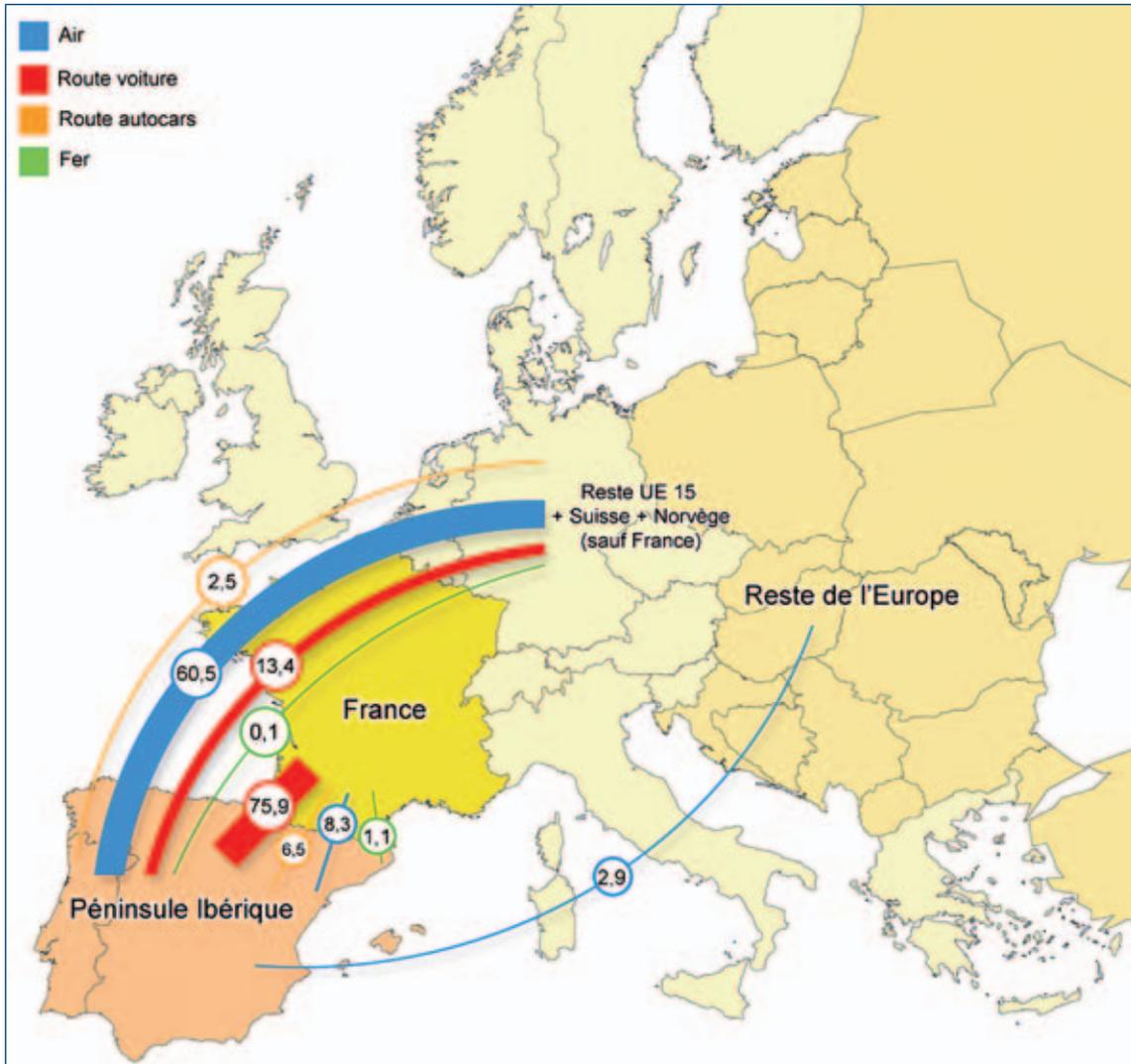
\* Reste de l'Europe : Albanie, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Macédoine, Moldavie, Serbie et Monténégro, Russie, Turquie, Ukraine.



Source : Route : IET et Ministerio de Fomento (Espagne), Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, ASF (France) - Rail : SNCF (France) et RENFE (Espagne) - Air : AENA (Espagne) et INAC (Portugal).

La Carte 26 fournit une représentation schématique de ces données.

**CARTE 26. SCHÉMA DE LA VENTILATION DU TRAFIC DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE, 2006**



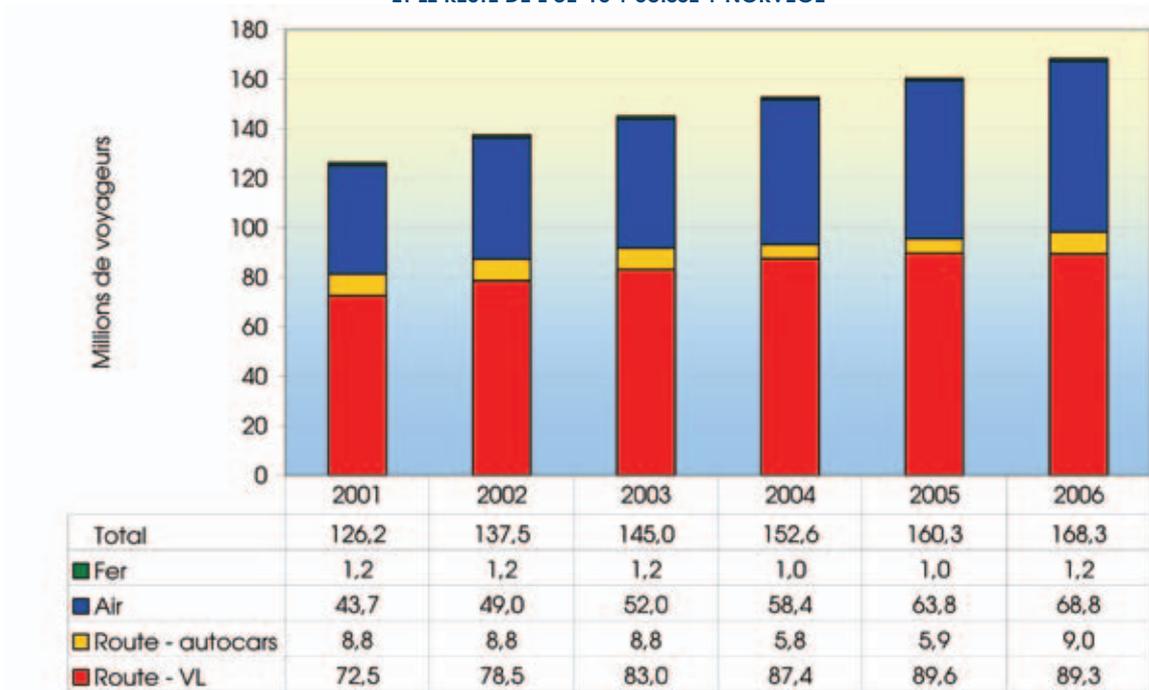
#### 4.5. ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE 2001 ET 2006

Ce présent chapitre rassemble les données sur les flux de voyageurs telles qu'elles figurent dans les documents suivants :

- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003).
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003).
- Données 2003 : supplément du Document n° 3, Principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004).
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006).
- Données 2005 : supplément du Document n° 4, Principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007).
- Données 2006 : présent document.

Le Graphique 20 montre l'évolution du trafic de voyageurs au travers des Pyrénées, entre la Péninsule Ibérique et l'ancienne UE15 plus la Suisse et la Norvège, entre 2001 et 2006.

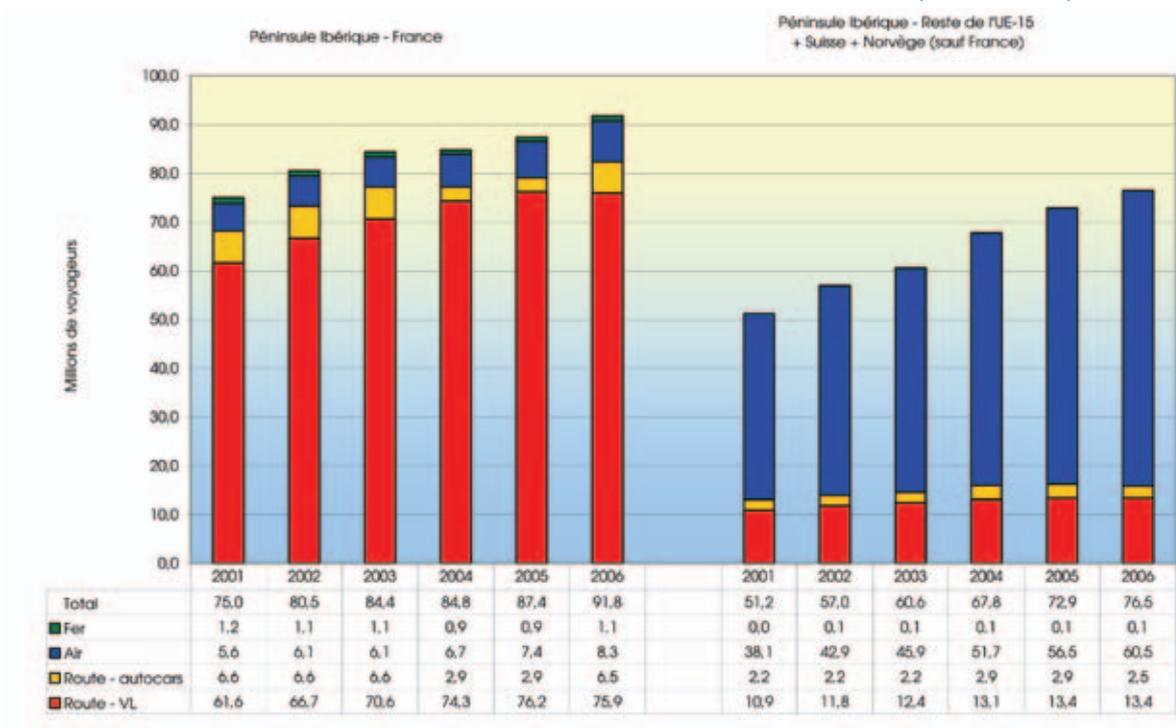
**GRAPHIQUE 20. ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 + SUISSE + NORVÈGE**



L'évolution du nombre de voyageurs traversant les Pyrénées en train est très peu significative tout au long de la période considérée. La tendance générale est cependant à la baisse.

Le Graphique 21 reprend les données du graphique précédent, mais en séparant le trafic entre l'échange Péninsule Ibérique - France, et le transit Péninsule Ibérique - reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse.

**GRAPHIQUE 21. ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE, ET ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 + NORVÈGE + SUISSE (HORS FRANCE)**





Le flux total de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse a évolué de la façon suivante :

**TABLEAU 14. EVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'ANCIENNE UE-15 + NORVÈGE + SUISSE**

	Evolution 2001/2006		2005/2006
	Total	Moyenne annuelle	
Total	33%	5,9%	5,0%
Route (voitures)	23%	4,3%	-0,3%
Voie aérienne	57%	9,5%	7,8%

Entre 2001 et 2006, le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15, la Suisse et la Norvège a augmenté de 5,9% par an en moyenne. Entre 2005 et 2006, l'augmentation a été inférieure à cette moyenne (5,0%).

Le nombre de voyageurs franchissant la frontière franco-espagnole en V.L. a augmenté en moyenne de 4,3% par an pendant les 5 dernières années. Entre 2005 et 2006, ce nombre a stagné.

