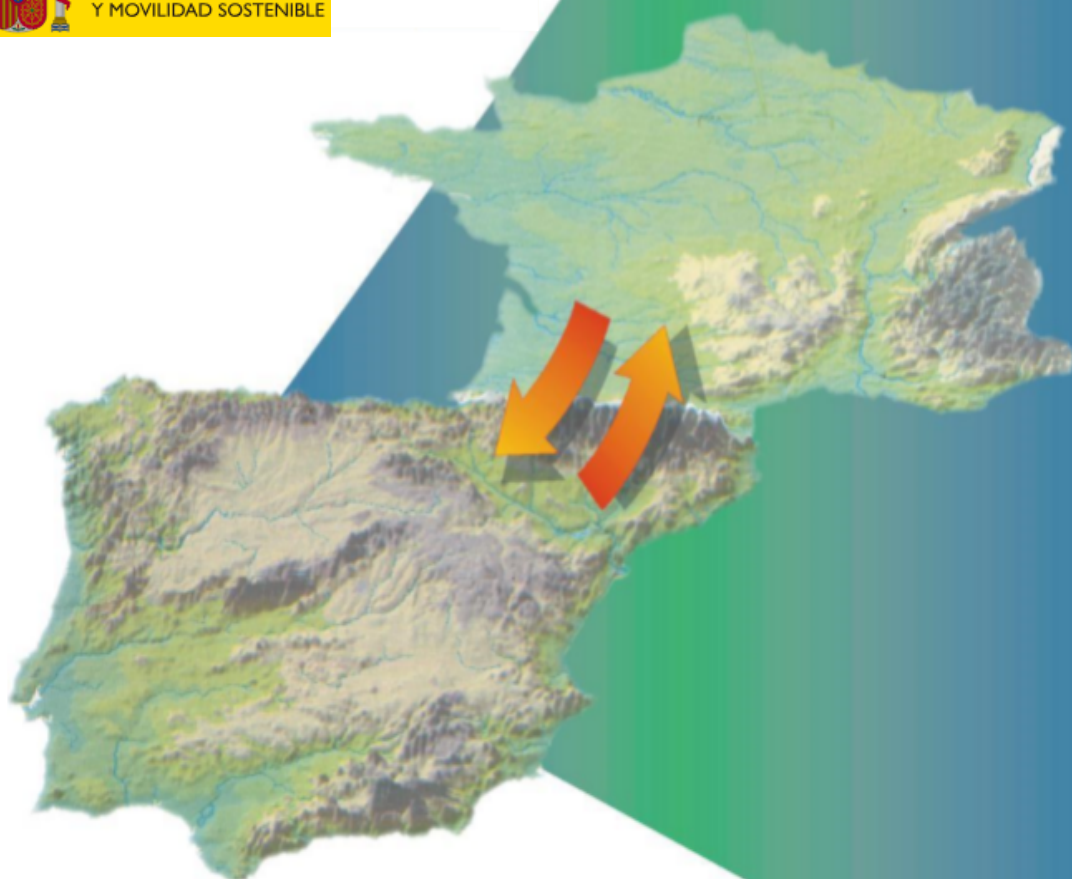


Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N° 11
MAI 2025


MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE
LA DÉCENTRALISATION
Logement, Transports,
Ruralité, Ville
*Liberté
Égalité
Fraternité*



INFORMATIONS

Titre de l'ouvrage :

Observatoire franco-espagnol des Trafics à travers les Pyrénées.
Document n°11 - Mai 2025

Auteur / Editeur :

Secretaría General de Movilidad Sostenible - Centro de Publicaciones - Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Année d'édition : 2025

Edition numérique :

1ère édition numérique : juin 2025
Format : Pdf
Taille : 10.8 MB

Publication en français :

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Décentralisation
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie
www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr
(Thématiques > Transports > Observatoires)

Publication en espagnol :

Centro de Publicaciones
Secretaría General de Movilidad Sostenible
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana©

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:
www.transportes.gob.es

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Avis Légal: Tous droits réservés. Cette publication ne peut être reproduite en tout ou partie, ni transmise par système de récupération d'information sous quelque forme que ce soit et sur quelque support que ce soit, mécanique, photochimique, électronique ou autre.

Coordination:

ESPAGNE

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Secretaría General de Movilidad Sostenible
División de Estudios y Tecnología del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 915978213
www.transportes.gob.es

FRANCE

Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation
Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement Occitanie
1, place Émile Blouin
CS 10008
31952 Toulouse Cedex 9
<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr>

SOMMAIRE

1. Préambule.....	14
1.1. L'observatoire franco-espagnol des trafics a travers les Pyrénées.....	14
1.2. Objectifs de l'OTP.....	15
1.3. Cadre socio-économique.....	15
1.4. Infrastructures de transport.....	16
1.5. Transport de voyageurs.....	16
1.6. Transport de marchandises.....	16
2. CADRE SOCIO-ECONOMIQUE.....	18
2.1. Contexte européen.....	18
2.2. Résumé de la construction de l'union européenne.....	18
2.3. Réseau trans-européen de transport (rte-t).....	22
2.4. Evolution démographique.....	24
2.5. Données économiques générales.....	29
2.6. Commerce extérieur.....	33
2.7. Taux de motorisation.....	39
3. Infrastructures.....	41
3.1. Routes.....	41
3.1.1. Réseau routier européen.....	41
3.1.2. Trafic total.....	43
3.1.3. Réseau routier structurant en 2024.....	53
3.1.4. Programmation des actions concernant les routes.....	53
3.1.5. Planification a long terme des routes au Portugal, en Espagne et en France.....	57
3.2. Rail.....	60
3.2.1. Programmation des actions concernant le rail.....	62
3.2.2. Planification à long terme des infrastructures ferroviaires au Portugal, en Espagne et en France.....	66
3.3. Aéroports.....	72
3.4. Ports.....	75
4. Transport de voyageurs.....	77
4.1. Trafic routier.....	77
4.1.1. Trafic journalier de véhicules légers aux différents points de passage frontaliers....	77
4.1.2. Analyse détaillée du trafic sur les deux autoroutes.....	81
4.1.3. Estimation du flux de voyageurs en véhicules légers (VL).....	82
4.1.4. Trafic journalier d'autocars aux points de passage frontaliers.....	83
4.1.5. Estimation du flux de voyageurs en autocars.....	84
4.2. Trafic ferroviaire.....	85
4.2.1. Trafic ferroviaire international.....	85

4.2.2. Trafic ferroviaire régional.....	86
4.2.3. Trafic ferroviaire local.....	87
4.2.4. Estimation du flux de voyageurs ferroviaires.....	87
4.3. Transport aérien.....	88
4.4. Synthèse concernant le transport de voyageurs.....	93
4.5. Evolution du transport de voyageurs entre 2008 et 2022.....	95
5. Transport de marchandises.....	100
5.1. Trafic routier.....	100
5.1.1. Trafic des poids-lourds sur les passages frontaliers en 2022.....	101
5.1.2. Analyse détaillée du trafic sur les deux autoroutes.....	103
5.1.3. Estimation du tonnage des marchandises.....	104
5.1.4. Répartition échange - transit.....	106
5.2. Trafic ferroviaire.....	107
5.3. Trafic maritime.....	109
5.4. Synthèse du transport de marchandises.....	114
5.5. Evolution du transport de marchandises entre 2008 et 2022.....	116
6. Conclusions.....	121

INDEX DES CARTES

CARTE 1 : CARTE POLITIQUE DE L'EUROPE (au 01/01/2024).....	18
CARTE 2 : RÉSEAU TRANS-EUROPÉEN DE TRANSPORT (RTE-T) - CORRIDORS DU RÉSEAU PRINCIPAL.....	23
CARTE 3 : DENSITÉ DE POPULATION EN EUROPE EN 2022 (NUTS 2).....	27
CARTE 4 : ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE EN EUROPE ENTRE 2017 ET 2022 (NUTS 2).....	28
CARTE 5 : PIB RÉGIONAL (NUTS 2) EN 2022 EXPRIMÉ EN SPA PAR HABITANT (UE-27=100).....	32
CARTE 6 : RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT DANS LA ZONE PYRÉNÉENNE (2024).....	41
CARTE 7 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER SUR LES PRINCIPAUX AXES PROCHES DES PYRÉNÉES EN 2022.....	43
CARTE 8 : RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT PROCHE DES PYRÉNÉES EN 2024 ET PROJETS EN COURS.....	53
CARTE 9a : RÉSEAU ROUTIER FRANÇAIS, HORIZON RTE-T (2024).....	58
CARTE 9b : RÉSEAU ROUTIER HISPANO- PORTUGAIS, HORIZON RTE-T (2024).....	59
CARTE 10 : RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN (2023).....	60
CARTE 11 : RÉSEAU FERROVIAIRE DU SECTEUR PYRÉNÉEN (2024).....	62
CARTE 12a : RÉSEAU FERROVIAIRE VOYAGEURS DE LA FRANCE DU RTE-T (2024).....	68

CARTE 12b : RÉSEAU FERROVIAIRE VOYAGEURS DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL DU RTE-T (2024).....	69
CARTE 13a : RÉSEAU FERROVIAIRE DE FRET DU RTE-T FRANCE (2024).....	70
CARTE 13b : RÉSEAU FERROVIAIRE DE FRET du RTE-T DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL (2024).....	71
CARTE 14 : AÉROPORTS DU RÉSEAU RTE-T (2024).....	72
CARTE 15 : AÉROPORTS DES TERRITOIRES NON INSULAIRES DU PORTUGAL, ESPAGNE ET FRANCE (2024).....	74
CARTE 16 : PORTS DE LA RTE-T (2024).....	75
CARTE 17 : PORTS DES TERRITOIRES NON INSULAIRES DU PORTUGAL, ESPAGNE ET FRANCE (2024).....	76
CARTE 18 : TRAFIC DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC LE RESTE DE L'EUROPE EN 2022.....	92
CARTE 19 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS).....	94
CARTE 20 : MARCHANDISES REÇUES DANS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE DEPUIS LE RESTE DE L'UE-27 EN 2022.....	112
CARTE 21 : MARCHANDISES EXPÉDIÉES DEPUIS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE VERS LE RESTE DE L'UE-27 EN 2022.....	112
CARTE 22 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES).....	115

INDEX DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : DÉMOGRAPHIE DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL EN 2022.....	24
TABLEAU 2 : POPULATION DES RÉGIONS FRONTALIÈRES EN 2022.....	26
TABLEAU 3 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIARDS D'EUROS).....	33
TABLEAU 4 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES).....	35
TABLEAU 5 : POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS PYRÉNÉENS (2022).....	42
TABLEAU 6 : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2022, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT (EN MILLIONS DE VOYAGEURS).....	82
TABLEAU 7 : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2022, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT.....	85
TABLEAU 8 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES INTERNATIONALES ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIERS DE VOYAGEURS).....	86

TABEAU 9 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES RÉGIONALES ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIERS DE VOYAGEURS).....	86
TABEAU 10 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES LOCALES ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIERS DE VOYAGEURS).....	87
TABEAU 11 : RÉPARTITION DES PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE SELON L'ORIGINE / DESTINATION EN 2022.....	91
TABEAU 12 : SYNTHÈSE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2019 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS).....	93
TABEAU 13 : ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2008 - 2022).....	96
TABEAU 14 : ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-27 (2008 - 2022).....	97
TABEAU 15 : ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008 - 2022).....	98
TABEAU 16 : ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008 - 2022).....	99
TABEAU 17 : ESTIMATION DES TONNAGES MOYENS TRANSPORTÉS PAR LES POIDS-LOURDS EN 2022.....	104
TABEAU 18 : ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ PAR ROUTE À TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2022.....	105
TABEAU 19 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION (EN POURCENTAGE).....	106
TABEAU 20 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES).....	107
TABEAU 21 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES).....	111
TABEAU 22 : SYNTHÈSE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES).....	114
TABEAU 23 . ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2008 - 2022).....	117
TABEAU 24 . ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 (2008 - 2022).....	118
TABEAU 25 . ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008- 2022).....	119
TABEAU 26 . ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008 - 2022).....	120

INDEX DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE 1 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL ENTRE 2008 ET 2022.....	25
GRAPHIQUE 2 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES RÉGIONS FRONTALIÈRES ENTRE 2008 ET 2022 (en millions d'habitants).....	27
GRAPHIQUE 3 : ÉVOLUTION DU PIB PAR HABITANT EN TERME DE STANDARD DE POUVOIR D'ACHAT (SPA) (UE-27=100) (PÉRIODE 2008-2022).....	29
GRAPHIQUE 4 : ÉVOLUTION DU PIB AUX PRIX DU MARCHÉ EN MILLIERS D'EUROS PAR HABITANT (PÉRIODE 2008-2022).....	30
GRAPHIQUE 5 : ÉVOLUTION DU PIB DES RÉGIONS FRONTALIÈRES EN TERME DE.....	31
GRAPHIQUE 6 : ÉVOLUTION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIARDS D'EUROS).....	34
GRAPHIQUE 7 : ÉVOLUTION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIONS DE TONNES).....	36
GRAPHIQUE 8 : RÉPARTITION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2022 (EN %).....	37
GRAPHIQUE 9 : RÉPARTITION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2022 (EN %).....	38
GRAPHIQUE 10 : ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION ENTRE 2008 ET 2022.....	39
GRAPHIQUE 11 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS PENDANT L'ANNÉE 2022 (TOUS VÉHICULES CONFONDUS).....	44
GRAPHIQUE 12 : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A63 (BIRIATOU) EN 2022.....	46
GRAPHIQUE 13 : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A9 (LE BOULOU) EN 2022.....	47
GRAPHIQUE 14 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER PAR TYPE DE JOUR SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2022.....	48
GRAPHIQUE 15 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS MENSUELS SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2022.....	51
GRAPHIQUE 16 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN ANNUEL DES DEUX AUTOROUTES ENTRE 2008 ET 2022.....	52
GRAPHIQUE 17 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS TRANSFRONTALIERS DES VÉHICULES LÉGERS EN 2022 (TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION).....	79
GRAPHIQUE 18 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES ENTRE 2008 ET 2022.....	80

GRAPHIQUE 19 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES VÉHICULES LÉGERS SUR LES AUTOROUTES PYRÉNÉENNES ENTRE 2008 ET 2022.....	81
GRAPHIQUE 20 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL D'AUTOCARS AUX PASSAGES FRONTALIERS DURANT L'ANNÉE 2022 (SOMME DES DEUX SENS DE CIRCULATION).....	83
GRAPHIQUE 21 : ÉVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES DE 2008 À 2022.....	88
GRAPHIQUE 22 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2022.....	89
GRAPHIQUE 23 : ÉVOLUTION DU FLUX AÉRIEN DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE ENTRE 2008 ET 2022.....	90
GRAPHIQUE 24 : RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2022.....	93
GRAPHIQUE 25 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2008 - 2022).....	96
GRAPHIQUE 26 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-27 (2008 – 2022).....	97
GRAPHIQUE 27 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008 – 2022).....	98
GRAPHIQUE 28 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008 - 2022).....	99
GRAPHIQUE 29 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS EN 2022.....	101
GRAPHIQUE 30 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN ANNUEL DES POIDS-LOURDS (Y/C AUTOCARS) FRANCHISSANT LA FRONTIÈRE FRANCO-ESPAGNOLE.....	103
GRAPHIQUE 31 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS (Y/C AUTOCARS) SUR LES DEUX AUTOROUTES.....	103
GRAPHIQUE 32 : ÉVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES, DANS LES DEUX SENS, À TRAVERS LES PYRÉNÉES ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIERS DE TONNES).....	108
GRAPHIQUE 33 : PAYS D'ORIGINE ET DE DESTINATION DES MARCHANDISES FERROVIAIRES AU NORD DES PYRÉNÉES EN 2022 (EN MILLIERS DE TONNES).....	109
GRAPHIQUE 34 : RÉPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE PAR PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES).....	110
GRAPHIQUE 35 : ÉVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE ENTRE 2008 ET 2022.....	113
GRAPHIQUE 36 : RÉPARTITION MODALE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2022.....	114
GRAPHIQUE 37 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2008 - 2022).....	117

GRAPHIQUE 38 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 (2008 - 2022).....	118
GRAPHIQUE 39 . ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008 - 2022).....	119
GRAPHIQUE 40 . ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008 - 2022).....	120

1. PRÉAMBULE

Le présent rapport constitue le document n° 11 publié par l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (OTP). Ce rapport et les précédents sont le fruit du travail commun des ministères espagnol et français chargés des transports, avec comme objectifs la création et la mise à jour régulière d'un instrument permanent de mesure des flux de transport traversant la frontière entre les deux pays.

Le document n° 11 présente les chiffres de l'année 2022. Pour le calcul des flux de voyageurs sur la route, et à partir des données de comptage du trafic, il utilise les résultats des enquêtes «autocars» réalisées en 2012 sur les deux autoroutes (A 9 et A 63), ainsi que ceux des enquêtes «véhicules légers» réalisées en 2013 et 2014 sur les autoroutes, et en 2010 sur les quatre passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg-Madame). Ces enquêtes avaient permis de déterminer le nombre moyen de passagers des véhicules légers et des autocars ainsi que les origines et les destinations des voyageurs.

Pour le calcul des tonnages de marchandises transportées par la route, ainsi que leur répartition par origine et destination, le document n° 11 utilise, non plus les résultats de l'enquête «Transit» de l'année 2010, mais ceux des enquêtes "poids lourds" frontalières réalisées en 2021.

Le document n° 11 décrit l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises entre 2008 et 2022.