Le flux de passagers aériens entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse, a augmenté en moyenne de 9,5% par an pendant les 5 dernières années. Entre 2005 et 2006, l'augmentation a encore été importante : 7,8%. Cet accroissement est essentiellement à mettre à l'actif des petits et moyens aéroports où opèrent les compagnies low cost.

La répartition modale a évolué entre 2001 et 2006 : la part de la route a diminué de 57% à 53% et celle de l'aérien a augmenté passant de 35% à 41%.

Entre 2001 et 2006, le trafic des autocars est passé de 600 à 650 autocars par jour, soit en moyenne 10 autocars de plus par jour. Par contre, suivant les sources utilisées (enquêtes visuelles de 2001 à 2003, enquête tourisme en 2004 et 2005, enquête par interview pour 2006) le taux d'occupation des autocars a varié de 40 voyageurs/autocars à 27 puis en 2006 à 38 voyageurs par autocars. Il semble que les flux par autocars des années 2004 et 2005 basés sur les taux d'occupation des enquêtes tourisme soient minorés.

Le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et la France a évolué de la manière suivante :

**TABLEAU 15. EVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE**

	Evolution 2001/2006		2005/2006
	Total	Moyenne annuelle	
Total	22%	4,1%	5,0%
Route (voitures)	23%	4,3%	-0,4%
Voie aérienne	48%	8,2%	12,2%

Le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse (hors France) a lui aussi augmenté :



**TABEAU 16. AUGMENTATION DU FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'ANCIENNE UE-15 + NORVÈGE + SUISSE (HORS FRANCE)**

	Evolution 2001/2006		2005/2006
	Total	Moyenne annuelle	
Total	49%	8,4%	4,9%
Route (voitures)	23%	4,2%	0,0%
Voie aérienne	59%	9,7%	7,1%

Le fait caractéristique est l'importante augmentation de l'échange aérien entre la Péninsule Ibérique et la France : + 12,2% entre 2005 et 2006, augmentation supérieure à la moyenne des 5 années 2001-2006 (8,2% par an).

Pour les flux aérien entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15, la Suisse et la Norvège sans la France, l'augmentation entre 2005 et 2006 (+ 7,1%) est inférieure à la moyenne des 5 années 2001-2006 (9,7% par an).

Dans la répartition modale, la part de l'aérien augmente même pour les trajets moyenne distance de l'échange avec la France : 7,5% en 2001 et 9,0% en 2006.



## 5 FLUX DE MARCHANDISES

Pour élaborer ce document, l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées a utilisé les données provenant des opérateurs de transport et des responsables d'infrastructures :

- Pour le transport par route : les informations proviennent des postes de comptage situés de part et d'autre de la frontière pyrénéenne. À noter que, l'enquête TRANSIT ayant lieu tous les cinq ans, l'OTF a utilisé les résultats de l'enquête 2004 pour les répartition par origine-destination.
- Pour le transport par rail : les informations émanent de la SNCF, la société chargée de l'exploitation du réseau français, et de RENFE, l'opérateur ferroviaire espagnol.
- Pour le transport maritime : les informations ont été fournies par l'organisme espagnol Puertos del Estado et les ports du Portugal.

### 5.1. PAR ROUTE

En ce qui concerne le transport international de marchandises par route, les principales sources d'information de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées ont été les suivantes :

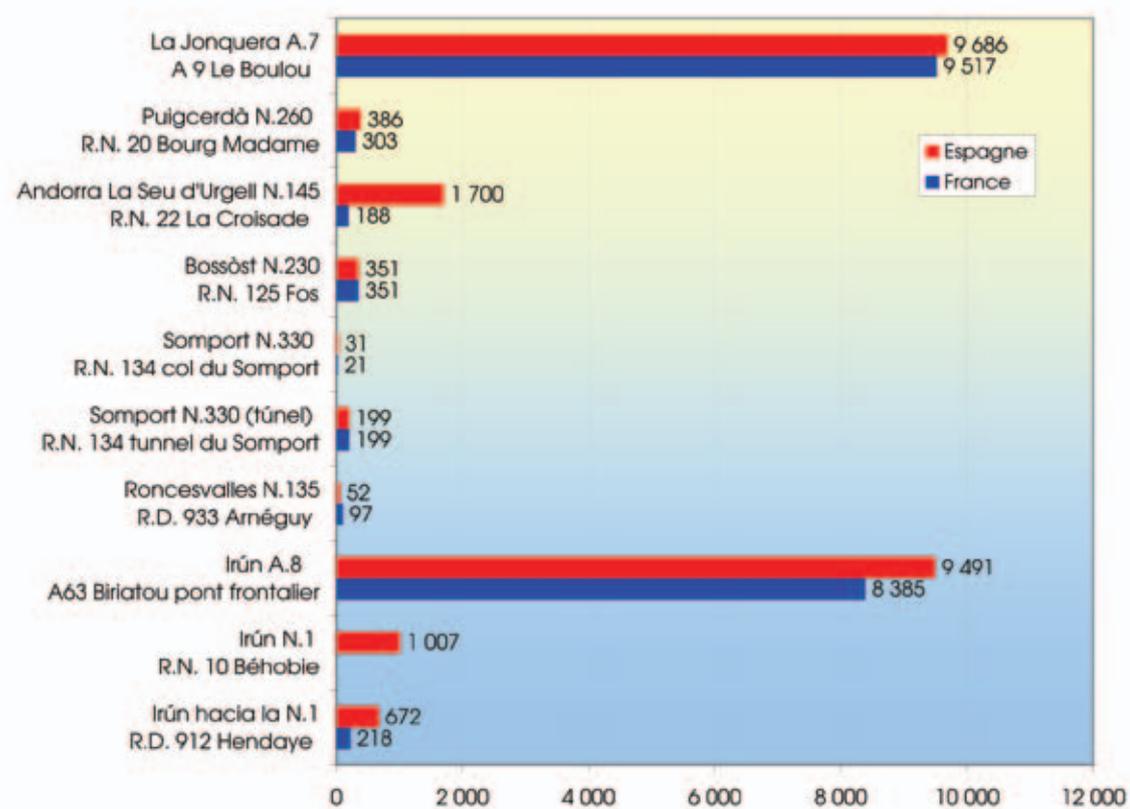
- La carte du trafic 2006 élaborée par le Ministerio de Fomento a permis à l'OTF de disposer de données sur les flux de véhicules qui passent par tous les postes de comptage d'Espagne (permanents et temporaires), en différenciant les véhicules lourds et légers, en termes de trafic moyen journalier annuel (nombre de véhicules/jour).
- ASF (Autoroutes du Sud de la France), société concessionnaire des autoroutes A9 et A63 en France, a fourni des informations sur le trafic moyen journalier aux points de passage frontalier des Pyrénées côté français, ainsi que des données spécifiques (silhouettes et poids des véhicules)
- ACESA, l'exploitant de l'autoroute de la Méditerranée (AP7), a fourni des informations concernant le trafic moyen journalier au point de passage frontalier de La Jonquera (côté espagnol) et différenciant les véhicules lourds et légers, ainsi que les sous-catégories de ces deux groupes.
- BIDEGLI, l'exploitant de l'autoroute de Cantabrie (AP8), a fourni des informations concernant le trafic moyen journalier au point de passage frontalier d'Irún (côté espagnol), en différenciant les véhicules lourds et légers, et les sous-catégories de ces deux groupes.
- L'entreprise chargée de l'exploitation du tunnel de Somport a fourni des données concernant les flux de véhicules qui empruntent ce tunnel, la station de comptage étant située du côté espagnol de la frontière pyrénéenne.

- Les trafics moyens journaliers des routes nationales coté français ont été fournis par les services extérieurs du MEEDDAT, ceux des routes départementales par les services des conseils généraux des Pyrénées Atlantiques, de Pyrénées Orientales, des Hautes Pyrénées et de la Haute Garonne.
- En ce qui concerne les données qui, dans l'édition précédente, provenaient de l'enquête TRANSIT 2004 (mise à jour tous les cinq ans), l'OTP a utilisé les pourcentages relatifs de cette dernière édition avec les valeurs absolues de 2006 émanant des sources citées précédemment.

### 5.1.1. TRAFIC DES P.L. SUR LES PASSAGES FRONTALIERS EN 2006

Le Graphique 22 montre le trafic moyen journalier de véhicules lourds aux principaux points de passage frontalier entre l'Espagne et la France en 2006.

GRAPHIQUE 22. TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES PL EN 2006



Source : Espagne : Mapa de Tráfico 2006, Ministerio de Fomento - France : ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF.

Le graphique 22 ci-dessus représente le trafic moyen journalier annuel des P.L. (tous P.L. confondus donc y compris les autocars) sur les 10 infrastructures routières susceptibles de recevoir du trafic de transport de marchandises international. Les autres routes traversant les Pyrénées ont un trafic lourd très faible et jugé non représentatif. L'ensemble de ces routes totalisent cependant un flux moyen journalier de 1 191 véhicules lourds (selon les données collectées côté espagnol).

Le total des P.L. ayant franchi la frontière franco-espagnole en 2006 s'élève à 20 700 par jour y compris 640 autocars. Le trafic total des P.L. de transports de marchandises s'élève à **20 060 P.L./jour** pour l'année 2006. 87% du trafic de PL empruntent les 2 autoroutes, seulement 4% empruntent les 4 passages intérieurs (RN20, RN125, RN134, RD933)



L'écart constaté en fonction de la source d'information est dû à une combinaison de quatre facteurs :

- Les véhicules entrant dans la catégorie des camions diffèrent selon que le péage se trouve de l'un ou de l'autre côté de la frontière. Le niveau de différenciation des véhicules varie également selon les stations de chaque pays, la distinction pouvant aller jusqu'à quatorze types de véhicules.
- Les instruments de comptage peuvent être plus ou moins fiables, les techniques utilisées allant du tube pneumatique aux boucles magnétiques adjacentes et aux mécanismes piézoélectriques, avec pesage dynamique et laser.
- Les postes de comptage ne se trouvant pas toujours au point de passage frontalier, le trafic local entre l'endroit où il est installé et la frontière est inclus dans le comptage.
- Comme dans le cas des véhicules légers, c'est au point de passage frontalier Andorre / La Seu d'Urgell N.145 / RN 22 La Croisade que l'écart entre les données collectées par la France et l'Espagne est le plus élevé. Les 1 522 véhicules supplémentaires comptabilisés en Espagne sont dus au fait que le trafic d'échange Andorre-Espagne est supérieur au trafic d'échange Andorre-France comptabilisé en France.