1.1. L'OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL DES TRAFICS A TRAVERS LES PYRÉNÉES

Conscients de l'ampleur du transport transfrontalier, de sa croissance passée et de son évolution future, les gouvernements espagnol et français ont créé un instrument binational chargé de suivre l'évolution de ces flux.

Les sommets franco-espagnols successifs ont vu émerger la nécessité de cet outil partagé, qui s'est concrétisé en 1998 à La Rochelle, avec la création de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (OTP).

L'OTP a été conçu comme un groupe de travail composé de personnels des ministères chargés des transports des deux pays. Ses objectifs sont centrés sur la mise en place d'une base de données commune sur les flux de transport transfrontaliers, tant de voyageurs que de marchandises, en tenant compte de tous les modes de transport.

Après plus de vingt-cinq ans de fonctionnement, l'OTP s'avère être un outil efficace et très utile pour les administrations concernées et pour l'analyse statistique du transport entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

1.2. OBJECTIFS DE L'OTP

Pour atteindre progressivement les objectifs fixés, et en raison des nombreuses données relatives au transport et à l'échange entre les pays, l'OTP a convenu, dès la première publication de ce document, d'établir un plan général pour la présentation des résultats. La structure du rapport comprend quatre chapitres sur les thèmes suivants :

- Le cadre socio-économique ;
- Les infrastructures ;
- Le transport de voyageurs ;
- Le transport de marchandises.

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

Le travail consiste à collecter, homogénéiser, harmoniser et fournir une approche multimodale, afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. A cet égard, l'OTP est un outil ouvert sur l'extérieur et il entretient des contacts avec les entités qui, d'un point de vue technique, contribuent à atteindre ses objectifs.

1.3. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les flux de transport à travers les Pyrénées, tant de voyageurs que de marchandises, s'inscrivent dans un contexte socio-économique qui tient compte à la fois de la situation régionale des communautés frontalières des deux pays et du contexte européen. Ce contexte s'est considérablement étendu à l'est depuis la création de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens. Malgré l'entrée en vigueur, en janvier 2016, d'une loi réduisant le nombre de régions métropolitaines françaises de 22 à 13, le rapport n°11 conserve l'ancienne configuration des régions françaises lorsque certains indicateurs sont analysés entre les régions frontalières françaises et espagnoles, dans l'intérêt de la continuité des statistiques traditionnellement reflétées dans l'OTP.

Ainsi, le contenu de ce chapitre considère le niveau européen, puis le niveau national et enfin le niveau régional.

Les données géographiques concernent, dans la mesure du possible, l'ensemble de l'Europe géographique.¹

¹Europe géographique : En 2022, il s'agit des 27 pays de l'Union européenne ainsi que l'Albanie, Andorre, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, l'Islande, le Kosovo, le Liechtenstein, la Macédoine, la Moldavie, Monaco, le Monténégro, la Norvège, le Royaume-Uni, la Russie, San Marin, la Serbie, la Suisse, la Turquie, l'Ukraine et la Cité du Vatican.

Les données concernant le Groënland et les îles Féroé sont classées dans la catégorie "Reste de l'Europe" dans les graphiques 6, 7, 8, 22, 23 et 34, dans les tableaux 3, 4, 11, 12, 21 et 22 et dans les cartes 18, 19 et 22, car des statistiques distinctes sont disponibles pour le Danemark.

1.4. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Ce chapitre analyse, 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 décrit la situation actuelle et les développements prévus par les instruments de planification en vigueur.

Les caractéristiques des infrastructures des différents modes de transport sont actualisées dans ce rapport d'après les informations disponibles en 2024.

1.5. TRANSPORT DE VOYAGEURS

Si le principal objectif demeure la mesure des flux de marchandises, celle des flux de voyageurs est aussi importante puisque, s'agissant des modes de transport terrestre, les voyageurs et les marchandises empruntent les mêmes infrastructures.

Il est nécessaire que tous les modes de transport soient pris en compte : une concurrence existe entre les différents modes et les évolutions des trafics de chacun d'entre eux sont des indications sur leur attractivité. Les flux de voyageurs sont donc mesurés en fonction du mode de transport, de l'origine-destination et des points de passage empruntés.

Une analyse de l'évolution des flux par mode et par grande relation (échange-transit à travers la France) entre 2008 et 2022, montre les tendances récentes et actuelles ainsi que leur corrélation avec l'évolution de certains indicateurs.

Deux groupes de flux sont pris en compte :

- Ceux qui empruntent les modes de transport terrestre (route et rail), pour lesquels les flux observés sont ceux qui traversent physiquement la frontière commune des Pyrénées, soit en échange entre la France et la péninsule Ibérique, soit en transit par la France ;
- Un deuxième groupe, constitué par les voyageurs aériens, dans lequel sont décrits les flux entre les aéroports de la péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) et les autres aéroports de l'Europe géographique, regroupés par pays.

1.6. TRANSPORT DE MARCHANDISES

Ce chapitre concerne les flux de marchandises, par origine-destination, mode de transport et point de passage.

L'analyse de l'évolution des flux par mode entre 2008 et 2022 permet d'établir le suivi des tendances.

Comme pour les voyageurs, les flux de marchandises peuvent être répartis en deux groupes distincts :

- Le premier est relatif aux modes de transports terrestres (poids-lourds et trains), pour lesquels tous les véhicules qui franchissent la frontière sont pris en compte par l'OTP, quelle que soit l'origine ou la destination ;
- Le second concerne le mode maritime, pour lequel l'OTP détermine uniquement les flux entre les ports de la péninsule Ibérique et ceux du reste de l'Europe géographique.

Pour l'analyse de l'origine-destination et de la nature des marchandises transportées par la route, le présent document utilise les résultats des enquêtes frontalières « poids-lourds » réalisées en 2021. Les données du fret ferroviaire sont obtenues via Eurostat, et celles du fret maritime auprès des organismes chargés de la coordination des ports espagnols et portugais.

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 : 1er 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 l'adhésion à la CEE par voie de référendum.

1979 : Création du Système monétaire européen (SME), qui succède au Serpent monétaire européen et de l'ECU.

1981 : Adhésion de la Grèce à la 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 portant création de l'Espace économique européen (EEE).

Réunification allemande et intégration dans la CEE de l'ancienne 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 : 1er janvier : mise en application du Marché unique.

1er 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, Irlande, Italie, 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'UE.

Entrée de la Slovénie dans la zone euro.

11e 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.

Elargissement de l'espace Schengen à l'Estonie, la République tchèque, la Lituanie, la Hongrie, la Lettonie, Malte, la Pologne, la Slovaquie et la Slovénie.

2008 : Entrée de Chypre et Malte dans la zone euro.

Entrée en vigueur de l'«accord de Cielles Ouverts» entre l'UE et les USA.

Démarrage de l'Union pour la Méditerranée.

Entrée de la Suisse dans l'espace Schengen.

Le Kosovo est reconnu comme candidat potentiel à l'adhésion à l'Union européenne.

2009 : La Slovaquie adopte l'euro comme monnaie officielle.

Demande d'adhésion à l'UE de l'Islande et de la Serbie.

Entrée en vigueur du traité de Lisbonne.

2010 : Début des négociations d'adhésion de l'Islande.

Le Monténégro se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'UE.

2011 : Entrée de l'Estonie dans la zone euro.

Entrée du Liechtenstein dans l'espace Schengen.

2012 : Ouverture des négociations d'adhésion du Monténégro.

La Serbie se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'UE.

2013 : Adhésion de la Croatie à l'UE.

2014 : Entrée de la Lettonie dans la zone euro.
L'Albanie se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'UE.

2015 : Retrait de la demande d'adhésion de l'Islande.
Entrée de la Lituanie dans la zone euro.

2016 : Référendum favorable au départ du Royaume-Uni de l'UE.
La Bosnie-Herzégovine est reconnue comme candidate potentielle à l'adhésion à l'UE.
Réorganisation des régions de la France métropolitaine, passant de 22 à 13 régions.

2017 : Le Royaume-Uni notifie officiellement au Conseil européen son intention de se retirer de l'UE, conformément à l'article 50 du traité de Lisbonne.

2018 : Accord de retrait du Royaume-Uni de l'UE.

2020 : Sortie du Royaume-Uni de l'UE le 31 janvier.

2022 : La Bosnie-Herzégovine, la Moldavie et l'Ukraine obtiennent le statut de pays candidat à l'UE.

2023 : La Géorgie obtient le statut de pays candidat à l'UE.

Pour élaborer le présent document, il est tenu compte du statut de chaque pays au 1er janvier de l'année analysée, à savoir 2022 :

UE-27 : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Suède.

Reste de l'Europe : Albanie, Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Cité du Vatican, Géorgie, Groenland, Islande, Îles Féroé, Kosovo, Liechtenstein, Macédoine du Nord, Moldavie, Monaco, Monténégro, Norvège, Royaume-Uni, Russie, San-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

Par ailleurs, dans les tableaux et graphiques d'évolution, on considère la situation de chaque pays selon la période, donc l'UE-27 sur la période 2008-2013 comprend le Royaume-Uni mais pas la Croatie, l'UE-28 sur la période 2013-2020 comprend la Croatie et le Royaume-Uni, et l'UE-27 sur la période 2021-2022 comprend la Croatie mais pas le Royaume-Uni.

2.3. RÉSEAU TRANS-EUROPÉEN DE TRANSPORT (RTE-T)

La politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) porte sur la mise en place et le développement d'un réseau européen de transport durable et résilient. À cette fin, elle comprend des incitations pour promouvoir des modes de transport plus durables, faire progresser la numérisation et améliorer la multimodalité. La politique actuelle en matière de RTE-T a été récemment mise à jour par le règlement (UE) 2024/1679.

La principale nouveauté du règlement révisé est la définition d'un réseau étendu qui doit être achevé en 2040 et qui constitue une étape intermédiaire entre le réseau principal (à achever en 2030) et le réseau global (à achever en 2050).

Le règlement révisé fixe les objectifs suivants pour les infrastructures de transport européennes:

- Possibilité de circuler en 2040 à une vitesse égale ou supérieure à 160 km/h sur les lignes ferroviaires voyageurs du réseau principal et du réseau étendu.
- Mise en œuvre du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) en tant que système unique de signalisation.
- Mise en place, d'ici à 2040, de zones de stationnement sûres et surveillées sur le réseau routier principal et élargi tous les 150 km en moyenne.
- Les principaux aéroports, qui accueillent plus de 12 millions de passagers par an, seront reliés à des lignes ferroviaires longue distance.
- Augmentation du nombre et de la capacité des terminaux de transbordement pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière de trafic.
- Élaboration de plans de mobilité urbaine durable (PMUD) dans les principales villes du RTE-T (plus de 400), afin de promouvoir une mobilité zéro (ou à faibles) émissions.
- Développement de l'espace maritime européen, comprenant une meilleure intégration avec les autres modes de transport, l'amélioration des routes maritimes à courte distance et le développement des liaisons avec les pays tiers par de nouveaux corridors européens de transport.

Les nouveaux corridors formant la colonne vertébrale du RTE-T sont indiqués sur la carte 2 .

CARTE 2 : RÉSEAU TRANS-EUROPÉEN DE TRANSPORT (RTE-T) - CORRIDORS DU RÉSEAU PRINCIPAL



Source : DG MOVE - DG for Mobility and Transport.

Les couloirs traversant les Pyrénées sont les couloirs méditerranéen et atlantique.

Le couloir méditerranéen (en vert sur la carte 2) est l'axe principal est-ouest du RTE-T au sud des Alpes. Il s'étend entre la région méditerranéenne du sud-est de l'Espagne et le sud-ouest de l'Ukraine. Il suit les côtes espagnoles (où il se connecte également avec le centre de la péninsule Ibérique) et françaises, traverse les Alpes vers l'est, l'Italie, la Slovanie, la Croatie, puis

la Hongrie jusqu'à la ville ukrainienne de Lviv. Le couloir s'étend sur environ 3000 km de long et fournira une liaison multimodale pour les ports de la Méditerranée occidentale avec le centre de l'UE.

Le couloir atlantique (de couleur jaune sur la carte 2) s'étend des ports atlantiques de la péninsule Ibérique et des îles Canaries jusqu'au port du Havre (incluant sa liaison maritime avec l'Irlande), et vers les villes de Strasbourg et Mannheim, à la frontière franco-allemande. Le corridor a de fortes dimensions multimodales, utilisant des chemins de fer, des routes, des voies navigables et des voies maritimes.

2.4. EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Le tableau 1 synthétise les principales caractéristiques démographiques de l'Espagne, du Portugal et de la France en 2022.

TABLEAU 1 : DÉMOGRAPHIE DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL EN 2022

	Population (en millions d'habitants)	Croissance de la population en 10 ans (2013-2022)	Croissance annuelle de la population (2021-2022)	Densité de population (hab/km ²)	% de la population européenne
Espagne	47,43	1,5%	0,1%	93,7	10,6%
France*	65,72	3,2%	0,3%	119,7	14,7%
Portugal	10,35	-1,3%	0,5%	112,2	2,3%
UE-27**	446,82	1,3%	-0,1%	105,8	100 %

* France métropolitaine (sans les départements d'outre-mer). Dans ce document, seules les données de la France métropolitaine sont présentées

**Population estimée

Sources : Eurostat. Population [demo_pjan] pour l'UE-27, Espagne et Portugal. INSEE pour la France

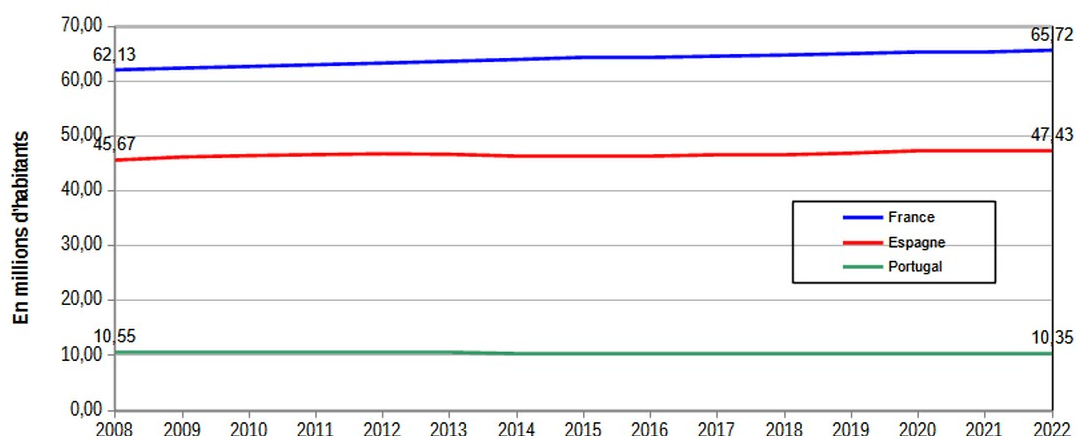
En 2022, la population de la France, de l'Espagne et du Portugal dépasse le quart de la population totale des 27 pays membres de l'Union européenne (27,6 %) avec 123,5 millions d'habitants. Compte tenu de la sortie du Royaume-Uni, le poids démographique de ces trois pays par rapport à l'ensemble de l'UE-27 a augmenté au regard des données du précédent rapport de l'OTP (données 2020 : 23,9 %).

Au cours de l'année écoulée, le Portugal avec +0,5 %, la France avec +0,3 % et l'Espagne avec +0,1 %, ont connu des taux de croissance positifs, au contraire de l'UE-27 qui a subi une baisse de sa population (-0,1 %). Cependant, au cours des dix dernières années, le Portugal a connu une diminution démographique de -1,3 %.

En 2022, la densité de population de la France (119,7 hab/km²) et celle du Portugal (112,2 hab/km²) se situent au-dessus de la moyenne communautaire (105,8 hab/km²) et de la densité espagnole (93,7 hab/km²).

Le graphique 1 présente l'évolution de la population en Espagne, en France et au Portugal entre 2008 et 2022.

GRAPHIQUE 1 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL ENTRE 2008 ET 2022



Sources : Eurostat. Population [demo_pjan] pour l'Espagne et le Portugal. INSEE pour la France

Entre 2008 et 2022, la France est le seul des pays analysés à avoir connu chaque année une croissance démographique, comprise entre 0,3 et 0,6 %.

Entre 2013 et 2016, l'Espagne a connu une période de décroissance et présente une variation importante entre les taux annuels d'accroissement de la population de 2008 (+2,0 %) et 2022 (+0,1 %). L'évolution de la population espagnole ne présente pas de tendance claire.

Le Portugal se caractérise par une baisse continue de sa population entre 2011 et 2019. Depuis 2008, 2022 est l'année qui connaît la plus forte croissance relative de population avec une valeur de +0,5 %.

Entre 2008 et 2022, la population a augmenté de 5,8 % en France et de 3,9 % en Espagne, alors qu'elle a diminué de 1,9 % au Portugal.

Le tableau 2 présente les principales caractéristiques de la population des régions frontalières espagnoles et françaises pour l'année 2022. Depuis janvier 2016, le nombre de régions métropolitaines françaises est passé de 22 à 13. Néanmoins, dans l'intérêt de la continuité des statistiques traditionnellement publiées dans l'OTP, et parce qu'Eurostat fournit toujours des informations les concernant, l'OTP 11 conserve le traitement des anciennes régions françaises.