*Il faut noter le système complexe de franchissement de la frontière entre Hendaye et Irun : 3 ponts sur la rivière Bidassoa : celui de l'autoroute A63-A8 à Bariatou, celui de la RN10-N1 à Béhobie et celui de la RD912 – pont Saint Jacques – à Hendaye. Les observations visuelles des P.L. dans ce secteur détectent des mouvements inhabituels : un certain nombre de P.L. tournent en rond sur les 3 ponts de franchissement de la frontière en cherchant un stationnement pour accéder aux ventes espagnoles ou en effectuant une desserte locale très proche. Une enquête a été réalisée sur un jour en septembre 2004 pour estimer le taux de franchissement réel de la frontière par les P.L. comptés sur les 3 ponts. Les résultats sont les suivants :*

*A63 Bariatou : 93%*

*RN 10 Béhobie : 57%*

*RD 912 (pont Saint Jacques) : 64%*

*Ces pourcentages sont ceux qu'il faudrait appliquer au trafic P.L. des 3 ponts pour obtenir le nombre de P.L. franchissant réellement la frontière en supprimant les doubles comptes (P.L. franchissant plusieurs ponts ou plusieurs fois le même pont). La prise en compte de ce phénomène aurait diminué, en 2004, de 1580 le nombre de P.L. franchissant la frontière par jour du total calculé traditionnellement par l'Observatoire. Cet éclairage sur la complexité des trafics frontaliers dans la zone urbaine d'Hendaye-Irun est donné à titre indicatif mais n'est pas pris en compte dans le calcul des tonnages transportés par la route par souci de continuité par rapport aux documents précédents de l'Observatoire.*

*Depuis 2004, il semble que les habitudes de circulation des PL à Hendaye et Irun aient évolué : le trafic du pont de la RN10 à Béhobie a diminué : 1885 PL/j en 2004 et 1000 en 2006. Une nouvelle enquête sera réalisée en 2009 pour préciser l'évolution.*

## 5.1.2. ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES PAR LES STATIONS DE PESAGE HESTIA

L'estimation du tonnage de marchandises peut être réalisée à partir des données des stations HESTIA situées sur les autoroutes françaises A63 (Biarritz à 18,8 km de la frontière) et A9 (Le Perthus à 8,5 km de la frontière) qui effectuent un pesage dynamique des P.L. avec une précision de 10%. L'exploitation de ces données permet d'estimer le poids des marchandises transportées.

**TABLEAU 17 : ESTIMATION DU TONNAGE DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE EN 2006**

Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Traffic P.L. / jour	Traffic autocars/jours	Traffic PL marchandises par jour	Tonnages par jour en kt / j	Tonnages annuels en kt / j
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	15,2	4 282	77	4 205	63,9	23,4
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	14,1	4 104	77	4 027	56,8	20,8
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	15,8	4 721	66	4 555	72,0	26,3
Autoroute A7 - A10 Sud-Nord	16,9	4 796	166	4 630	78,2	28,6
R.D. 912 et R.N. 10	10,0	1 679	56	1 623	6,2	5,9
Autres R.N.	13,6	1 114	96	1 018	13,8	5,1
<b>Total</b>		<b>20 696</b>	<b>638</b>	<b>20 058</b>	<b>301,0</b>	<b>110,2</b>

Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ASF.

Le tonnage total de marchandises transportées par la route à travers les Pyrénées est obtenu en multipliant les tonnages moyens par les trafics du graphique 22 (TMJA des P.L.) diminués du trafic des autocars (graphique 16).

Le tonnage total de marchandises qui a traversé les Pyrénées par route en 2006 a augmenté de 4,5 % par rapport à l'année précédente.

### 5.1.3. RÉPARTITION ÉCHANGE - TRANSIT

Les dernières données disponibles sur l'origine et la destination des PL, sont celles de l'enquête TRANSIT 2004, menée en 2004-2005, qui donnent les résultats figurant dans le Tableau 18 :

**TABLEAU 18 : RÉPARTITION PAR ZONES D'ORIGINE-DESTINATION**

Echanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Total
La France	47,0%	3,6%	0,4%	51,0%
Le reste de l'UE15 sauf la France	37,7%	5,4%	0,1%	43,2%
Les 10 nouveaux pays de l'UE25	3,5%	0,2%	0,0%	3,6%
Le reste de l'Europe sans l'UE25	1,9%	0,2%	0,0%	2,1%
Ensemble de l'Europe	90,0%	9,4%	0,5%	100,0%

Source : enquête TRANSIT 2004

Étant donné que les seules voies d'accès routier reliant la Péninsule Ibérique au reste de l'Europe passent par les Pyrénées et la France, il est utile de différencier le trafic d'échange entre la Péninsule Ibérique et la France et le trafic de transit, qui emprunte les infrastructures routières françaises pour atteindre d'autres pays européens depuis l'Espagne ou le Portugal.

#### Echange



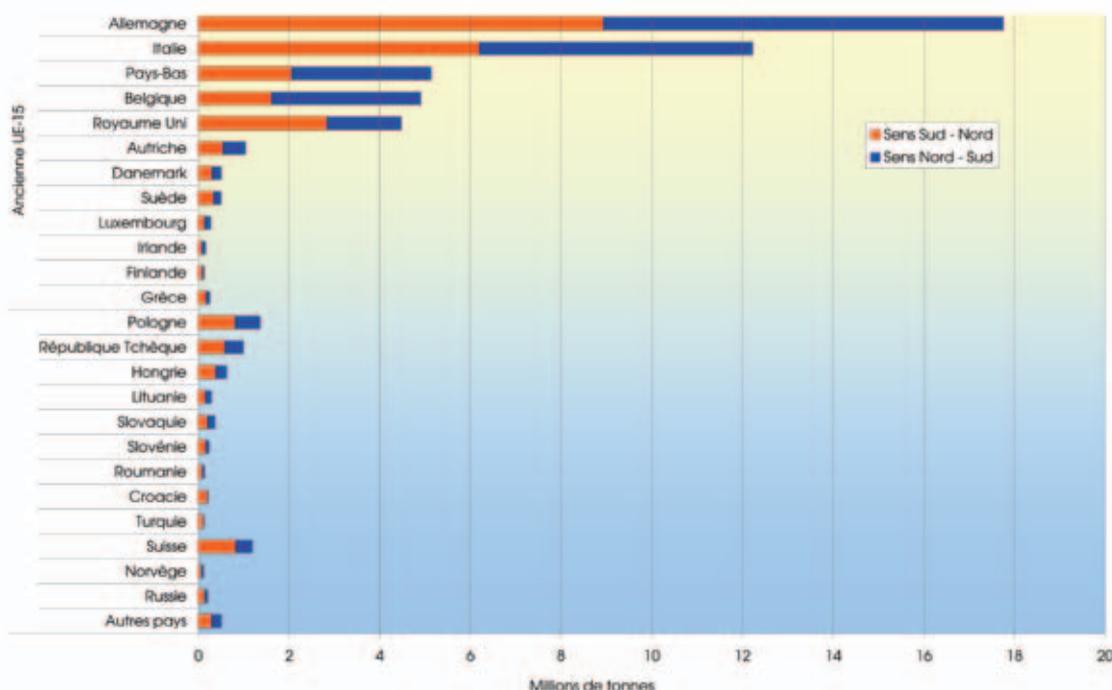
#### Transit



Plus de la moitié du tonnage de marchandises (56 millions de tonnes) qui a traversé les Pyrénées en 2006, en provenance ou à destination de l'Espagne, avait pour destination ou origine la France, le reste du fret (54 millions de tonnes) se dirigeant ou provenant des autres pays d'Europe, que ce soit via les autoroutes ou les passages intérieurs. Moins de 1 % du tonnage transporté par voie routière (0,6 millions de tonnes) était à mettre à l'actif du transit entre le Maroc et l'Europe, via l'Espagne.

Sur le total des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'Europe ayant transité par la France, 88 % (43,1 millions de tonnes) avaient pour origine/destination les pays de l'ancienne UE-15, 7,5 % (3,6 millions de tonnes) les pays ayant adhéré à l'UE en 2004 et 0,5 % (0,4 millions de tonnes) l'ensemble formé par la Bulgarie, la Roumanie, la Croatie et la Turquie. Le Graphique 23 montre le détail par pays.

**GRAPHIQUE 23. RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN PROVENANCE OU À DESTINATION DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET TRANSITANT PAR LA FRANCE EN EMPRUNTANT LES AUTOROUTES DU LITTORAL, 2006**



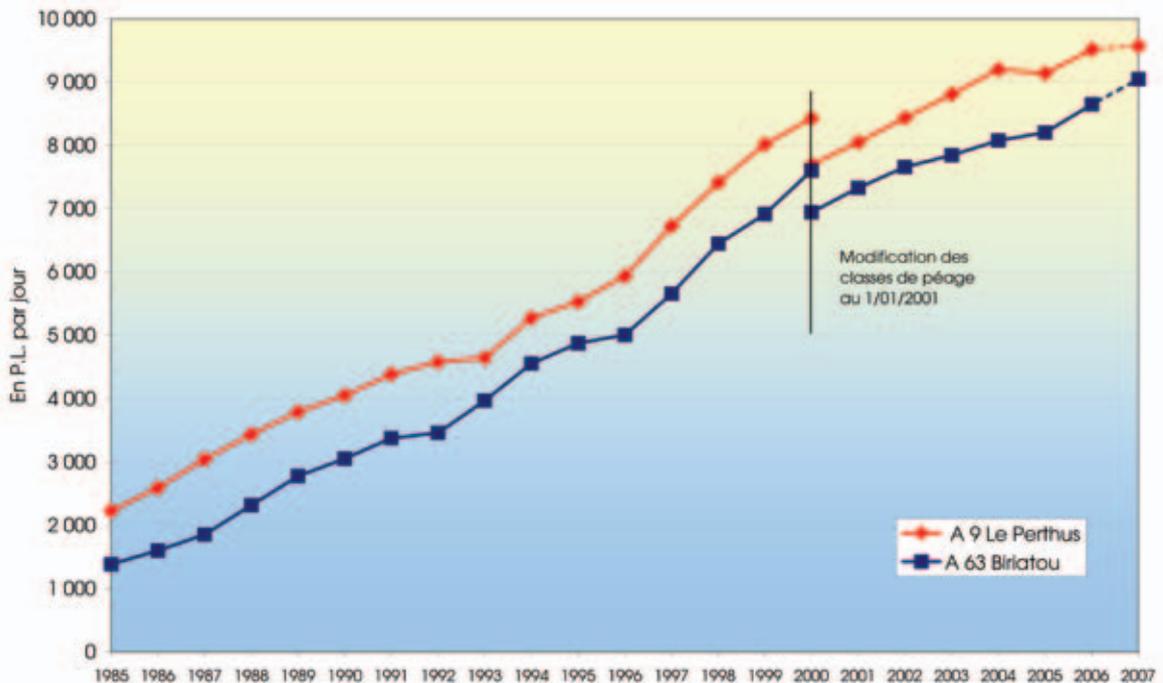
Source : Enquête TRANSIT 2004

Pour élaborer le Graphique 23, nous avons appliqué au total des marchandises qui ont traversé les Pyrénées en 2006 et ont transité par la France (54 millions de tonnes), les pourcentages de ventilation obtenus lors de l'enquête TRANSIT 2004 pour les différents pays d'Europe.

#### 5.1.4. ZOOM SUR LES 2 AUTOROUTES

Le Graphique 24 montre l'évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules lourds sur les autoroutes du littoral de 1985 à 2007. Les résultats correspondent aux véhicules dits de classe 3 et 4 en France (qui incluent les autocars), qui ont traversé la frontière au Perthus (autoroute A-9) et à Biriadou (autoroute A-63).

GRAPHIQUE 24. ÉVOLUTION DU TRAFIC JOURNALIER ANNUEL DE VÉHICULES LOURDS (1985-2007)



Source : ASF, péages

Les chiffres du Graphique 24 diffèrent de ceux du Graphique 22 pour l'autoroute A-63. Cela s'explique par le fait que les premiers proviennent du péage et les seconds d'une évaluation effectuée à Biriatoú sur le pont frontalier. L'écart entre ces chiffres correspond au trafic des véhicules lourds qui empruntent l'échangeur de Biriatoú en direction de la route française RN-111, qui circulent le long de la Bidasoa, en provenance ou à destination de la zone industrielle d'Hendaye, ou qui empruntent les ponts frontaliers de la N-I/RN-10 ou de la N-I-H/RD-912 en provenance ou à destination de l'Espagne.

Les TMJ aux points de passage frontalier du Perthus et de Biriatoú ont connu une évolution similaire pendant toute la période considérée.

## 5.2. TRAFIC FERROVIAIRE

Les deux opérateurs ferroviaires qui se chargent du transport international de marchandises en France et en Espagne sont respectivement la SNCF et RENFE.

Ce sont eux qui ont fourni les données utilisées dans ce sous-chapitre. Ces données se sont avérées cohérentes de part et d'autre de la frontière, ce qui leur confère une plus grande fiabilité.



Le Tableau 19 montre l'évolution du trafic ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées entre 1991 et 2006.

**TABLEAU 19. ÉVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES À TRAVERS LES PYRÉNÉES, DEUX SENS CONFONDUS, ENTRE 1991 ET 2006 (EN MILLIONS DE TONNES)**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Rail uniquement	3,05	3,23	2,49	3,01	3,55	4,00	4,79	4,44	4,24	4,58	4,19	4,16	4,28	4,56	4,50	4,47
Intermodal rail-route	1,59	1,73	1,57	2,07	1,97	1,91	2,44	2,61	2,79	2,99	2,74	3,03	2,84	3,05	3,07	3,37
<b>TOTAL</b>	<b>4,64</b>	<b>4,96</b>	<b>4,06</b>	<b>5,08</b>	<b>5,52</b>	<b>5,91</b>	<b>7,23</b>	<b>7,05</b>	<b>7,03</b>	<b>7,57</b>	<b>6,93</b>	<b>7,19</b>	<b>7,12</b>	<b>7,61</b>	<b>7,57</b>	<b>7,84</b>

Source : SNCF

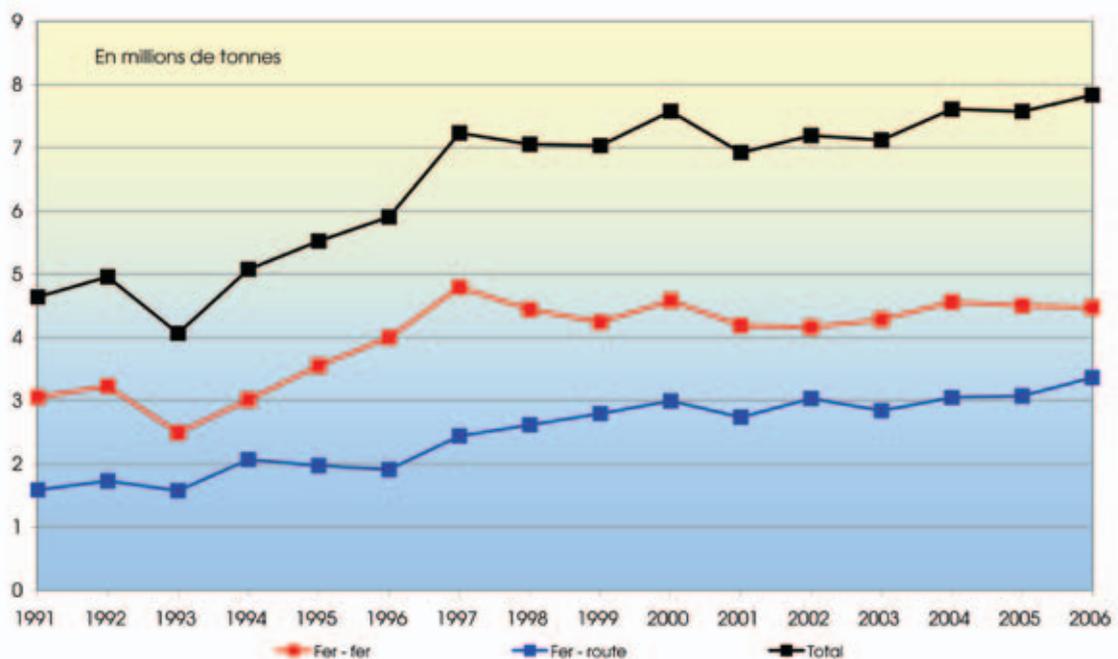
Les lignes ferroviaires qui absorbent la grande majorité de ce trafic de marchandises sont celles situées aux deux extrémités des Pyrénées : Portbou-Cerbère à l'est et Irún-Hendaye à l'ouest. Sur la ligne de La Tour de Carol, le trafic de marchandises est insignifiant.

Au passage des Pyrénées, une partie des marchandises transportées par route en provenance de la Péninsule Ibérique fait l'objet d'un important transfert intermodal vers le rail. En fait, comme le montre le Tableau 19, le transport uniquement ferroviaire n'a que légèrement augmenté entre 2001 et 2006, alors que le transport intermodal rail-route n'a cessé de croître tout au long de cette période.

La majorité de ces échanges ont pour origine et destination l'Espagne. Le Graphique 25 montre l'évolution du trafic ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées, dans les deux sens, entre 1991 et 2006.

À signaler le cas de la gare de Canfranc, où le maïs venant de France par camion est transféré quotidiennement sur un train desservant différentes régions d'Espagne. Chaque jour, excepté le dimanche, un train chargé en moyenne de 700 tonnes quitte la gare de Canfranc, ce qui équivaut approximativement à 219 100 tonnes annuelles.

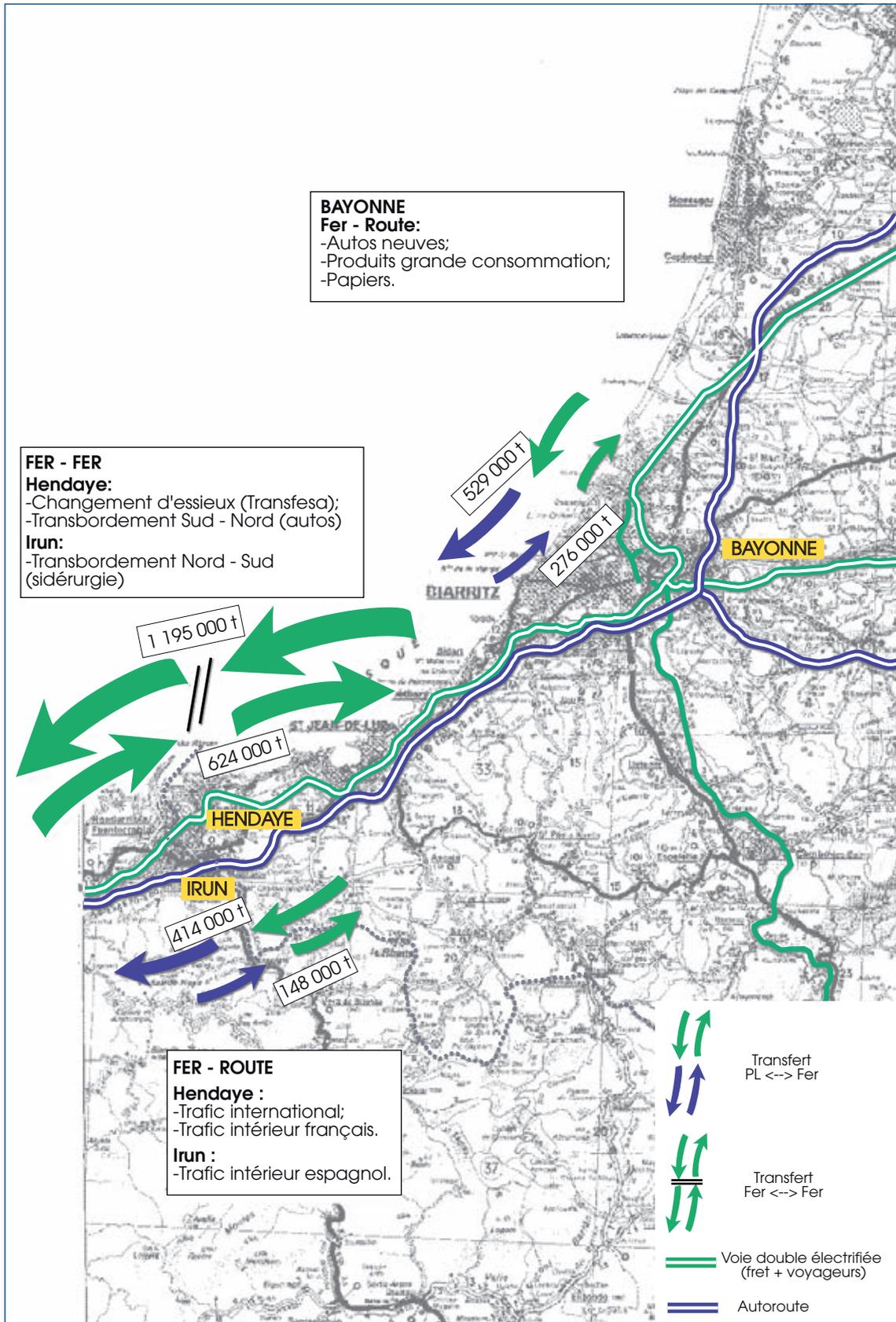
**GRAPHIQUE 25. ÉVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES À TRAVERS LES PYRÉNÉES, DANS LES DEUX SENS CONFONDUS, ENTRE 1991 ET 2006**



Source : RENFE, SNCF

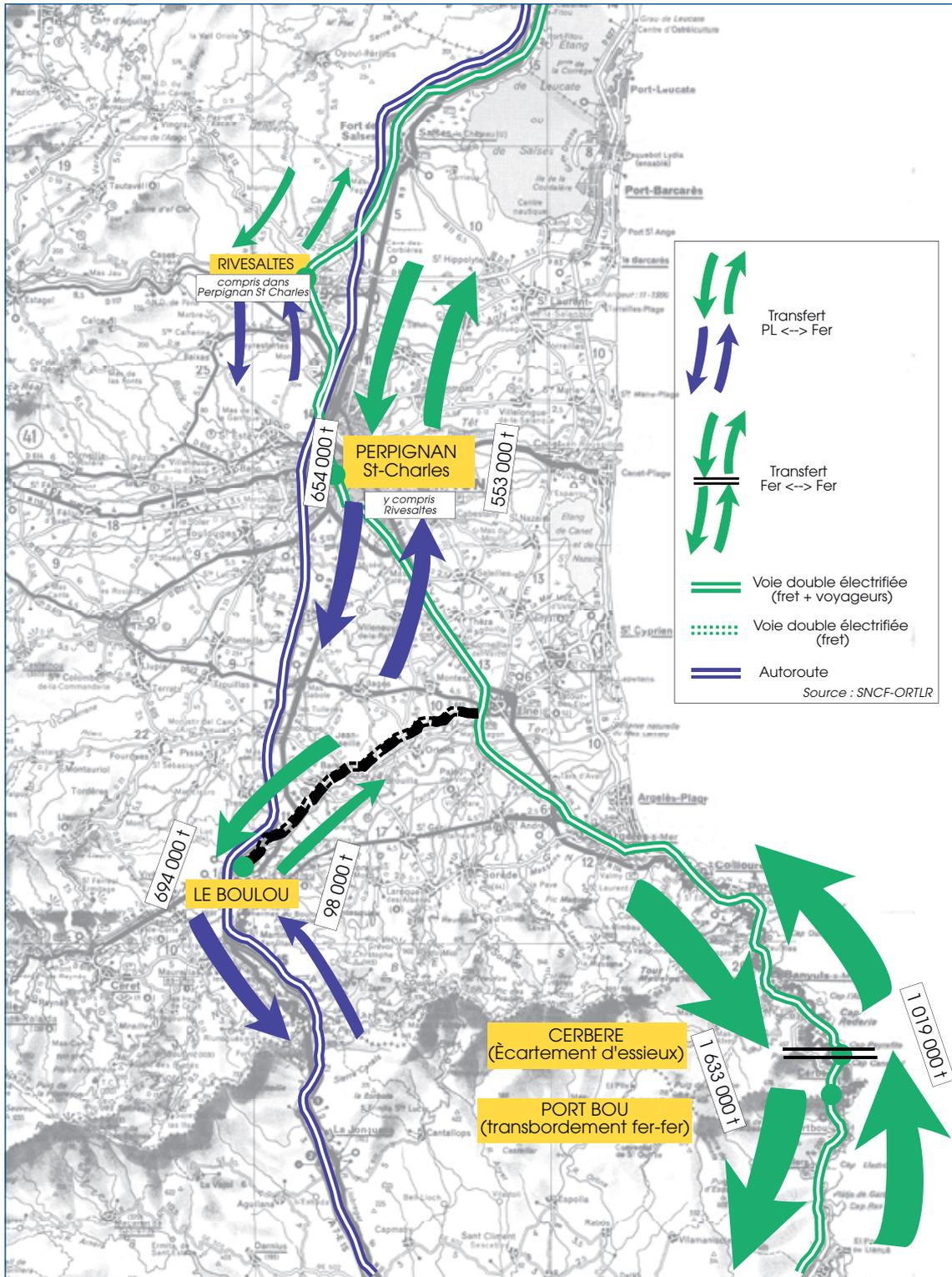
La Carte 27 illustre de manière schématique les liaisons ferroviaires de la façade atlantique (rail-rail et rail-route). Ces mêmes données figurent sur la Carte 28, pour la façade méditerranéenne.