TABEAU 2 : POPULATION DES RÉGIONS FRONTALIÈRES EN 2022

	Population (en millions d'habitants)	Pourcentage de la population entre 15 et 64 ans	Croissance de la population en 10 ans (2013-2022)	Croissance annuelle de la population (2021-2022)	Densité de population (hab/km2)
Pays Basque	2,177	63,1%	0,0%	-0,41 %	301,1
Navarre	0,659	64,6%	3,2%	0,23 %	63,4
Aragon	1,314	64,1%	-1,8%	-1,28 %	27,5
Catalogne	7,679	65,7%	2,7%	0,10 %	239,2
Aquitaine	3,542	60,6%	6,8%	0,74 %	84,7
Midi-Pyrénées	3,147	61,3%	6,5%	0,74 %	69,0
Languedoc-Roussillon	2,920	59,4%	7,0%	0,75 %	105,6

Source : Eurostat - Statistiques régionales [demo_r_pjangroup]

Si l'on se réfère aux groupes d'âge, l'ensemble des régions frontalières espagnoles présente un pourcentage de population entre 15 et 64 ans plus élevé (64,4 %) que l'ensemble des régions frontalières françaises (60,4 %).

En 2022, la population des quatre régions frontalières espagnoles représente un quart de la population de l'Espagne avec 11,83 millions d'habitants alors que la population des trois régions françaises représente 15 % de la population de la France avec 9,61 millions d'habitants.

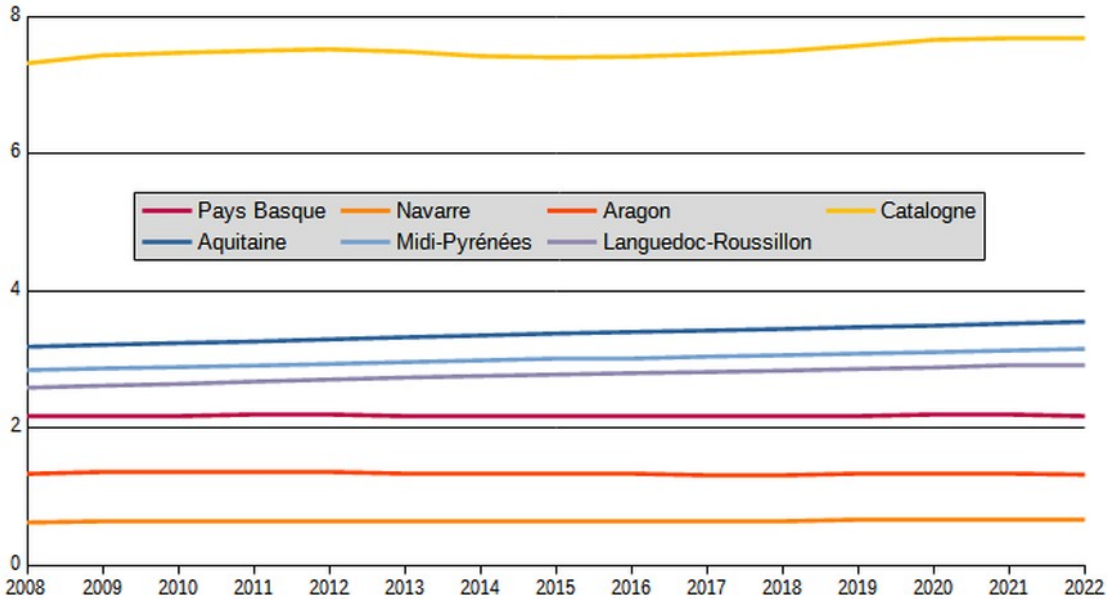
La répartition de la population dans les régions frontalières françaises est relativement équilibrée, tandis que dans les régions frontalières espagnoles, la part de la Catalogne est prépondérante (7,68 millions d'habitants, soit 64,9 % de la population frontalière espagnole).

Selon le tableau 2, au cours de la période 2013-2022, l'Aragon est la seule des quatre régions espagnoles dont la population a baissé (-1,8 %). Toutefois, au cours de cette période, les régions de Navarre et de Catalogne ont enregistré une croissance démographique, respectivement de +3,2 % et +2,7 %. La population du Pays basque est restée stable au cours de cette période.

Dans le même temps, les trois régions frontalières françaises ont connu chaque année une croissance démographique positive. À partir de 2014 cette croissance s'est stabilisée entre +0,6% et +0,8% par an. Depuis 2013, la population dans les régions frontalières françaises a augmenté de +6,8 %.

Le graphique 2 présente l'évolution démographique de ces régions frontalières entre 2008 et 2022.

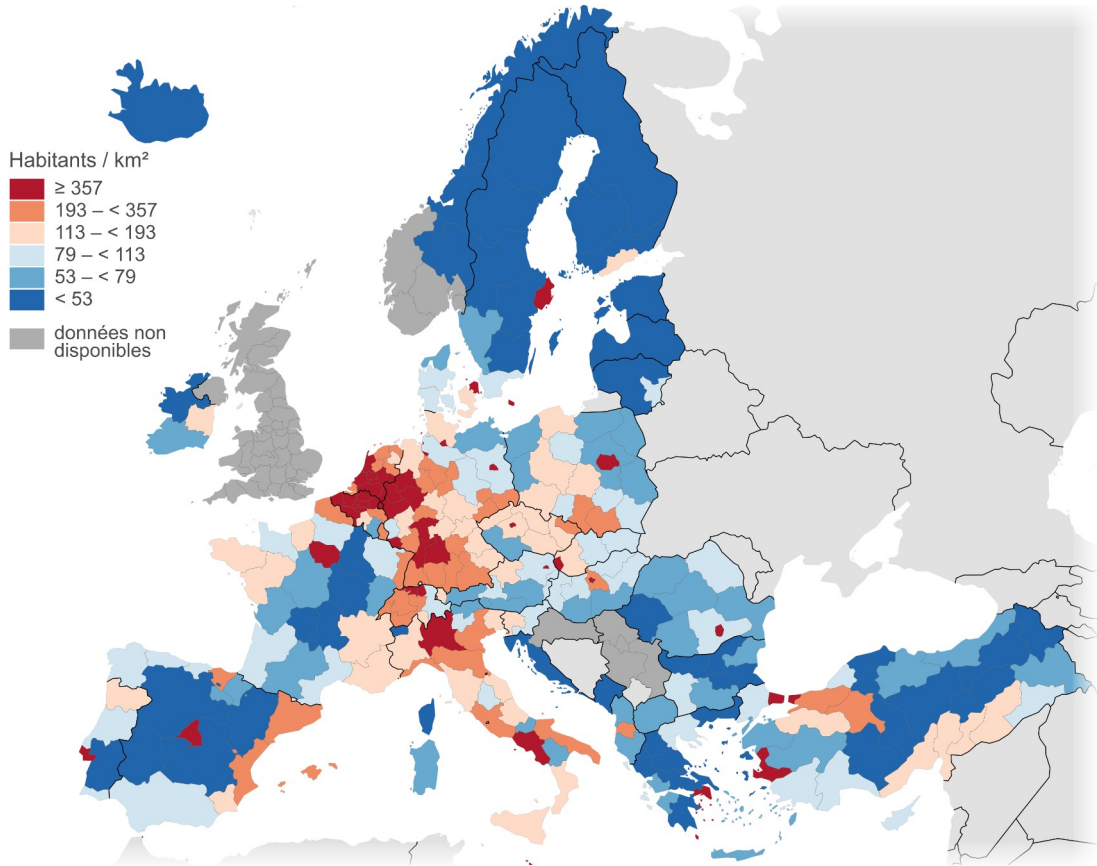
GRAPHIQUE 2 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES RÉGIONS FRONTALIÈRES ENTRE 2008 ET 2022 (en millions d'habitants)



Source : Eurostat - Statistiques régionales [demo_r_pjangroup]

La carte 3 présente la densité de population européenne, au niveau régional NUTS 2, pour l'année 2022.

CARTE 3 : DENSITÉ DE POPULATION EN EUROPE EN 2022 (NUTS 2)



Source: Eurostat (dataset code demo_r_d3dens)

Limites administratives: © EuroGeographics, © FAO (ONU), © TurkStat
Cartografia: Eurostat – IMAGE, 04/2025

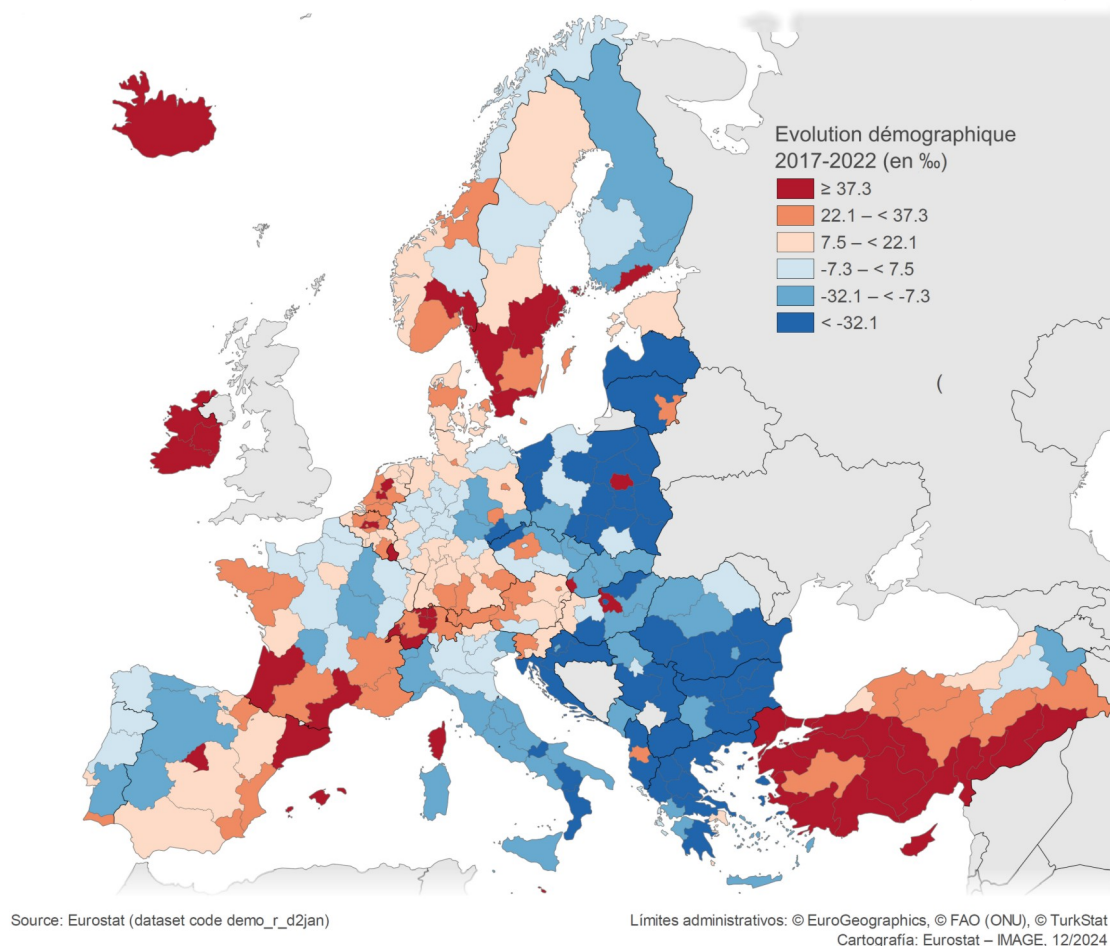
Source : Eurostat.- Statistiques régionales [demo_r_d3dens]

Les régions les plus densément peuplées sont situées autour des principales capitales européennes, avec une forte concentration en Belgique, aux Pays-Bas, dans les régions occidentales de l'Allemagne et dans certaines régions du nord de l'Italie.

En Espagne, les régions les moins densément peuplées sont l'Aragon, l'Extrémadure, la Castille-et-León et la Castille-La Manche, tandis que les régions ayant les densités les plus élevées sont la Communauté de Madrid, le Pays basque, la Catalogne et la Communauté valencienne. En France, les valeurs de densité de population les plus faibles se trouvent dans les anciennes régions de Champagne-Ardenne, Bourgogne, Auvergne et Limousin, tandis que les valeurs les plus élevées se situent principalement en Ile-de-France.

La carte 4 indique l'évolution démographique dans les régions européennes en 2022.

CARTE 4 : ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE EN EUROPE ENTRE 2017 ET 2022 (NUTS 2)



Source : Eurostat. - Statistiques régionales [demo_r_d2jan]

En Europe, les principales croissances de population entre 2017 et 2022 se situent dans l'ensemble de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Irlande, de l'Islande et de la Suisse, ainsi que dans l'est de l'Espagne, le sud de la France, le sud de la Suède et la plupart des régions de la Turquie.

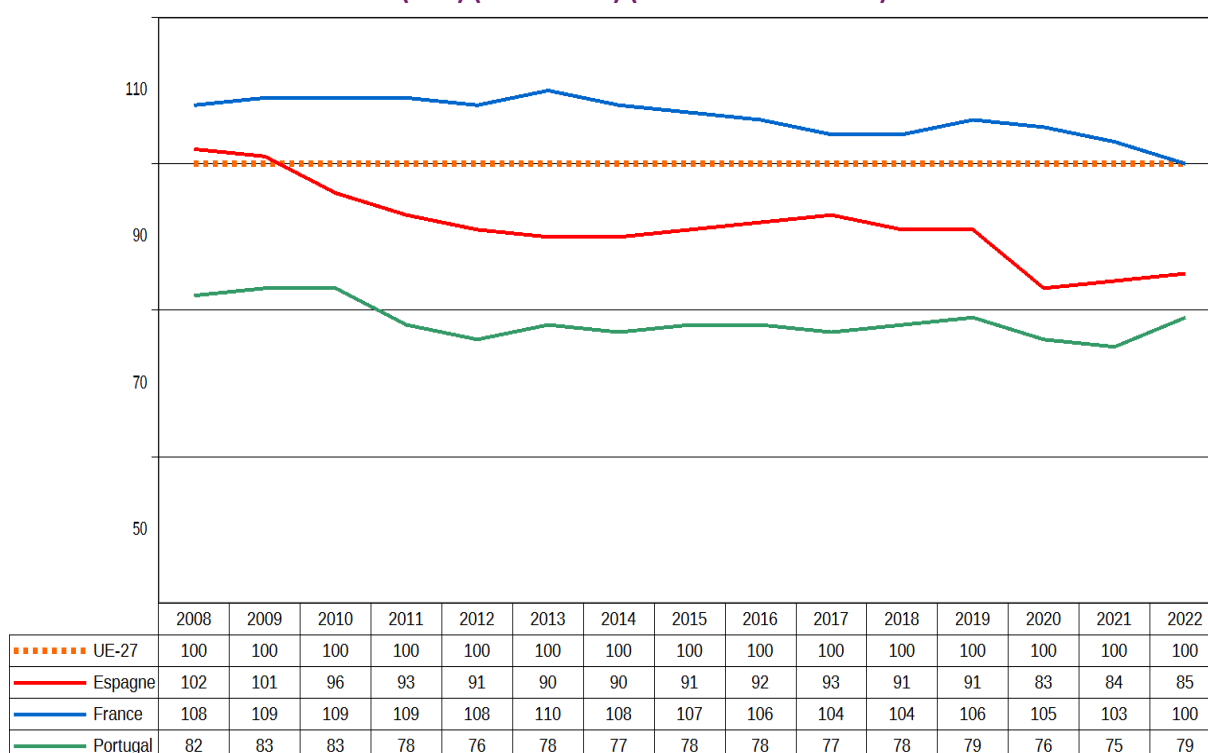
La carte reflète également la perte de population des pays d'Europe orientale, de l'Italie et de l'ouest de la péninsule Ibérique.

2.5. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

Cette partie présente les principales données économiques de la France, de la péninsule Ibérique et des régions frontalières franco-espagnoles en tant que cadre géographique principal de réalisation de l'étude des flux pyrénéens. Plus précisément, les données relatives au PIB et au pouvoir d'achat entre 2008 et 2022 sont analysées et comparées à ces valeurs pour l'ensemble de l'Union européenne.

Le graphique 3 montre l'évolution du PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat (SPA)², en prenant comme valeur de référence celle de l'Union Européenne à 27 (UE-27 = 100).

GRAPHIQUE 3 : ÉVOLUTION DU PIB PAR HABITANT EN TERME DE STANDARD DE POUVOIR D'ACHAT (SPA) (UE-27=100) (PÉRIODE 2008-2022)



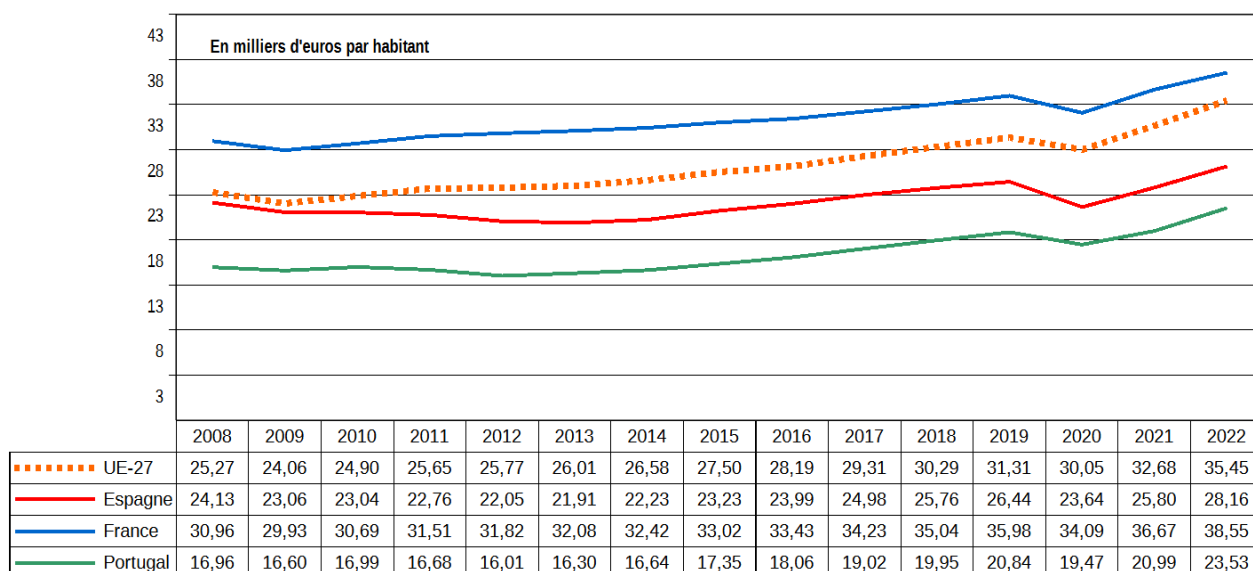
Source : Eurostat. PIB par habitant en Standard de Pouvoir d'Achat [prc_ppp_ind]. NA_ITEM: "Volume indices of real expenditure per capita (in PPS_EU27_2020=100)"

Le graphique 3 montre des baisses du standard de pouvoir d'achat par habitant par rapport à l'UE-27 entre 2008 et 2022, particulièrement significative en Espagne avec la perte de 17 points et en France, 8 points. La perte au Portugal est de 3 points. En 2020, l'impact du Covid-19 sur l'activité économique de l'Espagne, de la France et du Portugal se reflète dans la baisse du standard de pouvoir d'achat dans les trois pays par rapport à l'UE-27. Depuis, les trois pays ont évolué différemment. Par rapport à l'UE-27, la France continue de perdre du pouvoir d'achat tandis que l'Espagne a légèrement réduit son écart et que le Portugal a retrouvé la parité de pouvoir d'achat avec l'UE d'avant la pandémie.

² Le standard de pouvoir d'achat (SPA) est une unité monétaire artificielle qui élimine les différences de niveaux de prix entre les pays. Ainsi, un SPA permet d'acheter le même volume de biens et de services dans tous les pays. Cette unité permet des comparaisons en volume significatives des indicateurs économiques entre les pays.

Le graphique 4 montre l'évolution du PIB par habitant en termes absolus, qui a connu une tendance à la hausse depuis 2010 pour la France et depuis 2013 et 2014 pour le Portugal et l'Espagne. Les chiffres indiquent une augmentation progressive du PIB par habitant dans ces pays depuis ces années là.

GRAPHIQUE 4 : ÉVOLUTION DU PIB AUX PRIX DU MARCHÉ EN MILLIERS D'EUROS PAR HABITANT (PÉRIODE 2008-2022)



Source: Eurostat. Prix – PIB aux prix du marché [prc_ppp_ind]. NA_ITEM: "Nominal expenditure per inhabitant"

Entre 2008 et 2022, on observe une augmentation généralisée du PIB par habitant pour l'UE-27, l'Espagne, la France et le Portugal, respectivement de +40,3 %, +16,7 %, +24,5 % et +38,7 %. Au cours de cette période, la croissance économique a été affectée par deux événements : la crise de 2008 et la pandémie de Covid-19.

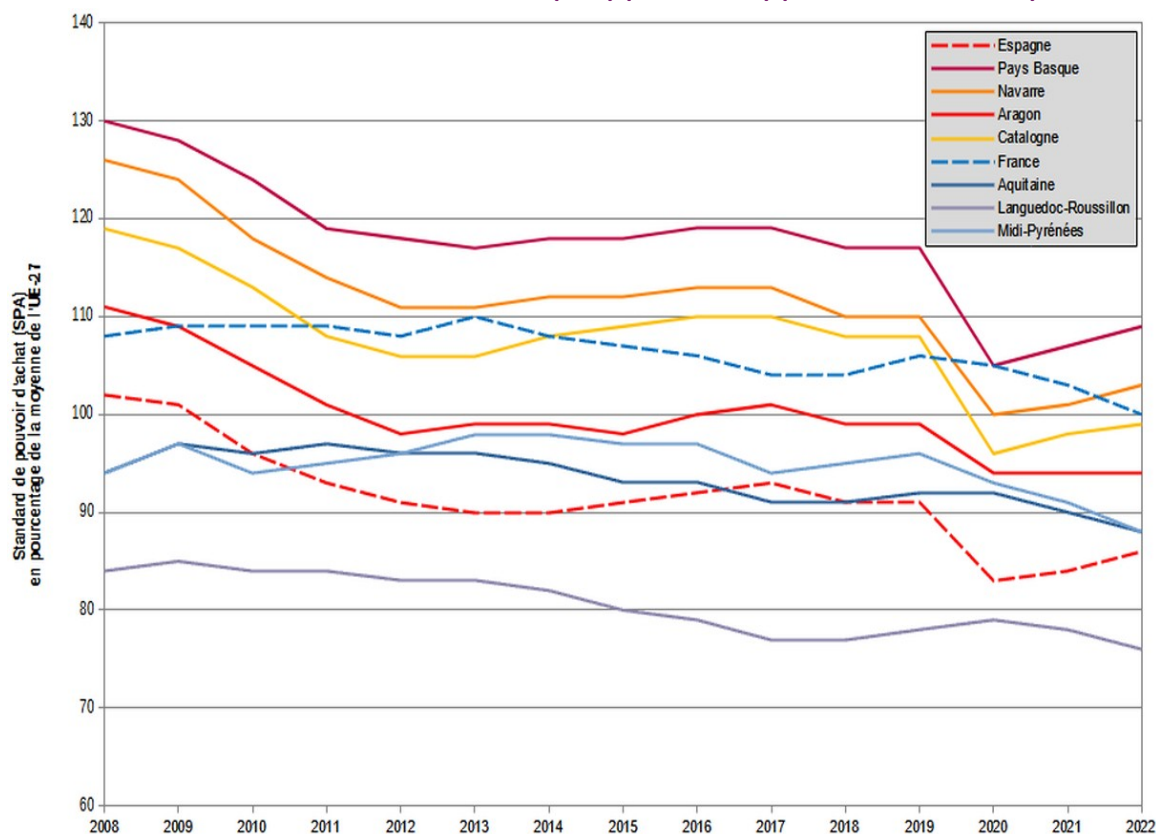
La crise de 2008 a entraîné une baisse du PIB par habitant en 2009 pour les trois pays, avec des baisses annuelles de -4,4 % pour l'Espagne, de -3,3 % pour la France et de -2,2 % pour le Portugal. La France s'est rapidement redressée et depuis 2009 a connu une croissance ininterrompue jusqu'en 2019, soit +20,2 % sur cette période. L'Espagne a de son côté enregistré des baisses jusqu'en 2013 avant de remonter jusqu'en 2022. Pour sa part, le PIB par habitant du Portugal a diminué de -3,6% entre 2009 et 2012, puis est reparti à la hausse de +30,2% jusqu'en 2019.

L'impact négatif sur l'économie du Covid-19 est observé en 2020. Cette année là, le PIB par habitant de l'Espagne, de la France et du Portugal baisse respectivement de -10,6 %, -5,3 % et -6,6 %. Le retour à une activité normale a stimulé l'économie des trois pays. Ainsi, en 2021, le PIB par habitant de l'Espagne, de la France et du Portugal a dépassé 7% de croissance. Entre 2020 et 2022, la hausse a été de +19,1 % pour l'Espagne, de +13,1 % pour la France et de +20,8% pour le Portugal.

Ces évolutions montrent la poursuite de tendances quasiment similaires pour les trois pays depuis 2014.

La situation économique des régions frontalières est ensuite comparée d'après l'évolution du PIB en termes de standard de pouvoir d'achat par habitant en pourcentage de la moyenne de l'UE-27 dans le graphique 5.

GRAPHIQUE 5 : ÉVOLUTION DU PIB DES RÉGIONS FRONTIÈRES EN TERME DE STANDARD DE POUVOIR D'ACHAT (SPA) (UE-27=100) (PÉRIODE 2008-2022)



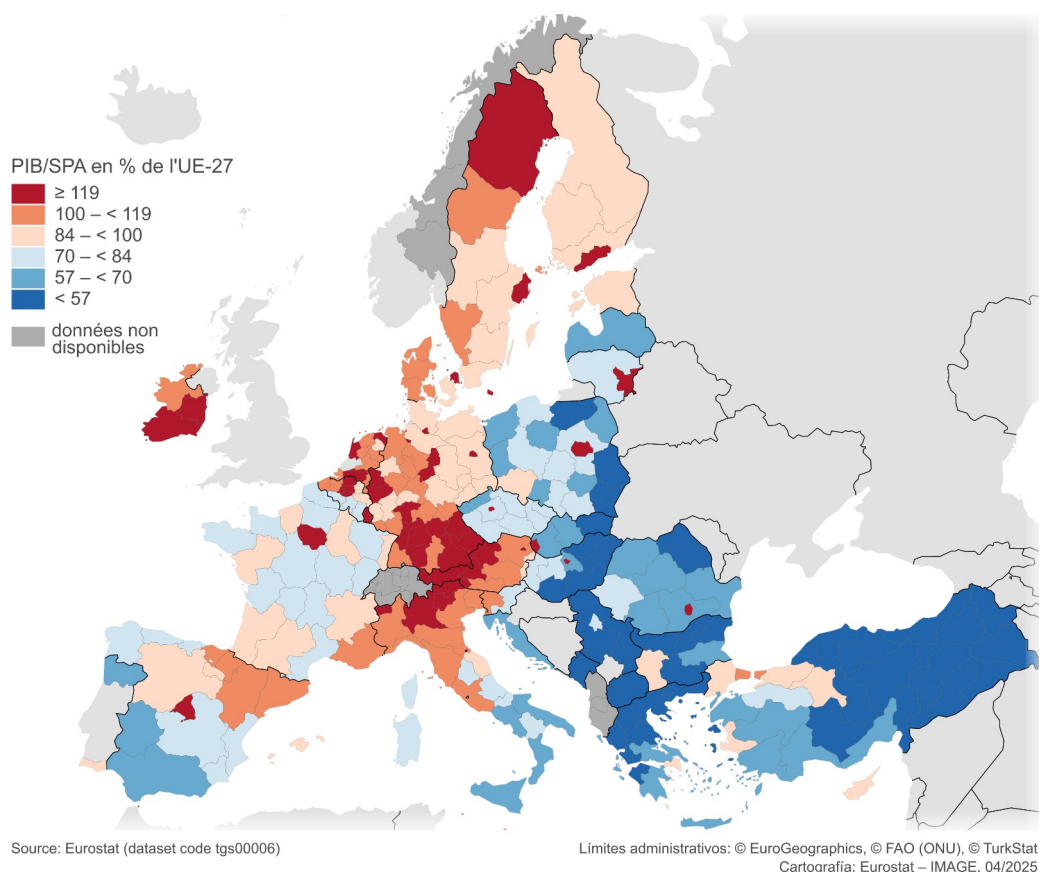
Source: Eurostat. Statistiques régionales – Comptes économiques régionaux [nama_10r_2gdp]

En France, le PIB par habitant en SPA national est supérieur à ceux des régions frontalières alors que c'est l'inverse en Espagne. Au niveau régional, les PIB par habitant en SPA des quatre régions espagnoles sont supérieurs à ceux des trois régions françaises sur l'ensemble de la période considérée.

Entre 2020 et 2022 les régions pyrénéennes suivent une tendance similaire à l'évolution nationale. Dans le cas de l'Espagne, une augmentation de 3 points au niveau national et une hausse de 3 à 4 points dans les régions pyrénéennes sont observées, à l'exception de l'Aragon qui reste stable. En ce qui concerne la France, une baisse nationale de 5 points et une diminution comprise entre 3 et 5 points dans ses régions pyrénéennes sont constatées.

La carte 5 montre le PIB en Europe exprimé en SPA par habitant (en pourcentage de la moyenne de l'UE-27) en 2022, au niveau régional NUTS 2.

CARTE 5 : PIB RÉGIONAL (NUTS 2) EN 2022 EXPRIMÉ EN SPA PAR HABITANT (UE-27=100)



Source : Eurostat. *Statistiques régionales – Comptes économiques régionaux [nama_10r_2gdp]*

Au niveau européen, on observe une différence importante entre les régions du centre et du nord de l'Europe, avec des valeurs du PIB par habitant en SPA supérieures à la moyenne de l'UE-27, et les régions situées plus à l'est, à l'ouest ou au sud de l'Europe, avec des valeurs inférieures.

Parmi les premières, celles de l'ouest et du sud de l'Allemagne, du nord de l'Italie, du nord de la Belgique, des Pays-Bas, du Danemark, de la Suède, de l'Autriche et de l'Irlande sont particulièrement élevées. En Espagne, seules la Communauté de Madrid et les quatre régions frontalières de la France se situent dans la moyenne de l'UE-27. En France, cela ne concerne que deux régions : l'Île de France et Provence - Alpes - Côte d'Azur (PACA).

Parmi les régions dont le PIB par habitant en SPA est nettement inférieur à la moyenne de l'UE-27 figurent le Portugal et les régions méridionales de l'Italie et de l'Espagne, ainsi que la Grèce, et la plupart des pays entrés dans l'UE à partir de 2003.

2.6. COMMERCE EXTÉRIEUR

En 2022, les échanges commerciaux entre la péninsule Ibérique et les autres pays européens ont atteint une valeur monétaire de 603,3 milliards d'euros, soit +21,3 % par rapport à 2021. Leur répartition entre l'UE-27 et le reste de l'Europe est indiquée dans le tableau 3 ci-dessous. *NB. Dans les tableaux 3 et 4, les échanges sont répartis selon trois groupes de pays : les pays de l'UE-27, les pays du reste de l'Europe et l'ensemble de l'Europe (somme des deux groupes précédents) et selon le type de flux (importations et exportations).*

TABLEAU 3 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
UE-27	218,4	41,1	259,6	216,1	34,7	250,9	434,6	75,9	510,4
Reste de l'Europe	41,2	5,0	46,2	40,7	6,1	46,7	81,8	11,1	92,9
Total	259,6	46,1	305,7	256,8	40,8	297,6	516,4	87,0	603,3

Source: Eurostat, Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU Trade Since 2002 by CN sections)

La plupart des échanges commerciaux en unités monétaires de la péninsule Ibérique avec l'Europe ont pour origine et destination l'UE-27. En 2021 et 2022, les pays de l'UE-27 représentent respectivement 83,4 % et 84,6 % du marché européen. Les pourcentages sont très similaires, qu'il s'agisse d'importations ou d'exportations. En 2021, l'UE-27 représente 83,8% des importations et 82,9 % des exportations, en 2022, 84,9 % des importations et 84,3 % des exportations.

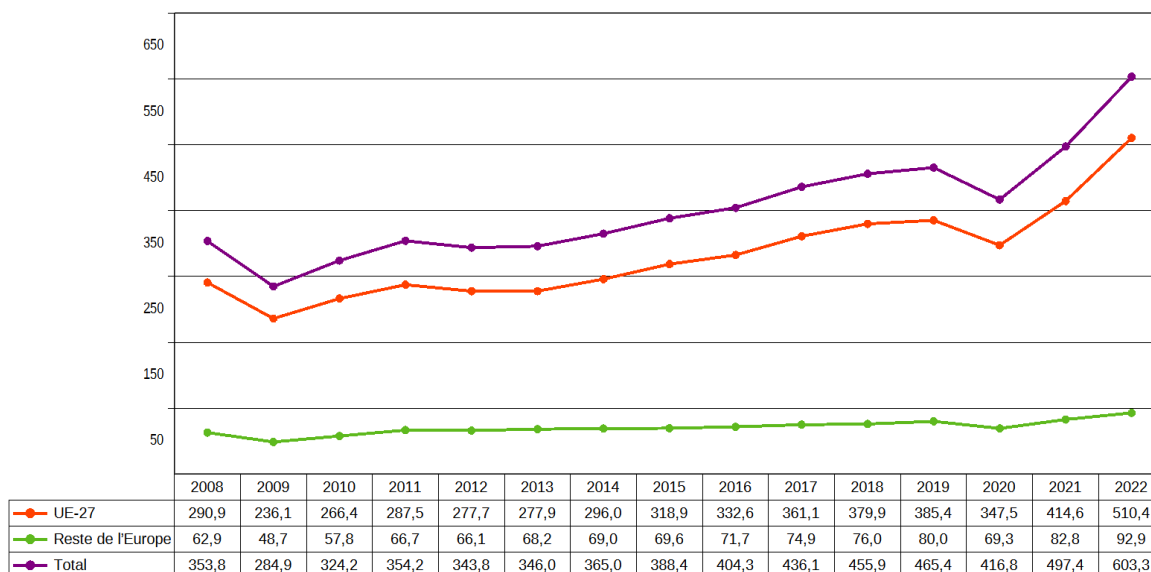
En analysant les pays séparément, pour l'Espagne, les échanges avec les pays de l'UE-27 s'élèvent à 82,8 % et 84,2 % en 2021 et 2022. Pour les importations, ceux-ci représentent 83,1% en 2021 et 84,1% en 2022, pour les exportations, 82,5 % en 2021 et 84,2 % en 2022.

Dans le cas du Portugal, les échanges avec les pays de l'UE-27 s'élèvent à 86,4% en 2021 et 87,2% en 2022. Les importations représentent 87,9 % en 2021 et 89,1 % en 2022, les exportations, 84,7 % en 2021 et 85,1 % en 2022.

L'importance de l'UE-27 dans les relations commerciales de l'Espagne et du Portugal a augmenté en 2022, tant pour les importations que pour les exportations.

Le graphique 6 montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les pays de l'UE-27 et du reste de l'Europe géographique au cours de la période 2008-2022.