**CARTE 27. SCHÉMA DES LIAISONS FERROVIAIRES. TRAFIC RAIL-RAIL ET RAIL-ROUTE SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE, 2006**



Source : SNCF

**CARTE 28. SCHÉMA DES LIAISONS FERROVIAIRES. TRAFIC RAIL-RAIL ET RAIL-ROUTE SUR LA FAÇADE MÉDITERRANÉENNE, 2006**



Source : SNCF



Selon les données fournies par RENFE, les principaux pays d'origine/ destination des marchandises sont les suivants :

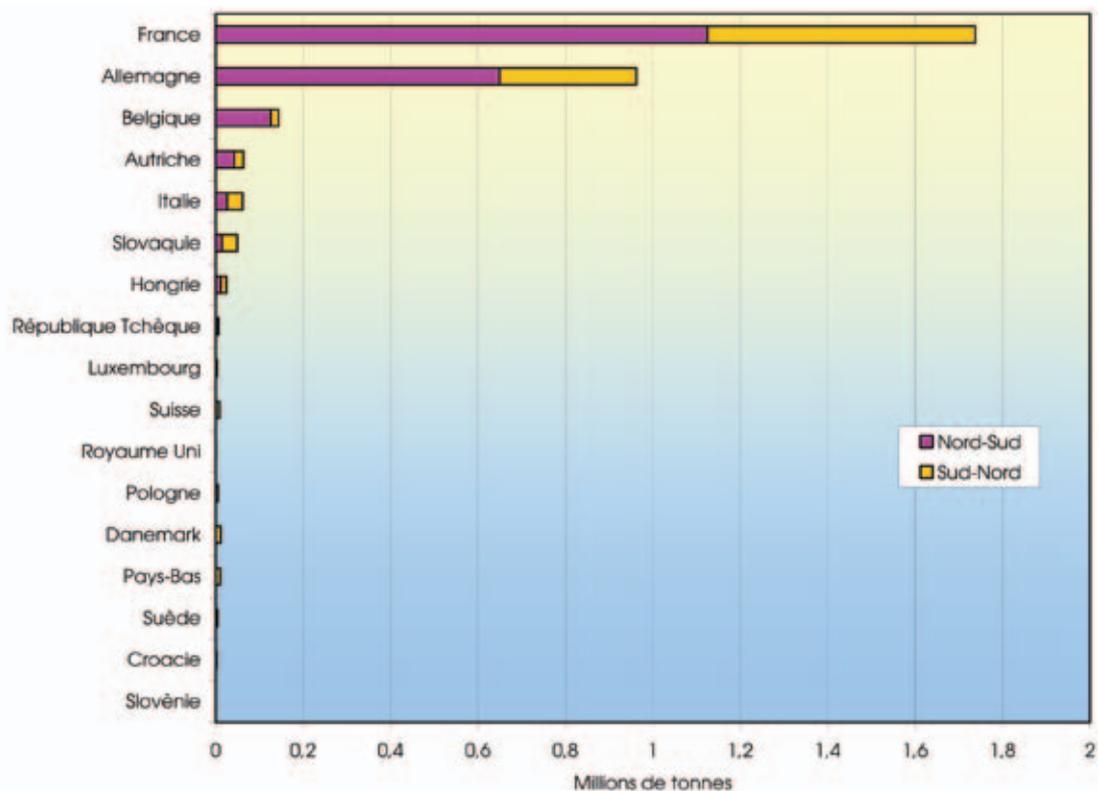
- France : 55,5 %
- Allemagne : 31,3 %
- Belgique : 4,7 %
- Royaume-Uni : 0,02 %

Toujours selon les données fournies par RENFE, les marchandises transportées par rail en 2006 appartenaient aux catégories suivantes :

- Véhicules et produits manufacturés : 65,2 %
- Produits métallurgiques : 25 %
- Produits sidérurgiques : 3,5 %
- Produits agricoles : 3,2 %
- Produits chimiques : 3,0 %

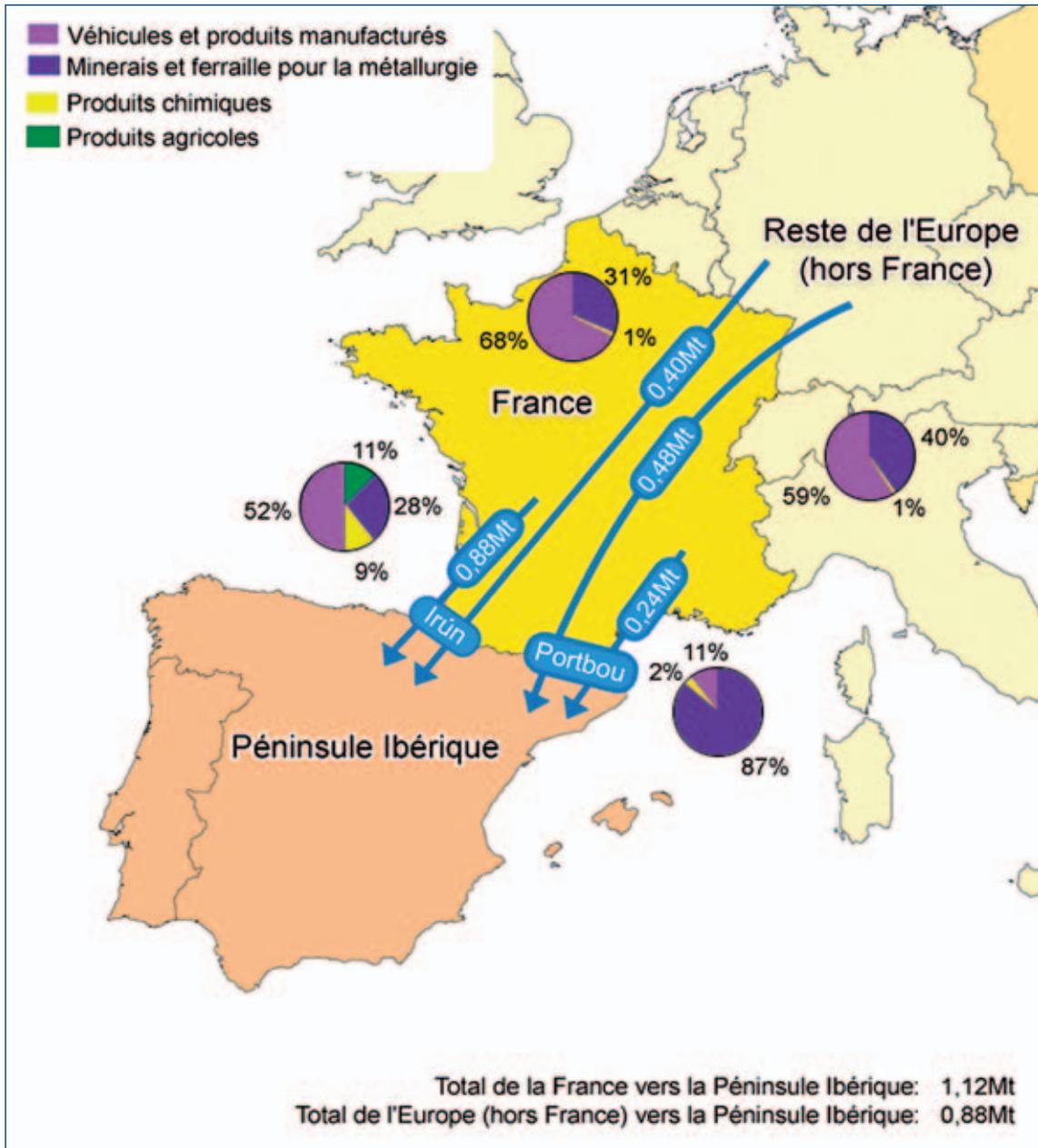
Le Graphique 26 montre la répartition par origine/destination et par sens de circulation des marchandises transportées par rail en provenance/destination de la Péninsule Ibérique en 2006.

**GRAPHIQUE 26. RÉPARTITION PAR ORIGINE/DESTINATION ET PAR SENS DE CIRCULATION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR RAIL EN PROVENANCE/DESTINATION DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE, 2006**



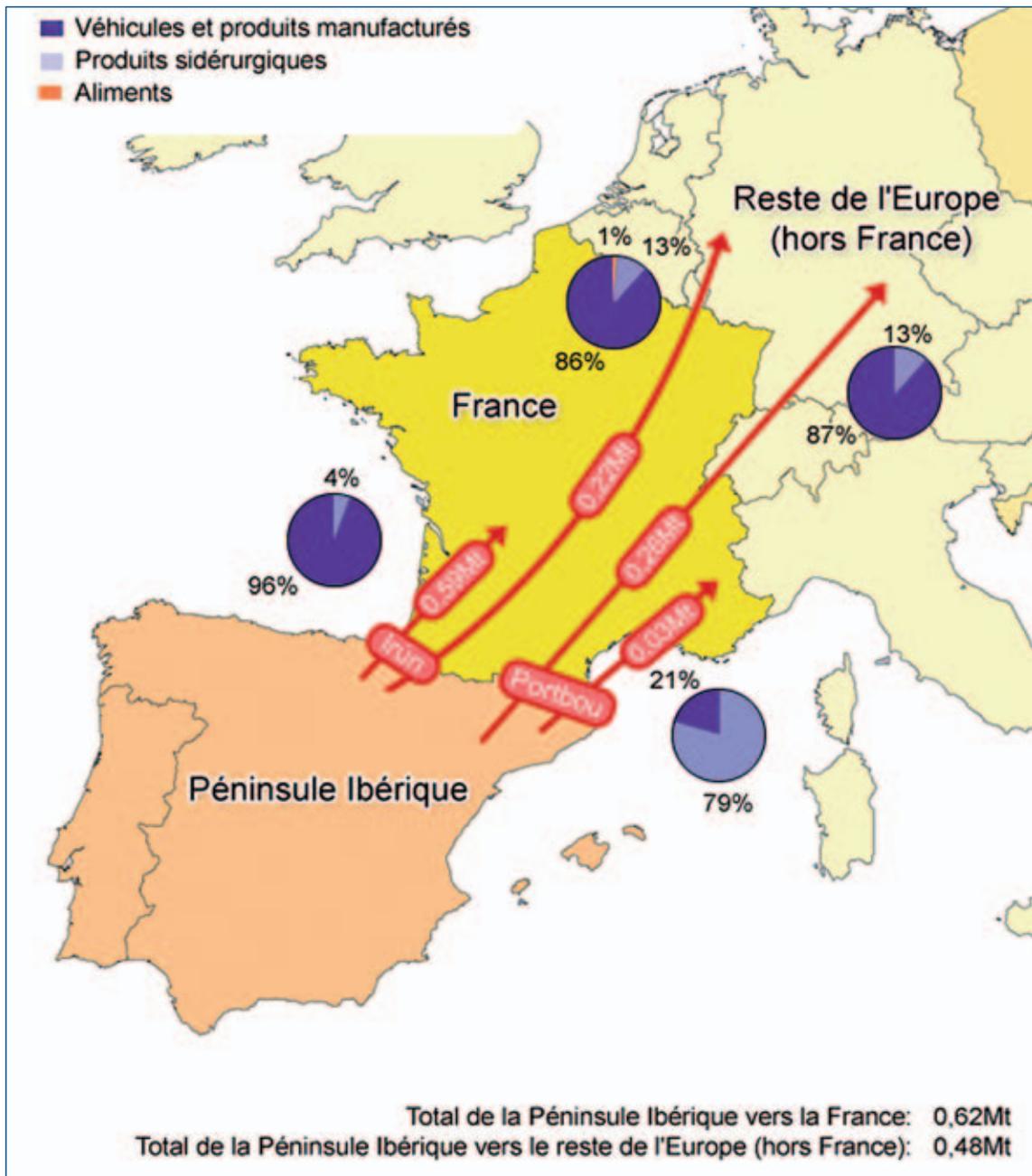
Source : RENFE

CARTE 29. ECHANGE ET TRANSIT FERROVIAIRE SENS NORD-SUD EN 2006



Source : RNF

CARTE 30. ECHANGE ET TRANSIT FERROVIAIRE SENS SUD-NORD EN 2006



Source : RENFE

### 5.3. TRAFIC MARITIME

Sur l'ensemble du territoire espagnol (continent et îles), le trafic maritime de marchandises s'est élevé à plus de 462 millions de tonnes en 2006, soit une augmentation face à l'année antérieure de 4,6 %. À signaler également l'accroissement du trafic de conteneurs (+9 %) et du tonnage transporté (+ 10,5 %).

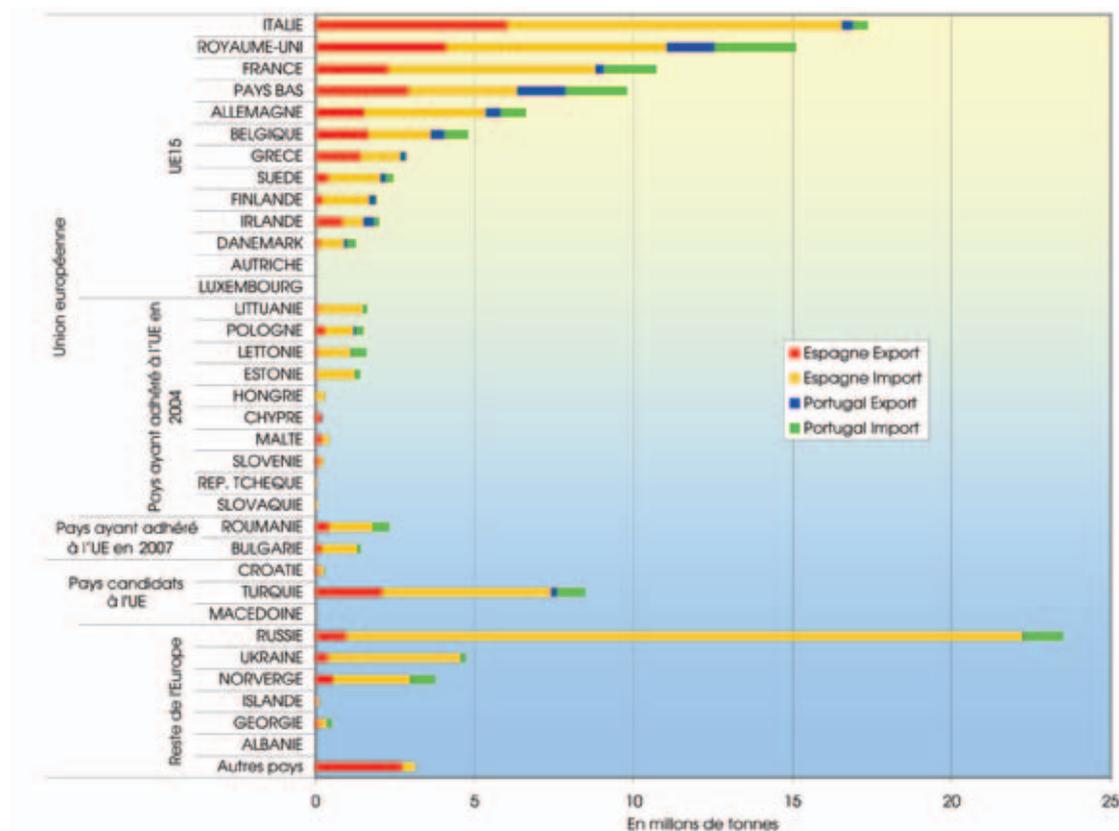
Les données ci-après concernant le trafic maritime de marchandises s'entendent hors îles.

Trois des ports continentaux d'Espagne figurent parmi les premiers de l'Union Européenne en termes de trafic de conteneurs (Algésiras, Valence et Barcelone). L'Autorité Portuaire de la Baie d'Algésiras a comptabilisé en 2006 un trafic de plus de 3 millions d'EVP (3 256 776 EVP) équivalant à 150 000 camions par an, soit une augmentation de 2,44 % par rapport à 2005.

Les ports de Valence et de Barcelone ont quant à eux enregistré un trafic de 2 612 049 et 2 318 239 EVP, soit une augmentation respective de 8,39 % et de 11,91 % en comparaison avec 2005.

Le Graphique 27 montre la ventilation du trafic maritime de marchandises en provenance/à destination des ports de la Péninsule Ibérique, par pays d'origine/de destination.

**GRAPHIQUE 27. VENTILATION DU TRAFIC MARITIME DE MARCHANDISES EN PROVENANCE ET À DESTINATION DES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE, 2006**



Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

En 2006, les échanges de marchandises entre l'Europe et la Péninsule Ibérique se sont élevés à 128,7 Mt, dont 80 avec l'Union Européenne. Cette répartition est détaillée dans le Tableau 20.

**TABEAU 20. RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN MILLIONS DE TONNES, 2006**

		Total dans les deux sens confondus (Mt)		
		Espagne	Portugal	Total
Union Européenne	Ancienne UE-15	60,52	12,56	73,08
	Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	6,17	1,19	7,35
	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	3,07	0,65	3,72
Pays candidats		7,65	0,97	8,61
Reste de l'Europe		32,95	2,96	35,91
<b>Total Europe</b>		<b>110,35</b>	<b>18,32</b>	<b>128,67</b>

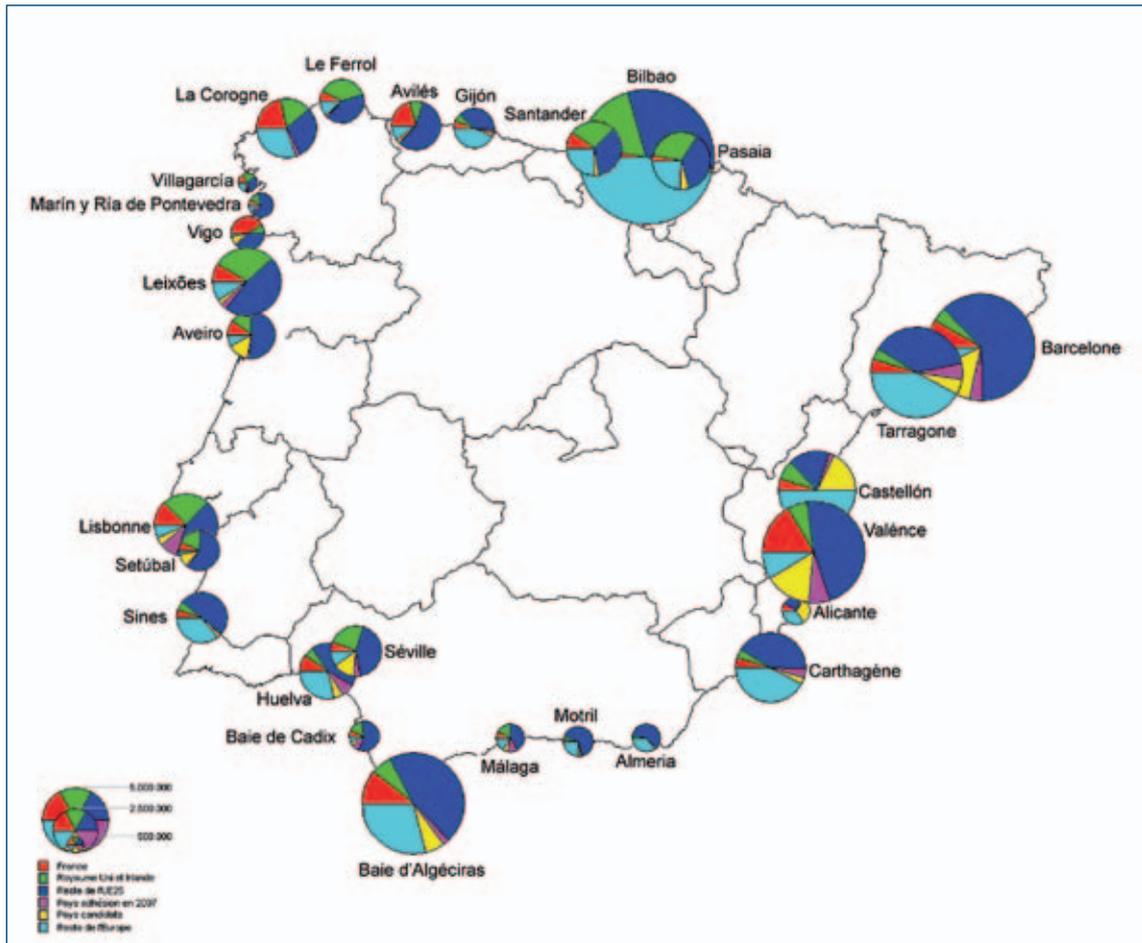
Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

L'Espagne représente 83 % du total du trafic maritime de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, et le Portugal 17 %. La répartition du trafic se présente de la manière suivante :

- Ancienne UE-15 : 56,8 %
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2004 : 5,7 %
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2007 : 2,9 %
- Pays candidats à l'adhésion : 6,7 %
- Reste de l'Europe : 27,9 %

La Carte 31 montre la répartition du trafic dans les ports de la Péninsule Ibérique en 2006.