GRAPHIQUE 6 : ÉVOLUTION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIARDS D'EUROS)



L'UE-27 correspond aux pays qui forment actuellement l'Union européenne, même si ce regroupement n'existe réellement que depuis 2020

Source : Eurostat. Comercio exterior (Easy Comext Datasets – EU Trade Since 2002 by CN sections)

L'évolution des échanges reflète clairement l'impact des crises de 2008 et du Covid-19. En 2009, les échanges de l'Espagne et du Portugal ont baissé de -18,8 % dans les relations avec l'UE-27, de -22,6 % avec le reste des pays d'Europe et de -19,5 % avec l'ensemble de l'Europe. Entre 2009 et 2019, les trois relations ont connu une croissance importante : +63,2% avec les pays de l'UE-27, +64,1 % avec le reste des pays d'Europe et +63,4 % avec l'ensemble de l'Europe. En 2020, conséquence de la pandémie de Covid-19, une baisse des relations commerciales est observée. Plus précisément, les relations avec les pays de l'UE-27 ont diminué de -9,8 %, celles avec le reste de l'Europe de -13,4 % et celles avec l'ensemble de l'Europe de -10,4 %. Cependant, en 2021 et 2022, une reprise des échanges commerciaux bien supérieure est observée. La croissance durant ces deux années a été de +46,9 % dans les échanges avec l'UE-27, de +34,1 % avec le reste de l'Europe et de +44,8 % avec l'ensemble de l'Europe.

Entre 2008 et 2022, les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les pays de l'UE-27 ont augmenté de +75,5 %, ceux avec les autres pays européens de +47,6 % et ceux avec l'Europe dans son ensemble de +70,5 %.

Le tableau 4 montre les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en millions de tonnes pour 2022, qui se sont élevés à 233,6 millions de tonnes, soit une baisse de -1,5 % par rapport à l'année précédente.

TABLEAU 4 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
UE-27	68,0	10,8	78,8	83,7	12,3	96,0	151,8	23,1	174,8
Reste de l'Europe	32,2	4,7	36,9	18,2	3,6	21,8	50,4	8,3	58,8
Total	100,2	15,5	115,7	101,9	15,9	117,8	202,2	31,4	233,6

Source: Eurostat. Eurostat. Comercio exterior (Easy Comext Datasets – EU Trade Since 2002 by CN sections)

Comme en termes monétaires, la plupart des échanges commerciaux de la péninsule Ibérique avec l'Europe en tonnage, ont pour origine et destination l'UE-27, mais avec des pourcentages plus faibles. En 2022, les pays de l'UE-27 représentent 74,8% du marché européen, 68,1 % des importations et 81,5 % des exportations.

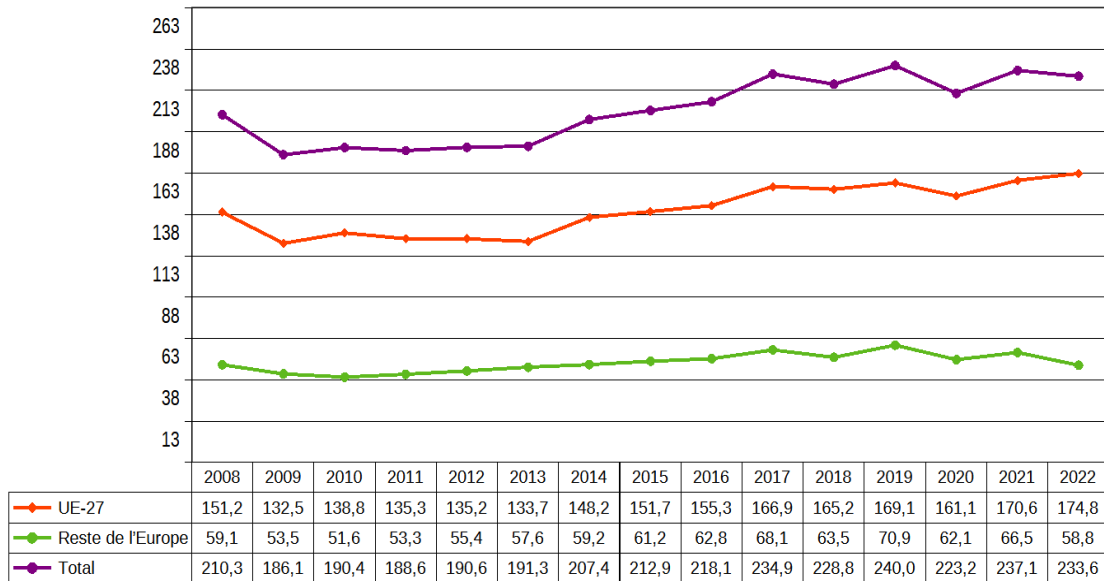
En analysant les pays séparément, pour l'Espagne, les échanges avec les pays de l'UE-27 s'élèvent à 75,1 %. Les importations avec l'UE-27 représentent 67,9 % du total européen et les exportations, 82,1 %.

Pour le Portugal, les échanges avec les pays de l'UE-27 s'élèvent à 73,5 %. Les importations représentent 69,6 % du total européen et les exportations, 77,2 %.

En termes économiques, l'importance de l'UE-27 dans les relations commerciales avec l'Espagne et le Portugal a augmenté en 2022, en particulier en termes d'importations.

Le graphique 7 montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en tonnes de marchandises sur la période 2008-2022.

GRAPHIQUE 7 : ÉVOLUTION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIONS DE TONNES)



L'UE-27 correspond aux pays qui forment actuellement l'Union européenne, même si ce regroupement n'existe réellement que depuis 2020

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU Trade Since 2002 by CN sections)

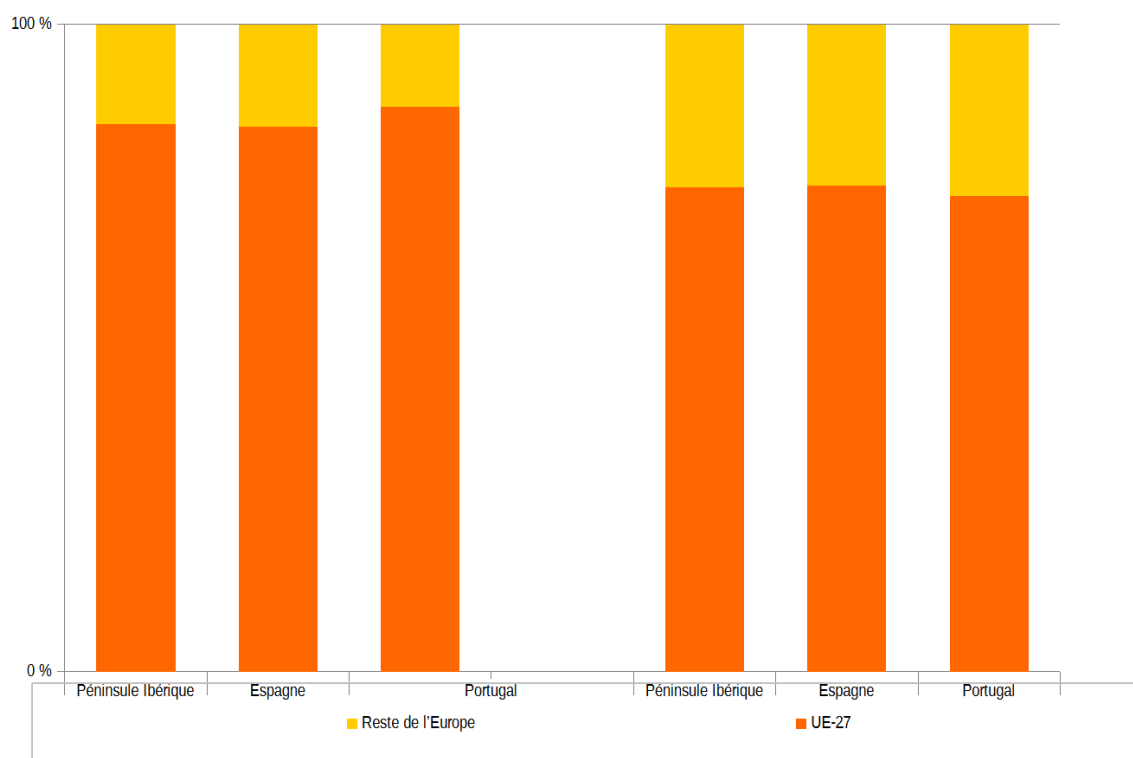
L'analyse de l'évolution des échanges en tonnage fait apparaître à la fois l'impact de la crise de 2008 et celui de la crise du Covid-19. La croissance post-covid en termes de tonnage est inférieure à la croissance en termes monétaires

Plus précisément, en 2009, les échanges de l'Espagne et du Portugal ont diminué de -12,4 % dans les relations avec l'UE-27, de -9,4 % avec les pays du reste de l'Europe et de -11,5 % avec l'ensemble de l'Europe. Entre 2009 et 2019, les trois relations ont progressé, mais pas aussi régulièrement ni autant qu'en termes économiques. Cette croissance a été de +27,6 % avec les pays de l'UE-27, de +32,5 % avec le reste des pays d'Europe et de +29,0 % avec l'ensemble de l'Europe. En 2020, une baisse des relations commerciales résultant du Covid-19 a été constatée, bien qu'à des niveaux inférieurs à ceux observés en termes monétaires. Plus précisément, les relations avec les pays de l'UE-27 ont diminué de -4,7 %, celles avec le reste de l'Europe de -12,4 % et celles avec l'ensemble de l'Europe de -7,0 %. Cependant, en 2021 et 2022, une reprise des échanges commerciaux dans les relations avec les pays de l'UE-27 (+8,5 %) et avec l'ensemble de l'Europe (+4,6 %) a été constatée.

La période 2008-2022 a connu un accroissement de +15,6% des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les pays de l'UE-27, et de +11 % avec l'ensemble de l'Europe. Cependant, les relations avec le reste de l'Europe ont diminué de -0,6 %.

Le graphique 8 permet de comparer l'importance des différents groupes géographiques dans les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal en 2022 en termes économiques et en tonnage.

GRAPHIQUE 8 : RÉPARTITION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2022 (EN %)



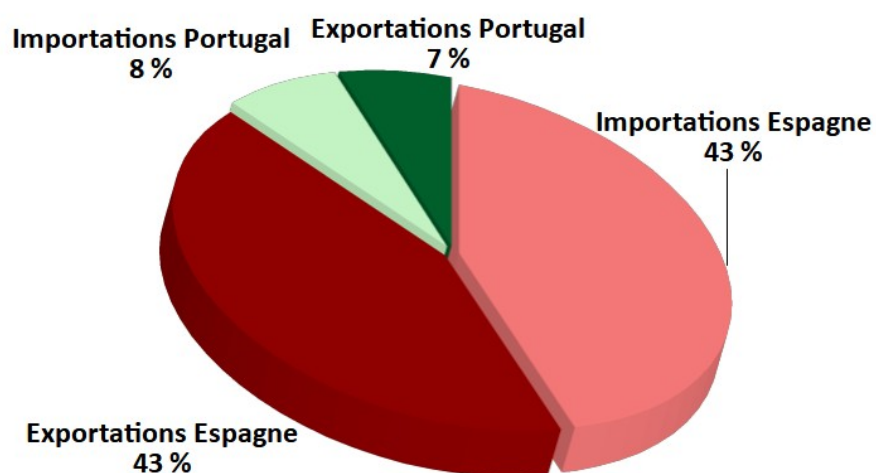
Source: Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU Trade Since 2002 by CN sections)

Le graphique 8 montre la répartition du commerce extérieur de la péninsule Ibérique avec les pays de l'UE-27 et les pays du reste de l'Europe en termes monétaires et en tonnage. Bien que dans les deux cas, les échanges avec l'UE-27 soient prédominants, la part en termes économiques se situe dix points au-dessus des échanges en tonnes (84,6 % contre 74,8 %). Les pourcentages de l'Espagne et du Portugal sont assez similaires à ceux de l'ensemble de la péninsule Ibérique.

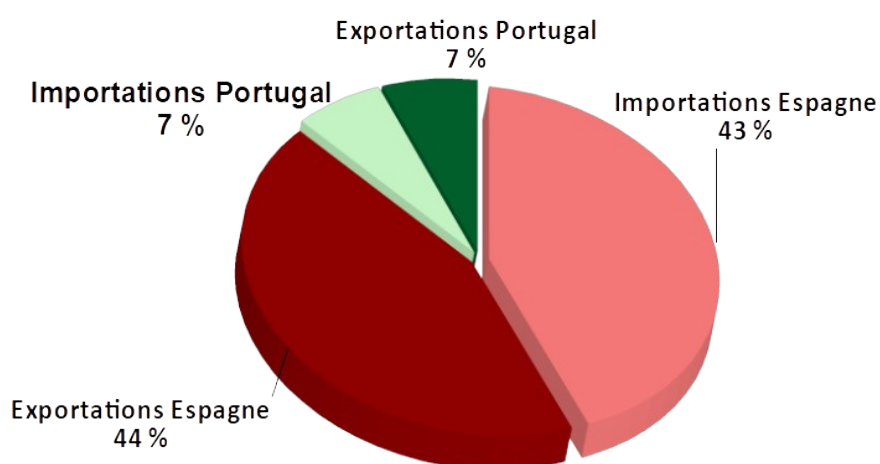
Le graphique 9 permet d'identifier l'importance des importations et des exportations dans les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en 2022.

GRAPHIQUE 9 : RÉPARTITION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE EN 2022 (EN %)

Répartition en termes monétaires



Répartition en tonnage



Source: Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU Trade Since 2002 by CN sections)

La part de l'Espagne dans les échanges commerciaux de la péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe géographique est de 85,6 % lorsqu'elle est exprimée en unités monétaires et de 86,6 % en tonnes. Pour le Portugal, ces pourcentages sont de 14,4 % en unités monétaires et de 13,4 % en tonnes.

Le graphique 9 donne également un aperçu de la balance commerciale de la péninsule Ibérique, de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe géographique. Dans la péninsule Ibérique, cette balance commerciale montre un léger déséquilibre en faveur des importations en termes monétaires, et en faveur des exportations en termes de tonnage. En 2022, la part des exportations dans les échanges commerciaux avec l'Europe était de 49,3 % en termes monétaires et de 50,5 % en tonnes.

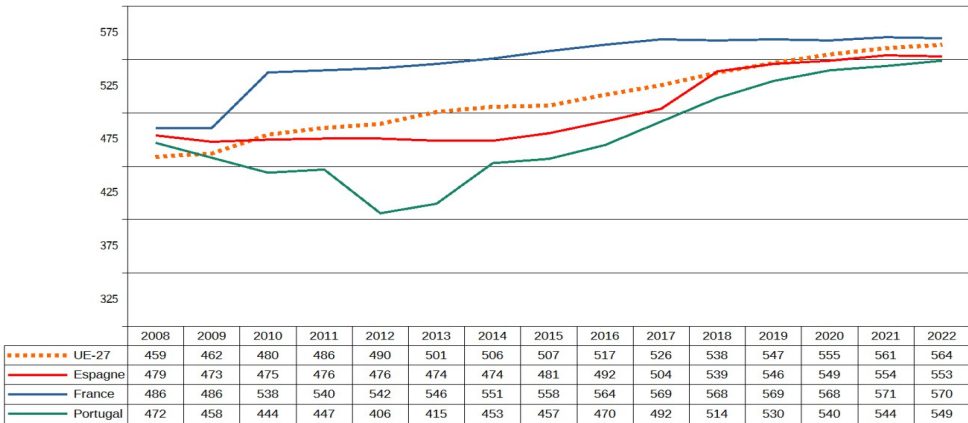
Pour l'Espagne, la répartition entre importations et exportations est presque équilibrée en termes monétaires, avec 50,3 % d'importations et 49,7 % d'exportations, comme en termes de tonnes (49,6 % pour les importations et 50,4 % pour les exportations). Dans le cas du Portugal, le déséquilibre de la balance commerciale est un peu plus prononcé, avec 53,1 % d'importations et 46,9 % d'exportations en termes monétaires, 49,4 % d'importations et 50,6 % d'exportations en tonnes.

2.7. TAUX DE MOTORISATION

Le calcul du taux de motorisation est effectué à partir des données collectées par la Commission Européenne et fournies par les différents États membres. Il convient de noter qu'il n'existe pas de définition commune du taux de motorisation dans l'Union européenne et qu'il faut donc considérer que les données ci-après peuvent représenter différentes façons de mesurer le même indicateur.

Le graphique 10 montre l'évolution du taux de motorisation en Espagne, au Portugal et en France ainsi que dans l'ensemble des pays de l'UE-27 entre 2008 et 2022.

**GRAPHIQUE 10 : ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION ENTRE 2008 ET 2022
(NOMBRE DE VÉHICULES POUR 1000 HABITANTS)**



Source : Eurostat. Transport – Transport routier [road_eqs_carhab]. Transporte – Transporte routier [tran_r_vehst]. Population et conditions sociales – Démographie [demo_pjan]

Entre 2008 et 2022, le taux de motorisation dans l'UE-27 a suivi une tendance à la croissance assez régulière, passant de 459 à 564 voitures pour mille habitants (+22,9 %). Parmi les pays analysés, la France connaît entre 2010 et 2022 une augmentation assez régulière, passant de 538 à 570 voitures pour mille habitants (+5,9 %).

En Espagne, un comportement assez stable est constaté entre 2008 et 2014, suivi de trois périodes de croissance différenciées, de +6,3 % entre 2014 et 2017, de +6,9% en 2018 et de +2,6 % entre 2018 et 2022.