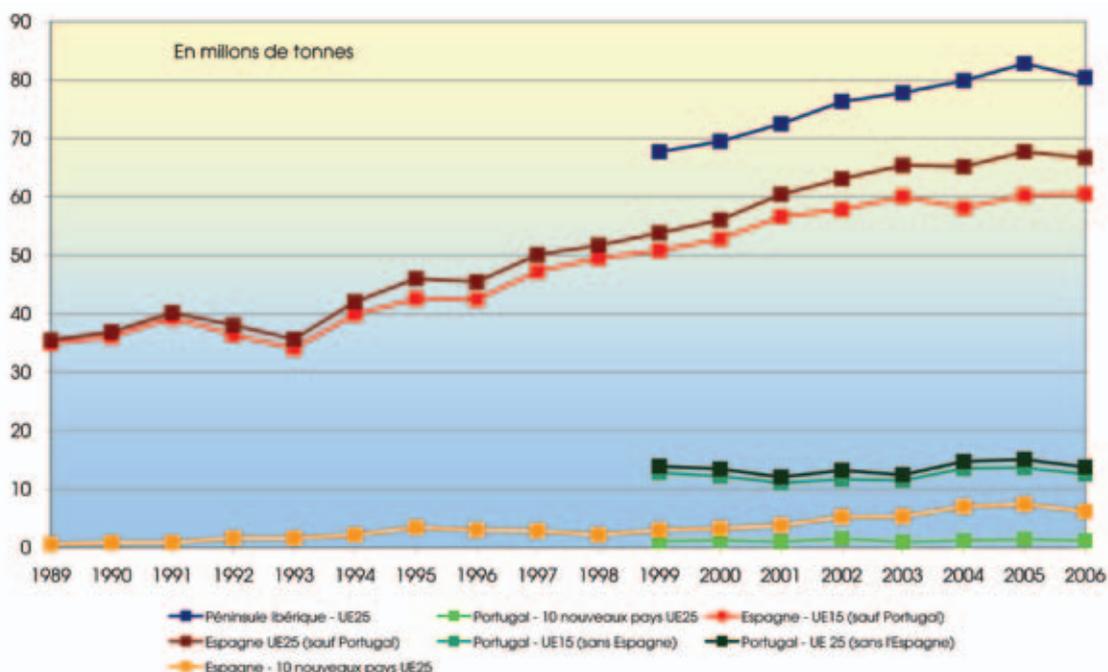
**CARTE 31. TRAFIC DES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC LE RESTE DE L'EUROPE, 2006**



Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

Le Graphique 28 montre l'évolution du trafic maritime de marchandises entre les ports de la Péninsule Ibérique et ceux de l'UE-25 de 1989 à 2006.

**GRAPHIQUE 28. ÉVOLUTION DES FLUX MARITIMES DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-25 DE 1989 À 2006**



Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

Les échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Union Européenne ont globalement augmenté de près de 0,7 % entre 2004 et 2006. Cet accroissement n'a toutefois pas été constant. Alors que la période 2004-2005 a été marquée par une importante phase de croissance durant laquelle les échanges sont passés de 79,9 Mt à 82,8 Mt, entre 2005 et 2006, le trafic est passé de 82,8 Mt à 80,4 Mt, soit une diminution de 2,9 %.

La courbe correspondant au trafic entre l'Espagne et l'UE-25 (hors Portugal) affiche pratiquement la même pente que la courbe représentant l'évolution du trafic entre la Péninsule Ibérique et l'UE-25. La courbe correspondant au trafic entre le Portugal et l'UE-25 (hors Espagne) est par contre presque horizontale et n'affiche que de faibles variations au fil des ans.

À noter également un certain recul pendant la période 2005-2006, comme le montre la pente inversée de la courbe représentant l'évolution du trafic entre l'Espagne et l'UE-25 entre ces deux années.

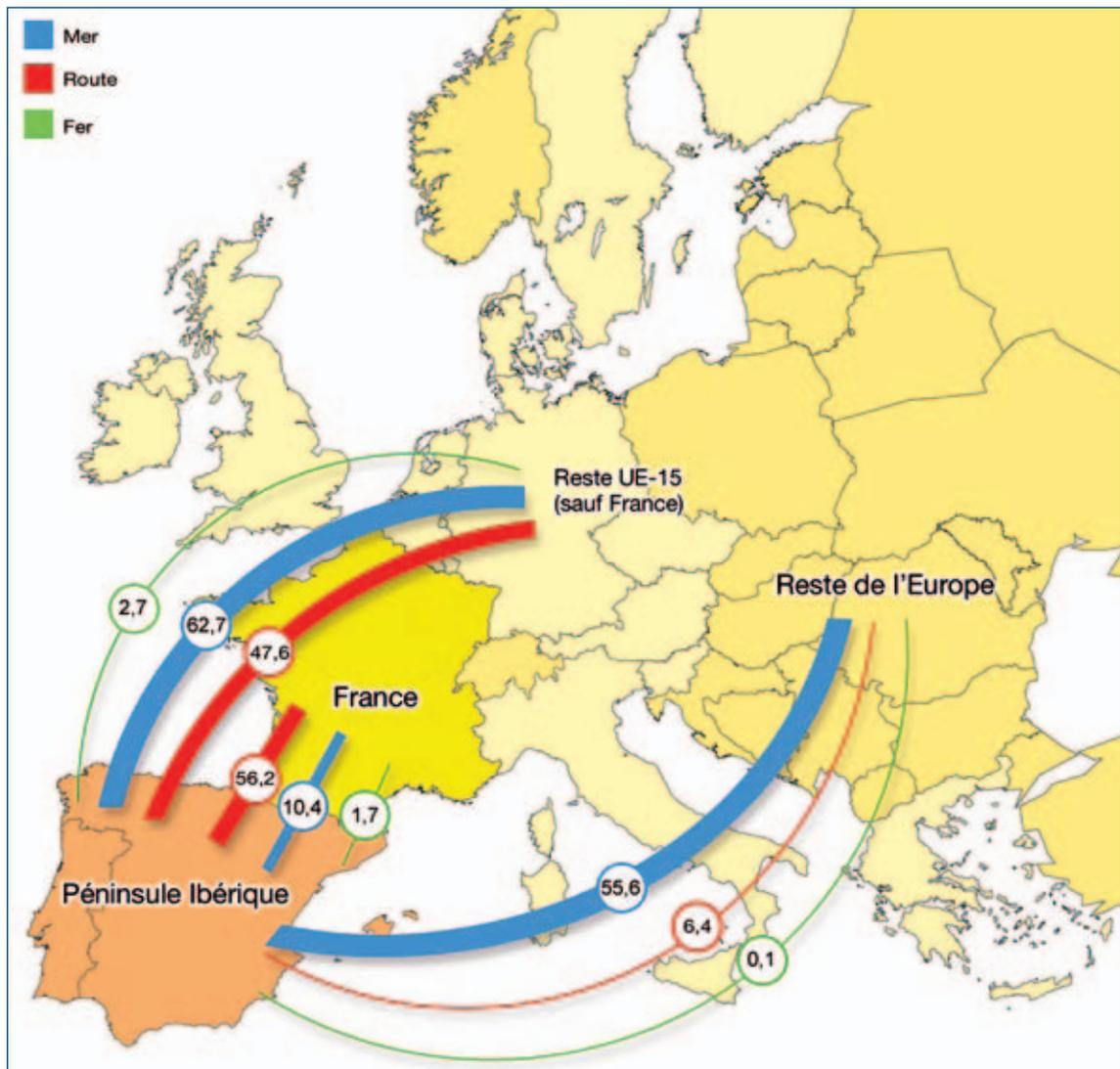
Si l'on observe l'évolution du trafic entre l'Espagne et l'UE-15 pendant cette même période, on constate que les flux de marchandises ont tendance à stagner tout en affichant une légère croissance. Cela s'explique par le fait que la courbe représentant l'évolution du trafic entre l'Espagne et les 10 nouveaux pays de l'UE-25 présente une pente inversée plus marquée que celle du trafic entre l'Espagne et l'UE-25.

#### 5.4. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

La synthèse du transport de marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'Europe pour l'année 2006 est présentée dans le tableau 21 et la carte 32 sur lesquels il faut apporter les précisions suivantes :

- Mode route : les tonnages pris en compte sont ceux estimés par les stations HESTIA (par souci de continuité avec les éditions précédentes). La répartition par origine-destination provient de l'exploitation de l'enquête transit 2004. Cette répartition est appliquée également aux tonnages franchissant la frontière par la R.N. 10 et le R.D. 912 à Hendays-Irun qui n'ont pas fait l'objet d'enquête en 2004.
- Le trafic ferroviaire inclut uniquement les marchandises transportées par rail (rail-rail). Les données ont été fournies par RENFE et la SNCF.
- Pour ce qui est du transport maritime, les ports portugais de Faro, de Douro et Leixoes n'ont pas été pris en compte du fait de l'absence de données les concernant.

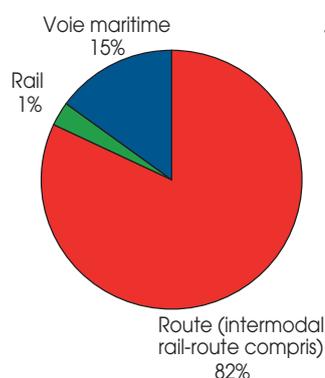
**CARTE 32. RÉPARTITION DU FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE, 2006  
(EN MILLIONS DE TONNES)**



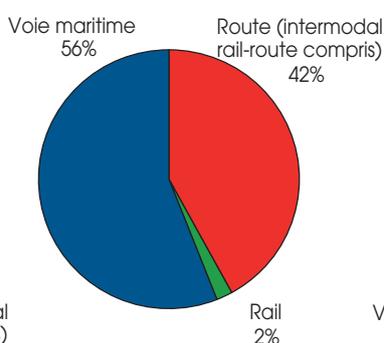
**TABLEAU 21. RÉSUMÉ DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES, 2006  
(EN MILLIONS DE TONNES)**

Mode de transport	France	Reste de l'UE-15 (hors France)	Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	Reste de l'Europe	Total
Graphique	A	B			C	
Route (intermodal rail-route compris)	56,2	47,6	4,0	0,1	2,3	110,2
Rail	1,7	2,7	0,1	0,0	0,0	4,5
Voie maritime	10,4	62,7	7,4	3,7	44,5	128,7
<b>Total</b>	<b>68,3</b>	<b>113,0</b>	<b>11,5</b>	<b>3,8</b>	<b>46,8</b>	<b>243,3</b>

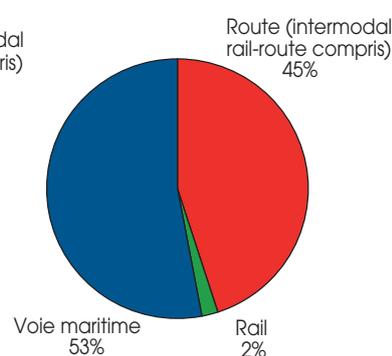
**A. Péninsule Ibérique - France**



**B. Péninsule Ibérique - Reste de l'UE-15 (hors France)**



**C. Total**



Source : 1) Route : Mapa de Tráfico 2006, Ministerio de Fomento - 2) Rail : RENFE - 3) Voie maritime : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne), Gabinete de Estudos e Planeamento et Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação (Portugal).

Il est nécessaire d'apporter les précisions suivantes à propos du Tableau 21 :

En ce qui concerne le transport par route, la colonne Pays ayant adhéré à l'UE en 2007 se réfère uniquement à la Roumanie.

Dans le cas du transport par rail, aucun échange avec les pays ayant adhéré à l'UE en 2007 (Roumanie et Bulgarie) n'a été constaté.

La route est le mode de transport le plus utilisé pour les marchandises en provenance/à destination de la France. Le transport maritime, qui vient en second lieu, assume presque entièrement le reste du trafic puisqu'il ne laisse que 3 % du total au rail.

Dans le cas des échanges de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste des pays de l'UE-15, plus de la moitié des marchandises sont transportées par voie maritime. Ce mode de transport est suivi de près par la route, le rail ne représentant, comme dans le cas précédent, que 2 % du total.