Au Portugal, entre 2008 et 2012, le nombre de voitures pour mille habitants a diminué de -14,0 % passant de 472 à 406. Ensuite, entre 2012 et 2022, il a augmenté de manière ininterrompue jusqu'à atteindre 549 voitures pour mille habitants (+35,2 %).

En conclusion, après une période où les valeurs de taux de motorisation présentaient des différences importantes entre pays (maximum en 2012 avec une différence de 136 voitures particulières pour mille habitants entre France et Portugal), les données de l'UE-27, de l'Espagne, de la France et du Portugal ont tendance à se rapprocher (différence de 21 voitures pour mille habitants en 2022 entre France et Portugal).

3. INFRASTRUCTURES

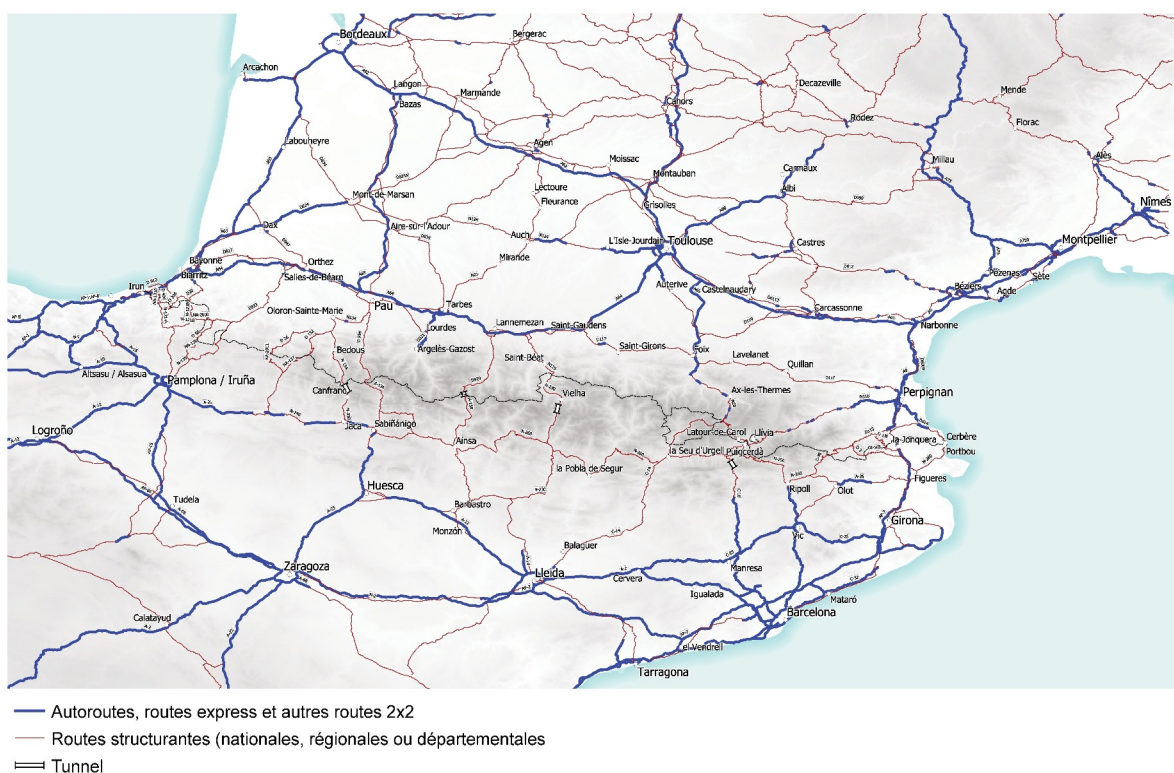
3.1. ROUTES

3.1.1. RÉSEAU ROUTIER EUROPÉEN

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 - A 9 sur la façade méditerranéenne et l'AP8 - A 63 sur la façade atlantique.

La carte 6 montre le réseau structurant de routes dans les régions proches des Pyrénées en distinguant les autoroutes, les voies rapides et les routes à 2x2 voies, du reste des routes structurantes.

CARTE 6 : RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT DANS LA ZONE PYRÉNÉENNE (2024)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras et Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

Le tableau 5 répertorie les 26 routes qui traversent la frontière franco-espagnole et une 27ème qui relie l'Espagne et la France en traversant la principauté d'Andorre. Les points de passage frontaliers les plus importants sont surlignés en gris.

TABLEAU 5 : POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS PYRÉNÉENS (2022)

Côté français		Côté espagnol	
Route	Passage frontalier	Passage frontalier	Route
RD 912	Hendaye	Irún	GI-636-H
RD 810	Hendaye (Béhobie) - Bordeaux	Donostia/San Sebastián - Irún	GI-636
A 63	Hendaye (Biriattou) - Bayonne	Donostia/San Sebastián - Irún	A-8-A
RD 404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibardin	NA-1310
RD 406	Sare Ouest	Puerto de Lizuñaga	NA-4410
RD 306	Col de Lizarrieta	Etxalar - Lizarreta	NA-4400
RD 4 + RD 20	Ainhoa - Dancharia - Bayonne	Pamplona - Landibar	N-121-B
RD 949	St. Etienne de Baygorry	Erratzu - Izpegui	NA-2600
RD 58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi - Olaberri	NA-138
RD 933	St. Jean Pied-de-Port - Orthez	Pamplona - Roncesvalles - Valcarlos	N-135
RD 26	Larrau - Tardets	Ochagavía	NA-2011
RD 132	Pierre St. Martin - Arette	Isaba - Piedra de San Martín	NA-137
RN 134	Somport (tunnel) - Pau	Huesca - Somport (tunnel)	N-330
RN 134	Col du Somport - Pau	Huesca - Somport	N-330a
RD 934	Col du Pourtalet - Pau	Huesca - Portalet	A-136
RD 929	Aragnoet - Lannemezan	Barbastro - Bielsa	A-138
RD 618	Col du Portillon - Bagnères de Luchon	Puerto del Portillón	N-141
RN 125	Fos - Montréjeau	Lleida - Vielha - Les	N-230
RN 22	Andorre - Ax - Toulouse	Lleida - La Seu d'Urgel - Andorra	N-145
RN 20	Ur - Toulouse	Puigcerdà - Barcelona	N-154
Voie Communale	Bourg-Madame	Puigcerdà	N-152
RD 115	Prats de Molló	Molló - Coll d'Ares	C-38
RD 3	Sant Llorenç de Cerdans	Maçanet de Cabrenys	GI-503
RD 13	Ceret	La Vajol	GI-501
RD 900	Le Perthus - Perpignan	Barcelona - La Jonquera	A-2
A 9	Le Boulou - Perpignan	Barcelona - La Jonquera	AP-7
RD 914	Cerbère - Perpignan	Barcelona - Figueres - Port Bou	N-260

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras et Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

La circulation des poids-lourds 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 poids-lourds de plus de 7,5 tonnes est interdite sur la RD 810 et la RD 912 (sauf desserte locale), mais ils peuvent circuler sur les ponts frontaliers qui enjambent la Bidassoa ;
- Sur la façade méditerranéenne, toujours côté français, les poids-lourds de plus de 11 tonnes ne peuvent pas traverser le village du Perthus sur la RD 900 et la circulation des poids-lourds de plus de 20 tonnes est interdite sur la RD 914, entre Port-Vendres et la frontière ;
- À Bourg-Madame, depuis 2007, la Voie Communale (anciennement RN 20) est interdite à la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes (sauf desserte locale) entre le carrefour avec la RN 116 et la frontière. La circulation des poids-lourds concernés par cette interdiction se reporte sur l'itinéraire Ur-Toulouse.

3.1.2. TRAFIC TOTAL

La carte 7 montre le trafic moyen journalier annuel sur les principaux axes de la zone frontalière en 2022.

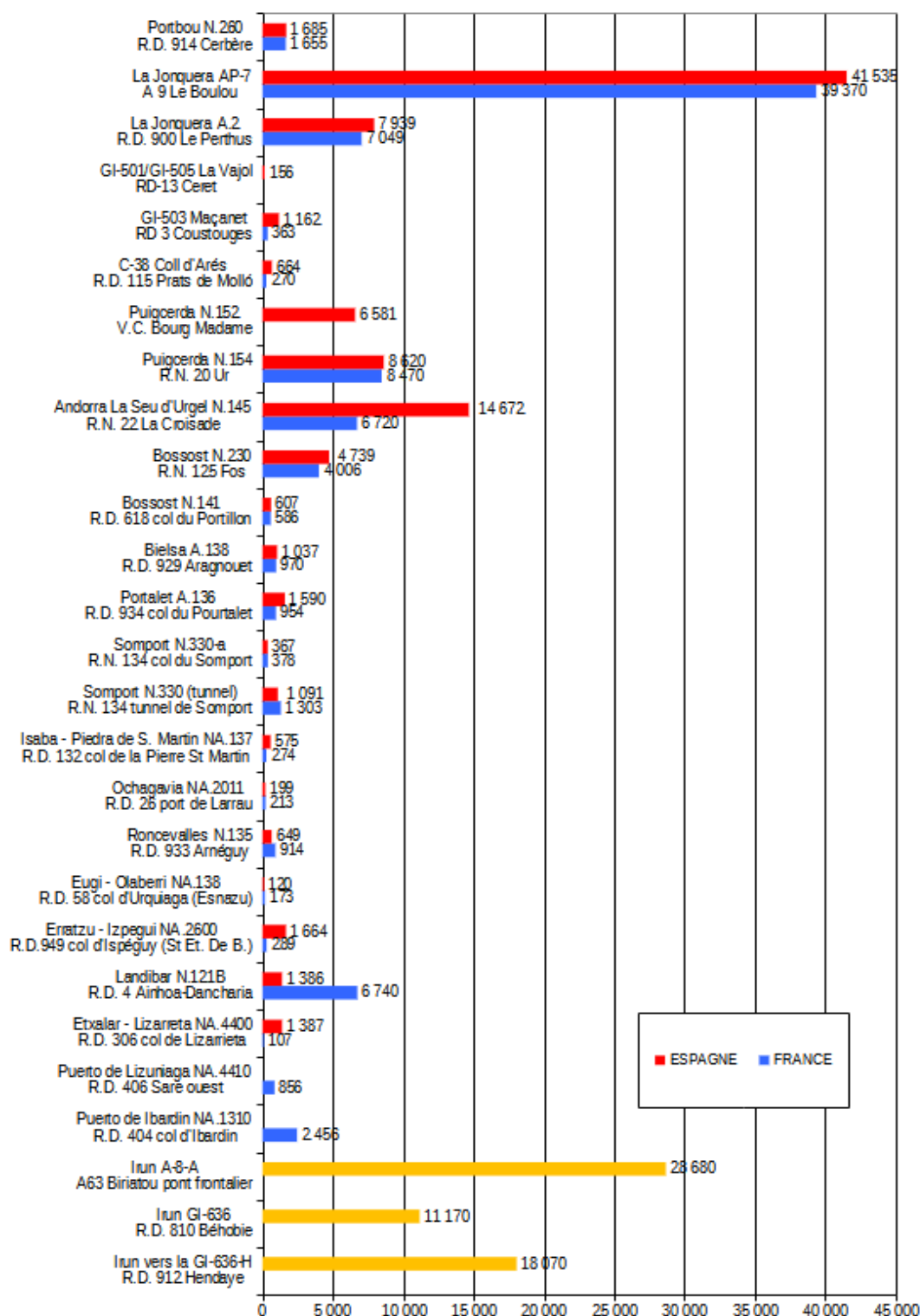
CARTE 7 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER SUR LES PRINCIPAUX AXES PROCHES DES PYRÉNÉES EN 2022



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras et Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

Le graphique 11 montre le trafic moyen journalier annuel des véhicules aux points de passage frontaliers en 2022.

**GRAPHIQUE 11 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS
PENDANT L'ANNÉE 2022 (TOUS VÉHICULES CONFONDUS)**



Les 3 points de passage frontaliers de Guipúzcoa apparaissent en jaune pour les différencier car, bien que les stations de comptage se trouvent du côté espagnol, leurs données ont été rectifiées par le Cerema pour déterminer le trafic poids-lourds effectif.

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras et Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

En 2022, 148 760 véhicules en moyenne ont franchi chaque jour la frontière entre la France et l'Espagne, soit respectivement une augmentation de 45,9% et une baisse de 2,6 % par rapport aux années 2020 et 2021. Ces valeurs confirment la reprise du trafic post-Covid.

Ce trafic routier est réparti entre :

- Routes atlantiques, comprenant l'autoroute Irún AP-8/A 63 Biriattou et les routes côtières Irún GI-636-H/RD 912 Hendaye et Irún GI-636/RD 810 Béhobie, avec 38,9 % du trafic total.
- Routes méditerranéennes, composées de l'autoroute La Jorquera AP-7/A 9 Le Boulou et des routes côtières La Jorquera A-2/RD 900 Le Perthus et Portbou RN 260/RD 914 Cerbère, qui représentent 32,3 % du trafic total.
- Routes intérieures qui représentent 28,8% du trafic. Les 4 passages de Puigcerdà N152/VC Bourg Madame, Puigcerdà N154/RN 20 Ur, Andorra-La Seu d'Urgell N145/RN 22, La Croisade et Landíbar N 121B/RD 4 Ainhoa-Dancharia, avec des TMJA supérieurs à 6 000 véhicules, représentent les deux tiers du trafic des 21 routes intérieures.

Par le passé, le graphique 11 montrait parfois de grandes différences entre les données françaises et espagnoles sur certains points de passage frontaliers. Cependant, un certain nombre de considérations détaillées ci-après ont été prises en compte pour présenter des valeurs de TMJ cohérentes aux différents points de passage frontaliers :

- Du côté français des Pyrénées, de nouvelles dispositions ont été mises en place depuis 2014 pour une meilleure estimation et homogénéisation du trafic routier traversant la frontière. Plus précisément, la France, à travers le Cerema, effectue des comptages tournants à la frontière franco-espagnole, pendant deux semaines chaque trimestre de l'année, sur les sept axes suivants qui n'ont pas de stations de comptage permanentes du côté français (ou, si elles existent, ne donnent pas des résultats représentatifs du trafic frontalier) :
 - N-135 Roncesvalles - RD933 Arnéguy
 - NA-138 Eugi - Olaberri / RD58 Col d'Urquiaga
 - NA-2600 Errazu - Izpegui / RD949 Col d'Ispéguy
 - N-121B Landibar / RD4 + RD20 Ainhoa - Dancharia
 - NA-4400 Etxalar - Lizarreta / RD306 Col de Lizarrieta
 - NA-4410 Puerto de Lizuñaga / RD406 Sare Ouest
 - NA-1310 Puerto de Ibardin / RD404 Col d'Ibardin

C'est la raison pour laquelle sur ces sept points de passage frontaliers, la donnée française est privilégiée.

- Aux points de passage frontaliers entre Hendaye et Irún, il existe trois ponts sur la rivière Bidassoa : celui de l'autoroute AP-8 / A63 vers Biriattou, celui de la GI-636 / RD 810 (pont de Béhobie) vers Urrugne, et celui de la GI-636-H / RD 912 (pont Saint-

Jacques) vers Hendaye. Le Cerema a effectué des relevés visuels dans cette zone pour déterminer le TMJA des véhicules qui franchissent la frontière.

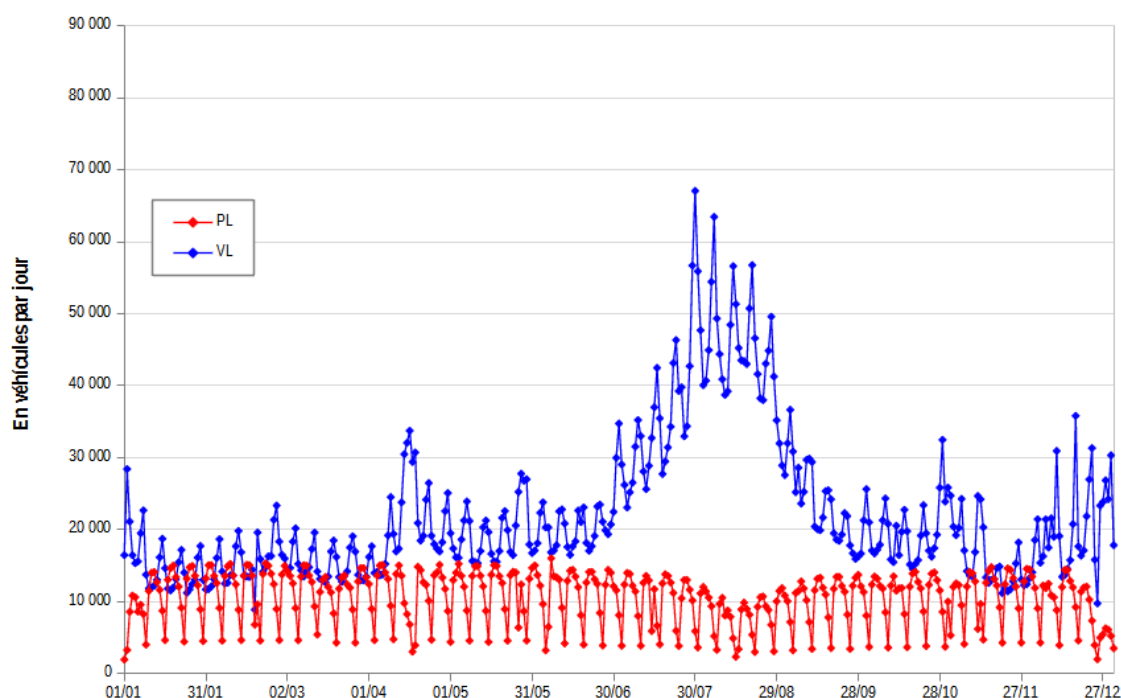
Dans ce cas, s'il existe des différences significatives entre les données enregistrées par la Dirección General de Carreteras et le Cerema, les données du Cerema sont retenues et représentées en jaune pour les distinguer (il s'agit de données espagnoles modifiées).

- Le seul point de passage frontalier où sont représentées les données du côté français et du côté espagnol malgré leurs différences significatives est le col N-145 Andorre - La Seu d'Urgell / RN 22 La Croisade. La raison de cette double représentation est que ce passage ne relie pas directement l'Espagne à la France, mais relie chacun des deux pays à l'Andorre. L'Andorre génère elle-même un trafic important et inégal vers la France et vers l'Espagne, ce qui se reflète dans les données de chacun des deux pays à ce point frontalier, avec une différence entre eux proche de 8 000 véhicules/jour.

Les routes qui supportent les plus forts trafics sont les autoroutes littorales : l' A 63 / AP-8 sur le versant atlantique et l' A 9 / AP-7 sur le versant méditerranéen, ainsi que le pont Saint-Jacques entre Irun et Hendaye sur la façade atlantique (GI-636-H / RD 912).

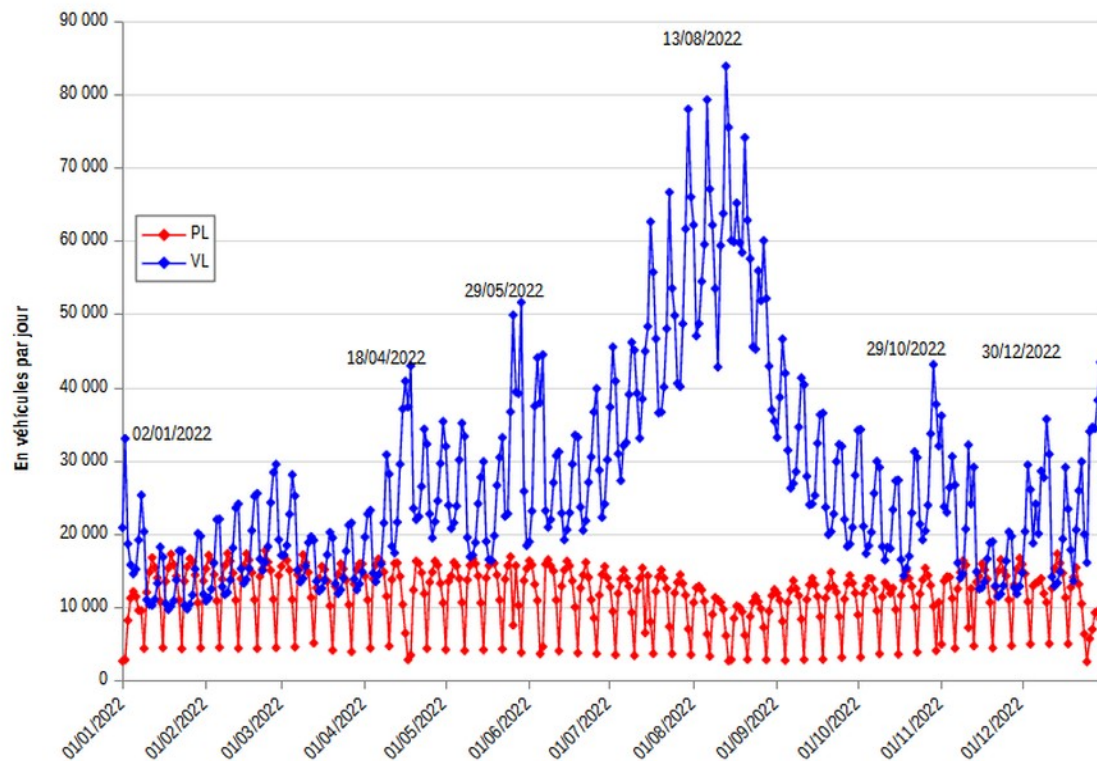
Les graphiques 12 et 13 présentent les trafics quotidiens des deux autoroutes en 2022. Pour éviter toute confusion, il convient de noter que l'analyse à Biriattou concerne le péage de l'autoroute A 63 et non le point de passage frontalier sur le pont international.

GRAPHIQUE 12 : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A63 (BIRIATOU) EN 2022



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF)

**GRAPHIQUE 13 : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A9 (LE BOULOU)
EN 2022**



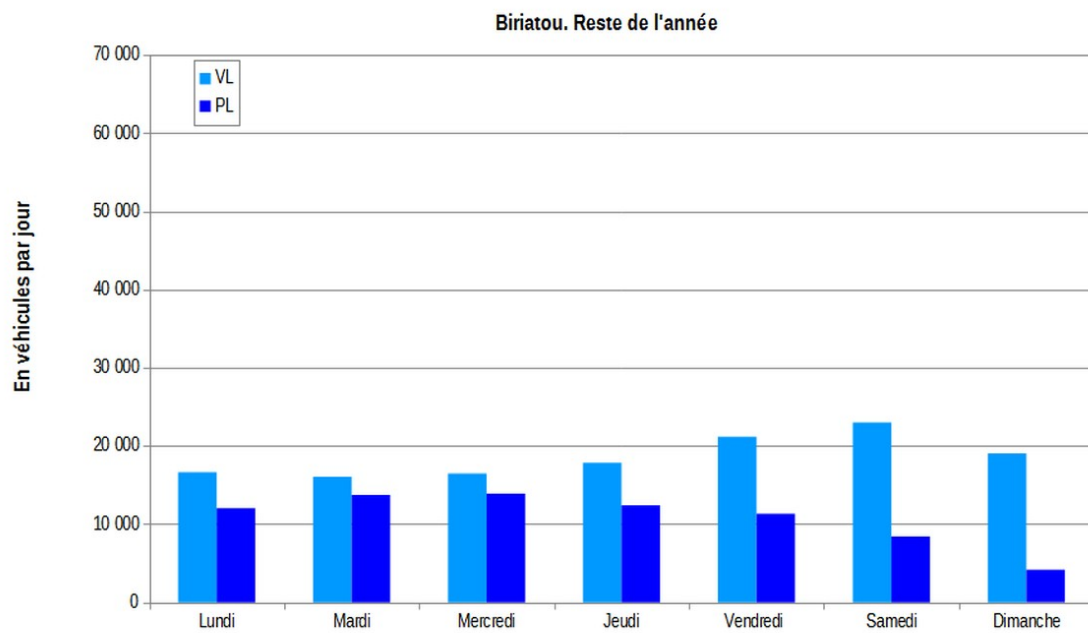
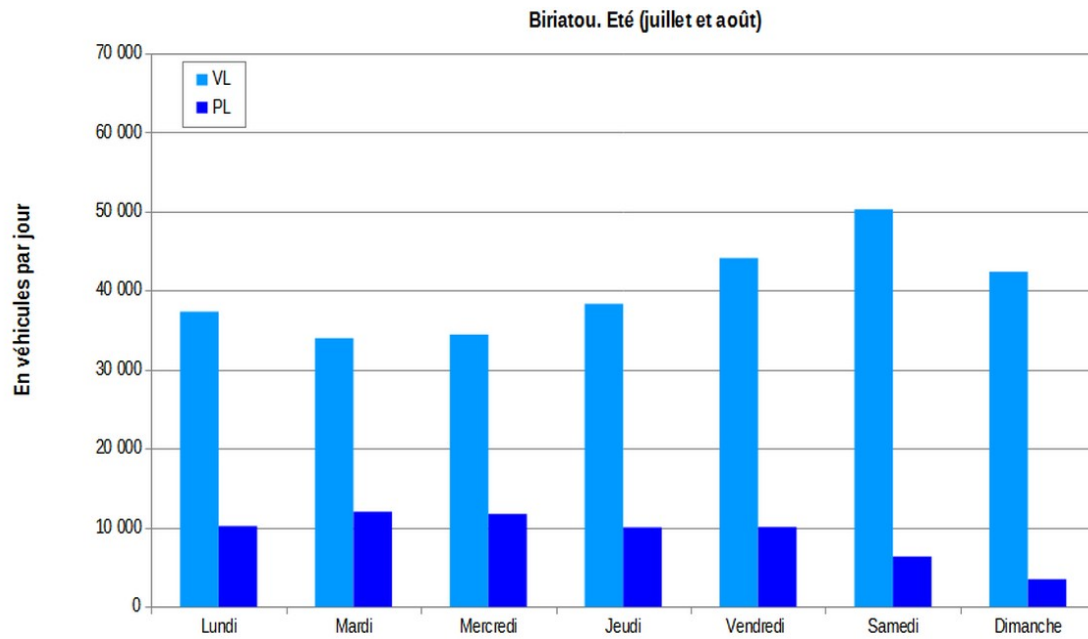
Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF)

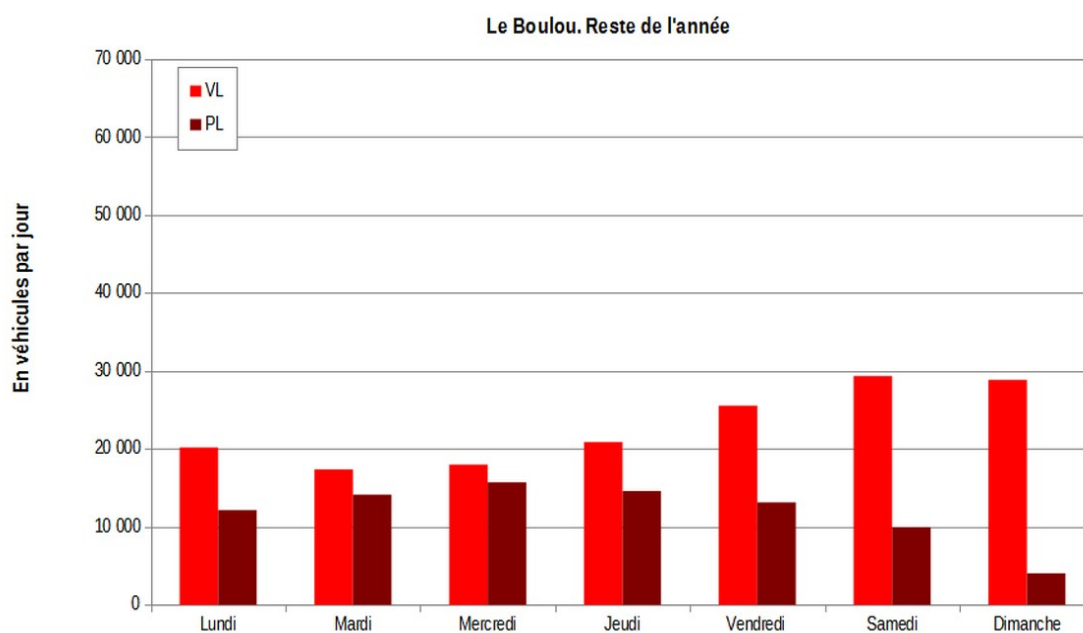
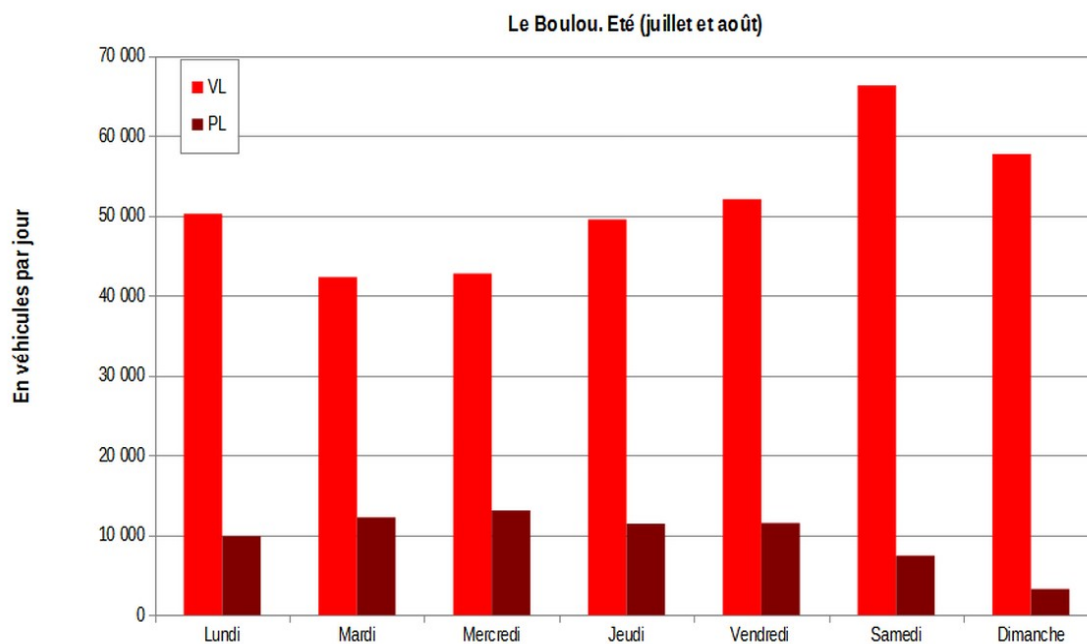
Les conclusions pouvant être tirées de l'analyse de ces graphiques sont les suivantes :

- Juillet et août sont les mois où la circulation est la plus intense sur les deux autoroutes. Pour les véhicules légers (VL), le maximum est atteint le 30 juillet sur A63 et le 13 août sur A9 tandis que la circulation des poids-lourds (PL) diminue par rapport au reste de l'année en raison des restrictions particulières imposées pendant les vacances d'été et d'une activité moindre ;
- Hors été, les autres pics de circulation des véhicules légers coïncident avec les jours fériés et les ponts. Il s'agit plus particulièrement des fêtes de Noël, de la semaine sainte en avril, du pont de l'Ascension en mai et du pont de la Toussaint entre octobre et novembre.

Afin d'analyser en détail le trafic sur les autoroutes du littoral en été (juillet et août) et pendant le reste de l'année, le graphique 14 présente le trafic moyen journalier par type de jour durant ces deux périodes.

GRAPHIQUE 14 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER PAR TYPE DE JOUR SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2022





Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF)

Les graphiques 14 montrent que, pour l'année 2022 :

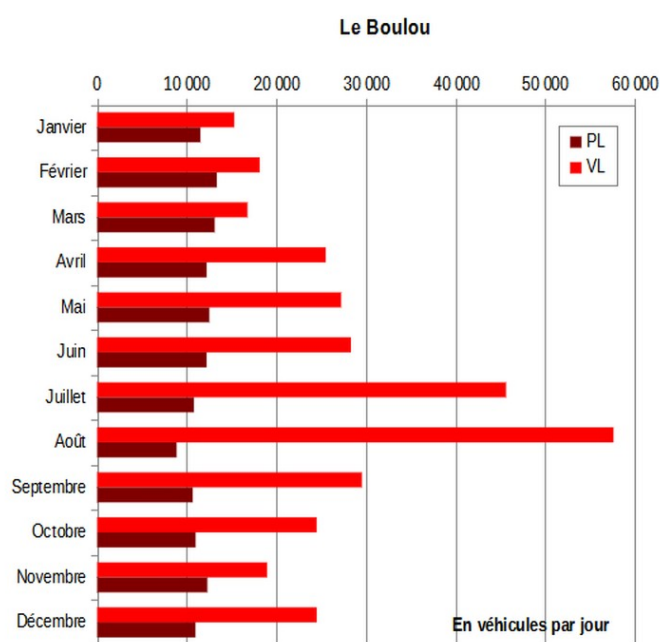
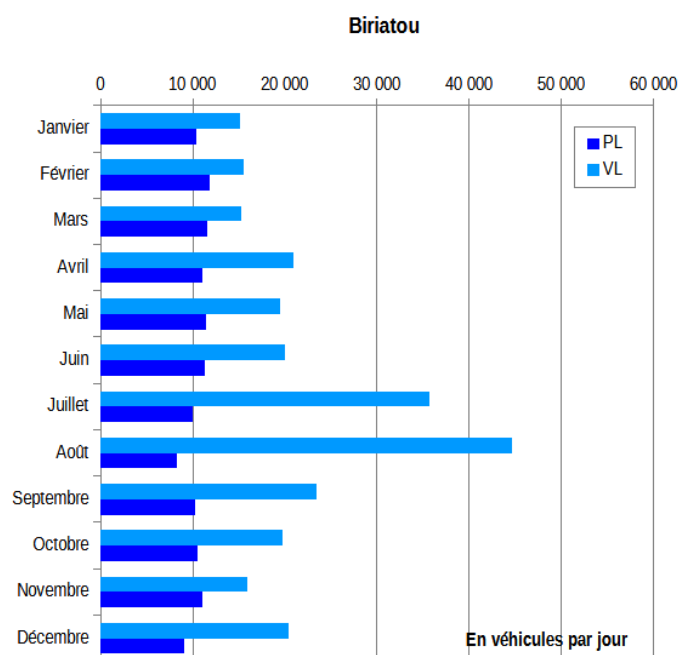
- Le samedi est le jour où les véhicules légers circulent le plus tout au long de l'année sur l'A 63 (50 247 VL/jour en moyenne en été et 22 983 VL/jour hors saison), ainsi que sur l'A 9 (66 350 VL/jour en moyenne en été et 29 325 VL/jour hors saison).
- Pour les poids-lourds, le mercredi est le jour où le trafic est le plus important au Boulou, quelle que soit la période de l'année : 13 117 PL/jour en moyenne en été et

15 704 PL/jour hors saison. À Biriadou, le mardi est le jour le plus fréquenté en période estivale, avec en moyenne 12 017 PL/jour, tandis que hors saison, il s'agit du mercredi avec 13 871 PL/jour.