Globalement, pour les échanges entre la Péninsule Ibérique et le l'Europe, le mode de transport maritime représente 53% et le mode routier 45%.

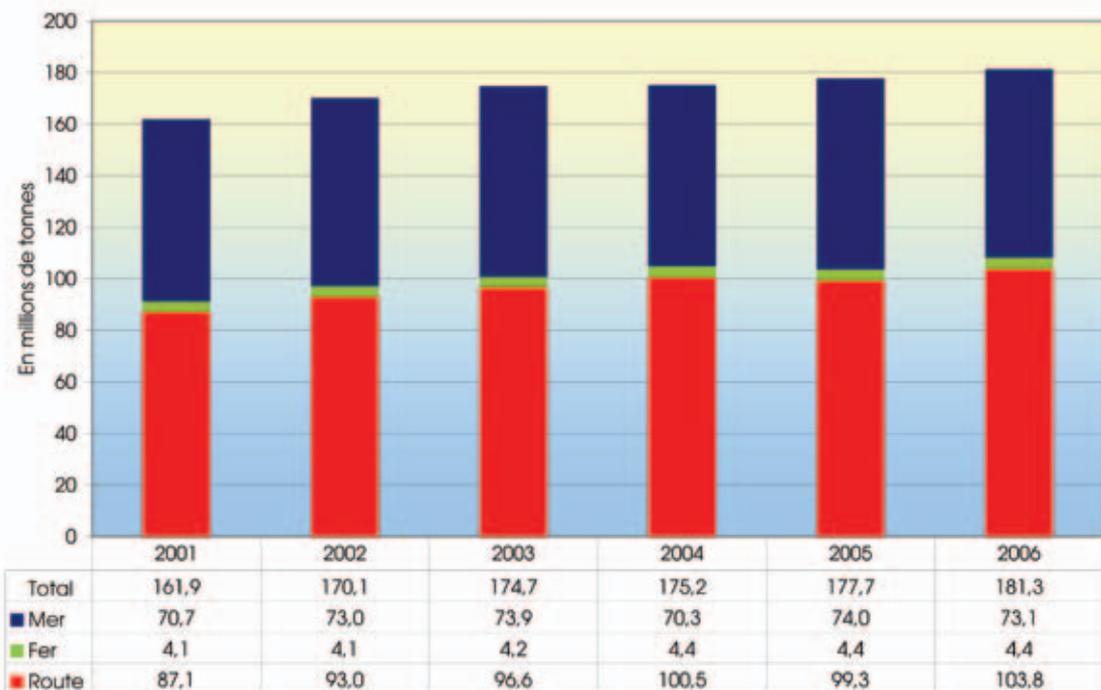
En règle générale, le rail joue un rôle minime dans le transport de marchandises.

## 5.5. ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE 2001 ET 2006

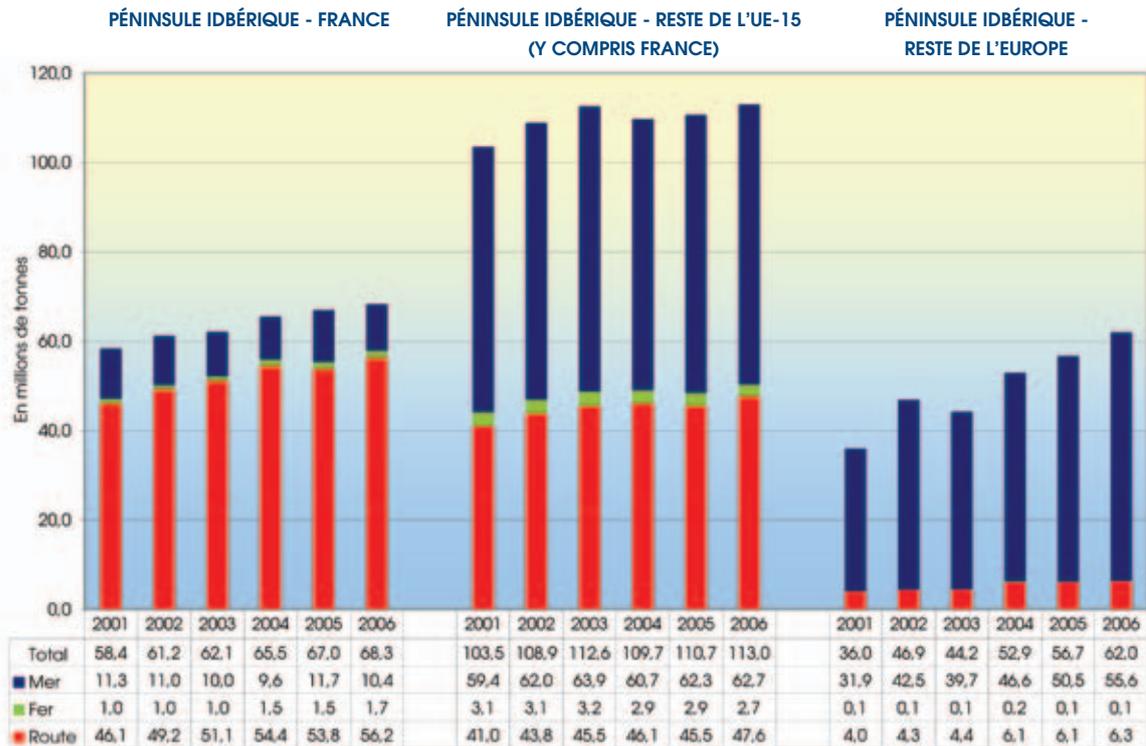
Ce sous-chapitre offre un résumé des données sur les flux de marchandises telles qu'elles figurent dans les documents suivants :

- Données 1998 : Document n° 2 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (décembre 2000).
- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003).
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003).
- Données 2003 : supplément du Document n° 3, Principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004).
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006).
- Données 2005 : supplément du Document n° 4, Principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007).
- Données 2006 : présent document.

**GRAPHIQUE 29. ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES, ÉCHANGES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'ANCIENNE UE-15**



**GRAPHIQUE 29. ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES, ÉCHANGES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'ANCIENNE UE-15**



Le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 a évolué des taux suivants :

**TABLEAU 22. ÉVOLUTION DU FLUX TOTAL DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'ANCIENNE UE-15**

	Evolution 2001/2006		2005/2006
	Total	Moyenne annuelle	
Voie maritime	3 %	1 %	-1 %
Rail	7 %	1 %	0 %
Route	19 %	4 %	4 %
Total	12 %	2 %	2 %

Le flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste des pays de l'UE-15 a augmenté de 12 % entre 2001 et 2006. Le transport par route et le transport par voie maritime ont tous deux augmenté, le premier de 19% et le second de 3%. Pendant les deux dernières années étudiées (2005-2006), le transport de marchandises a globalement augmenté de 2%, la plus forte croissance étant à mettre à l'actif de la route (4 %).

Entre 2001 et 2006, la répartition modale a évolué au bénéfice de la route qui est passé de 54% à 57%, le mode maritime passant de 44 à 40%. La part du ferroviaire a diminué de 4% à 3%.



Le flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France a évolué des taux suivants :

**TABLEAU 23. ÉVOLUTION DU FLUX TOTAL DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE**

	Evolution 2001/2006		2005/2006
	Total	Moyenne annuelle	
Voie maritime	-8 %	-2 %	- 11 %
Rail	70 %	11 %	13 %
Route	21 %	4 %	3 %
Total	16 %	3 %	1 %

Le flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France a augmenté de 16 % pendant les cinq années considérées, ce qui représente une croissance de 3 % par an.

Le flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 (hors France) a évolué des taux suivants :

**TABLEAU 24. ÉVOLUTION DU FLUX TOTAL DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'ANCIENNE UE-15 (HORS FRANCE)**

	Evolution 2001/2006		2005/2006
	Total	Moyenne annuelle	
Voie maritime	6 %	1 %	1 %
Rail	-13 %	-3 %	-7 %
Route	16 %	3 %	5 %
Total	9 %	2 %	2 %

Comme le montrent les Tableaux 23 et 24, le trafic de marchandises entre la Péninsule Ibérique et les pays de l'ancienne UE-15 (avec la France, ou hors France), a connu une évolution similaire. La principale différence se situe au niveau du transport ferroviaire qui, lorsque l'on ne tient pas compte de l'influence de la France, affiche une nette diminution.

Le flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe (hors ancienne UE-15) a évolué des taux suivants :

**TABLEAU 25. ÉVOLUTION DU FLUX TOTAL DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE**

	Evolution 2001/2006		2005/2006
	Total	Moyenne annuelle	
Voie maritime	74 %	12 %	10 %
Rail	0 %	0 %	0 %
Route	50 %	9 %	-2 %
Total	71 %	11 %	9 %



## 6 CONCLUSIONS

Ce « Document n°5 » est publié par l'Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées après 2 documents thématiques intitulés :

- Enquête transit 2004 – transports routiers de marchandises – résultats et analyses pour les Pyrénées (mars 2007)
- Transport de marchandises à travers les Alpes et les Pyrénées (novembre 2008)

qui étaient entièrement consacrés au transport des marchandises.

Le document n°5 présente les flux de voyageurs et de marchandises pour l'année 2006 ainsi que leurs évolutions depuis 2001.

Dans le domaine du transport de voyageurs, le nombre de déplacements entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15, la Norvège et la Suisse a augmenté de 5,9% par an en moyenne pendant les 5 dernières années (2001-2006) mais cette évolution est très contrastée suivant les modes de transport.

Jusqu'en 2004, l'augmentation du nombre de voyageurs qui traversent les Pyrénées par la route (V.L.) était largement supérieure à 4 millions de voyageurs par an. En 2005, cette augmentation a été divisée par 2 (2,2 millions de voyageurs supplémentaires en 2005 par rapport à 2004), et en 2006, le nombre de voyageurs franchissant les Pyrénées par la route a stagné par rapport à 2005.

Par contre le trafic aérien a continué d'augmenter en 2006 (+7,8% soit 5 millions de voyageurs supplémentaires par rapport à 2005). En fait, en moyenne, chaque année depuis 2001, le flux de voyageurs aériens entre la Péninsule Ibérique et l'UE15, la Suisse et la Norvège augmente de 5 millions de voyageurs. Il est important de souligner la progression extraordinaire de ce type de trafic (plus de 50 %) pendant la période 2001-2006 suite à l'apparition des compagnies low cost offrant la possibilité de voyager en avion à un prix raisonnable.

En ce qui concerne les marchandises, globalement, tous modes confondus, les dernières données montrent que les flux entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 se sont relevés de la stagnation qu'ils avaient connu en 2004. Ils ont augmenté de 2,0% entre 2005 et 2006 soit 3,5 Mt transportées supplémentaires.

Cependant, cette croissance a été très contrastée suivant les modes de transport. Entre 2005 et 2006, le transport par route a augmenté de 4% (soit 3,5 Mt de plus), alors que le transport maritime a diminué de 1,2 % (soit 0,9 Mt en moins). Le transport ferroviaire stagne : 4,4 Mt par an depuis 3 ans.



Ces constatations et les tendances qui s'en dégagent incitent à poursuivre la réflexion sur le développement d'une offre ferroviaire attractive rendue possible par les nouvelles lignes à grande vitesse en réalisation ou en projet, ainsi que sur les conditions qui permettraient de maintenir ou d'accroître le rôle du transport maritime dans les relations où son intégration à la chaîne de transport pourrait être bénéfique. Cette réflexion ne doit pas oublier la situation périphérique de la Péninsule Ibérique par rapport aux centres de production de l'Union Européenne et la nécessité de disposer d'accès efficaces, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