- Le trafic VL sur les deux autoroutes augmente considérablement en été (+116 % à Biriadou et +126 % au Boulou par rapport au reste de l'année). Le trafic PL diminue durant la période estivale mais dans des proportions moindres (-16 % à Biriadou et -18 % au Boulou).

Le graphique 15 met en évidence le trafic moyen journalier pour les différents mois de l'année 2022, tant pour les véhicules légers que pour les poids-lourds.

GRAPHIQUE 15 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS MENSUELS SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2022



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF)

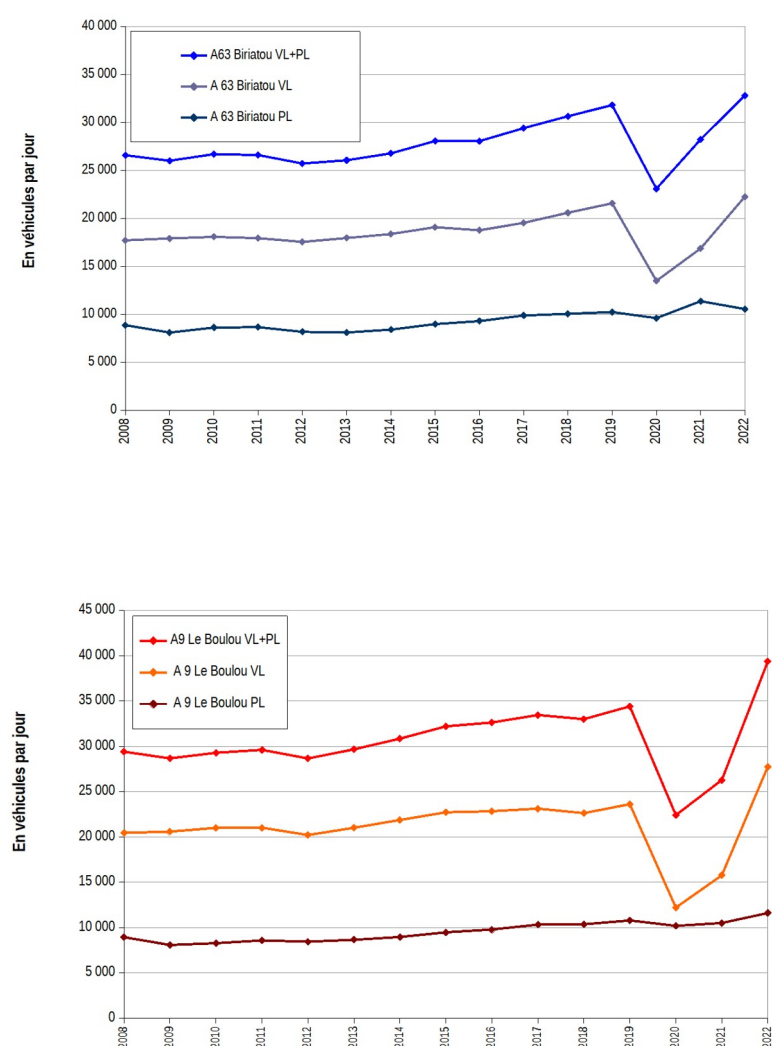
Comme dans les précédentes éditions de l'OTP, le trafic VL le plus important se situe en juillet et surtout en août. Plus précisément, le TMJ à Biriatou est de 35 680 VL en juillet et 44 588 en août, il est de 45 623 VL en juillet et 57 608 en août au Boulou. A l'inverse, les mois où les trafics sont les plus faibles sont janvier et mars, avec des valeurs respectives de 15 175 et 15 215 VL à Biriatou, et de 15 287 et 16 779 VL au Boulou.

En ce qui concerne les poids-lourds, le trafic est plus stable tout au long de l'année, les écarts étant moins importants que pour les véhicules légers, bien que les mois de juillet, d'août et de décembre à Bariatou et surtout d'août au Boulou présentent des trafics PL inférieurs à ceux du reste de l'année. Le mois le plus chargé est février, 11 783 PL/j à Bariatou et 13 359 au Boulou en moyenne.

Le graphique 16 présente l'évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers, de poids-lourds, et du total des véhicules, pour la période 2008-2022.

En 2022, le TMJA tous véhicules a été de 32 801 véhicules à Bariatou et de 39 374 véhicules au Boulou. Par rapport à 2021, il a augmenté de 16,2 % à Bariatou et de 49,8 % au Boulou, confirmant la reprise post-Covid.

GRAPHIQUE 16 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN ANNUEL DES DEUX AUTOROUTES ENTRE 2008 ET 2022



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF)

3.1.3. RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT EN 2024

CARTE 8 : RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT PROCHE DES PYRÉNÉES EN 2024 ET PROJETS EN COURS



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras et Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

3.1.4. PROGRAMMATION DES ACTIONS CONCERNANT LES ROUTES

Lors du dernier sommet franco-espagnol, le 27ème, qui s'est tenu le 19 janvier 2023 à Barcelone, les deux pays ont réaffirmé la nécessité de continuer à promouvoir l'activité de l'Observatoire franco-espagnol des Trafic Pyrénéens, en tant qu'instrument très utile pour le suivi de l'évolution d'une mobilité sûre, facilitée et durable entre les deux pays ainsi que pour mesurer l'efficacité des décisions prises, en particulier dans le cadre du RTE-T.

Ci-après, une description synthétique des principales opérations d'infrastructures effectuées sur les routes franco-espagnoles situées dans la zone frontalière telles que connues en septembre 2024 :

Itinéraire Bordeaux - frontière espagnole (autoroute A 63)

La section Salles (Sud de Bordeaux)-Espagne de l'autoroute A 63 est désormais totalement à 2 x 3 voies (mise en service du dernier tronçon en 2020).

Itinéraires Huesca – Jaca - tunnel du Somport et de Pampelune – Jaca - tunnel du Somport

Du côté espagnol:

La N-330 est une route conventionnelle de 25 kilomètres de long, qui relie Jaca à la frontière française à travers le tunnel du Somport. Le projet d'aménagement de ce tronçon est à l'étude. Deux actions financées dans le cadre du Plan de Relance, de Transformation et de Résilience (PRTR) peuvent être citées en particulier :

- 1 Actions de durabilité et de résilience : l'appel d'offres est en préparation pour les actions de prévention et de gestion des risques climatiques sur la route N-330A entre les P.R. 671 et 673 (exécution de visière anti-talus, restauration environnementale des talus et de l'aire de repos de Canfranc, pour une valeur de 7,7 M€).
- 2 Efficacité énergétique : le projet d'amélioration de l'efficacité énergétique dans le tunnel du Somport et ses plates-formes d'accès a été mis en concurrence.

Du côté français:

Pour la RN 134, il est prévu de procéder à des aménagements de sécurité et à la réalisation de la déviation d'Oloron-Sainte-Marie.

Entre Pau et Oloron-Sainte-Marie, il faut souligner les actions suivantes :

- L'opération de dénivellation du passage à niveau d'Herrère a été livrée en 2021.
- Les premiers travaux de l'opération de mise en sécurité de la RN134 entre Buziet et Oloron Sainte-Marie ont démarré fin 2021, et se poursuivront par étapes successives jusqu'en 2027.
- Les études de la déviation d'Oloron Sainte-Marie se poursuivent.

Entre Oloron-Sainte-Marie et le tunnel de Somport :

- L'aménagement de l'entrée nord d'Asasp a été finalisé en 2020.
- Les travaux de confortement de la zone du Larry à Urdos, soumise à aléa géotechnique, se sont déroulés entre 2021 et début 2023. La plateforme routière a été élargie permettant de faciliter le croisement.
- Plusieurs panneaux à message variable ont été installés pour améliorer l'information routière, et des dispositifs de gestion dynamique ont été déployés pour sécuriser deux virages sinueux.

Itinéraire A-14/N-230 Lleida – Montréjeau (par le Val d'Aran)

Du côté espagnol:

La N-230 s'étend entre Lleida et la frontière française via Sopeira et Vielha. Excepté dans les environs de Lleida, le trafic routier n'y est guère élevé.

En 2022, une étude approfondie a été menée afin d'analyser les conditions techniques, environnementales et territoriales du corridor routier de la N-230. L'objectif était de définir les améliorations nécessaires à court et moyen terme et d'établir un programme de mise en œuvre en fonction du cadre administratif et des ressources budgétaires disponibles.

- Tronçon entre l'entrée nord du tunnel Juan Carlos I et Vielha : Aménagement de la N-230 par l'élargissement de la chaussée et l'étude de l'implantation de voies supplémentaires de dépassement sur une section de 6 km de long. Depuis juin 2023, le projet

est en phase de rédaction afin de mettre en place les actions nécessaires pour améliorer la sécurité routière de ce tronçon.

De plus, l'ajout de voies supplémentaires de dépassement sera étudié sur les segments les plus adaptés, conformément à la Circulaire OC 1/2021 qui recommande la conception de routes 2+1 et de voies de dépassement additionnelles. Les améliorations prévues incluent également la conception d'une réhabilitation structurelle de la chaussée si nécessaire, l'étude de l'installation de zones de freinage (notamment à la fin de la ligne droite menant à Vielha) ainsi que le remplacement du dispositif pare-avalanche actuel.

- Tronçon entre l'entrée nord du tunnel de Vielha et la frontière française : L'approbation de l'Ordre d'Etude pour le projet de la déviation de Vielha est actuellement en attente. Ce projet prévoit des mesures de pacification et d'aménagement des traversées sur une section de 30 km de long.

Du côté français:

L'itinéraire Montréjeau - frontière espagnole relie l'autoroute A 64 à l'Espagne, en empruntant la bretelle autoroutière du Val d'Aran et la RN 125. Le choix d'aménagement de l'itinéraire est une route bidirectionnelle à deux voies de circulation, avec contournement des agglomérations. La déviation de Saint Bât - Arlos, longue de 6 kilomètres est en construction ; elle comporte un tunnel d'un kilomètre et un pont traversant la Garonne. La section nord, de 2,6 km de long, comprenant le tunnel, a été mise en service en mai 2018. La section sud devrait être opérationnelle en 2025.

Itinéraire Toulouse – Barcelone par la RN20

Du côté français:

La déviation d'Aix-les-Thermes (voie rapide de 6 km de long, à deux voies de circulation, et comprenant une section de 2 x 2 voies sur un tronçon de 1,3 km) a été mise en service en décembre 2016.

L'aménagement de la RN20 en Ariège intègre la déviation de Tarascon-sur-Ariège, par la construction du tunnel de Quié, ainsi que l'amélioration de la sécurisation et de la fluidification des traversées des communes d'Ussat et d'Ornolac-Ussat-les-Bains.

Axe est-pyrénéen (actuelle N-260 et A-26)

Du côté espagnol:

L'autoroute A-26 sera une alternative de grande capacité et proposera une meilleure sécurité routière que la N-260. La situation par tronçons est la suivante :

- En service entre Olot et Besalú.
- Entre Besalú et Llançà, le projet se compose de trois sections, dont l'une est restée en phase d'étude informative (Llançà-Figueras), tandis que les deux autres sont en phase de projet (Figueras-Cabanelles et Cabanelles-Besalú). Il est nécessaire de lancer les appels d'offres pour les assistances techniques afin de les adapter aux exigences actuelles et d'effectuer leur procédure environnementale. Ne figurant pas dans le PGE-23 (Budget général de l'état), d'autres actions sont actuellement prioritaires sur le corridor de l'axe pyrénéen.

La **N-260** constitue un axe transversal qui longe la chaîne des Pyrénées en Catalogne et en Aragon et traverse des régions de haute montagne à forte valeur environnementale. Chaque année, environ 4,8 millions d'euros sont alloués à l'entretien courant de cet axe pyrénéen qui traverse la province de Gérone.

Depuis juillet 2018, des travaux ont été réalisés sur la N-260, pour un montant avoisinant 8 millions d'euros. Ces interventions ont principalement porté sur la réparation d'éléments de l'infrastructure routière, notamment des murs, des ouvrages d'art, des remblais et des dispositifs de protection contre les éboulements rocheux.

À moyen et long terme, de nombreuses interventions sont prévues pour améliorer la N-260 en Catalogne, notamment par la construction de déviations et l'aménagement de la route. Ces actions visent à résoudre les défis posés par le tracé actuel dans une région de haute montagne, caractérisée par de nombreuses traversées urbaines, un itinéraire sinueux et une largeur de chaussée réduite. La plupart de ces projets présentent une grande complexité technique, une procédure environnementale exigeante et un coût élevé.

- Tronçon Llançà - Frontière française : le projet de réorganisation des accès dans la traversée de Llançà est actuellement en cours de rédaction. Étant donné qu'il implique des rues, des bretelles et des interventions relevant de la compétence municipale, un accord de collaboration a été envisagé entre le Ministère espagnol et la mairie de Llanca.
- Tronçon Portbou - Frontière française : en juillet 2024, le Ministère espagnol a approuvé le dossier d'information publique ainsi que le projet de tracé visant à élargir la section transversale de la N-260, entre la frontière française et la commune de Portbou.

Corridor AP-7/N-II/A-2

Du côté espagnol:

Le 31 août 2021, la période de concession des autoroutes AP-2 Zaragoza - El Vendrell (Tarragone) et AP-7 Tarragone - La Jonquera a pris fin. Ces deux axes représentent un total de 477 km, dont 215 km pour l'AP-2 (113 km en Catalogne) et 258 km pour l'AP-7 et la B-23 (entièrement en Catalogne). Entre les deux, 375 km de péage ont été supprimés en Catalogne. Les "libérations" de 2020 et 2021, représentant un total de 463 km d'autoroutes, ont conduit à la suppression totale des péages sur le Réseau Routier de l'État (RCE) en Catalogne.

Les interventions prévues à proximité de la frontière française comprennent l'amélioration de l'échangeur de La Jonquera Nord ainsi que des travaux visant à optimiser la fonctionnalité et la capacité du tronçon reliant La Jonquera à la frontière française.

- Tronçon entre la sortie 2 (La Jonquera Sud) et la frontière française : l'amélioration de la capacité des échangeurs "1" Jonquera Nord et "2" Jonquera Sud sur l'autoroute AP-7 concerne un tronçon de 3,25 km. En mars 2023, la rédaction du projet a été lancée afin de renforcer la fluidité du trafic et d'optimiser l'accès à ces points stratégiques.
- Tronçon la Jonquera - Frontière française : la proposition d'implantation d'une troisième voie sur l'AP-7, ainsi que les améliorations de l'accès à La Jonquera Nord, est actuellement en attente de l'Ordre d'Étude. Ce projet vise à optimiser la capacité et la fluidité du trafic sur un tronçon stratégique de l'autoroute.

Du côté français:

Tronçon frontière espagnole (autoroute A9) - Perpignan : la section de l'autoroute A9 entre Perpignan et l'Espagne (40 km) a fait l'objet d'un élargissement à trois voies, réalisé en trois phases :

- 2013 : Finalisation du tronçon Perpignan Nord – Perpignan Sud (17 km).
- Juillet 2016 : Achèvement de la partie centrale Perpignan Sud – Le Boulou (15 km).
- 24 février 2020 : Mise en service du tronçon Le Boulou – Espagne (8 km).

Ce projet a permis d'améliorer la fluidité du trafic sur cet axe stratégique, notamment pour les échanges transfrontaliers. Par ailleurs, des travaux de renforcement des viaducs ont été entrepris sur certains segments de l'autoroute, notamment au niveau du Perthus.

Connexion avec Andorre (N-145)

La N-145 est une route conventionnelle d'une longueur de 9 kilomètres, qui relie la Seu d'Urgell avec l'Andorre. Elle est la seule voie de communication entre l'Espagne et l'Andorre.

3.1.5. PLANIFICATION A LONG TERME DES ROUTES AU PORTUGAL, EN ESPAGNE ET EN FRANCE

Les cartes 9a et 9b présentent le réseau routier du Portugal, de l'Espagne et de la France selon la planification du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), conformément au Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024. Ce règlement définit les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et modifie plusieurs textes législatifs antérieurs, notamment les Règlements (UE) 2021/1153 et 913/2010, tout en abrogeant le Règlement (UE) 1315/2013.

La nouvelle réglementation du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) établit trois niveaux de priorité en fonction de l'année cible de mise en œuvre :

- Réseau principal : prévu pour 2030, il comprend les principaux corridors reliant les pôles économiques majeurs en Europe.
- Réseau étendu : avec un horizon 2040, il vise à renforcer la connectivité transfrontalière et à achever des projets d'envergure.
- Réseau global : programmé pour 2050, il couvre une infrastructure plus vaste afin d'assurer une mobilité durable et efficace à l'échelle européenne.

Ce réseau constitue l'instrument de référence pour garantir des caractéristiques homogènes en Europe en matière de transport routier et intermodal, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

CARTE 9a : RÉSEAU ROUTIER FRANÇAIS, HORIZON RTE-T (2024)



Source : Journal officiel de l'Union européenne (28.06.2024). RÈGLEMENT (UE) 2024/1679 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 13 juin 2024 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) no 913/2010 et le règlement (UE) no 1315/2013.³

³ https://transport.ec.europa.eu/document/download/b2f02275-f1d3-49a9-97b4-5c456e42dddb_en?filename=Annex1_ComprehensiveExtendedCore_ntw.pdf

CARTE 9b : RÉSEAU ROUTIER HISPANO- PORTUGAIS, HORIZON RTE-T (2024)



Source : Journal officiel de l'Union européenne (28.06.2024). RÈGLEMENT (UE) 2024/1679 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 13 juin 2024 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) no 913/2010 et le règlement (UE) no 1315/2013.⁴

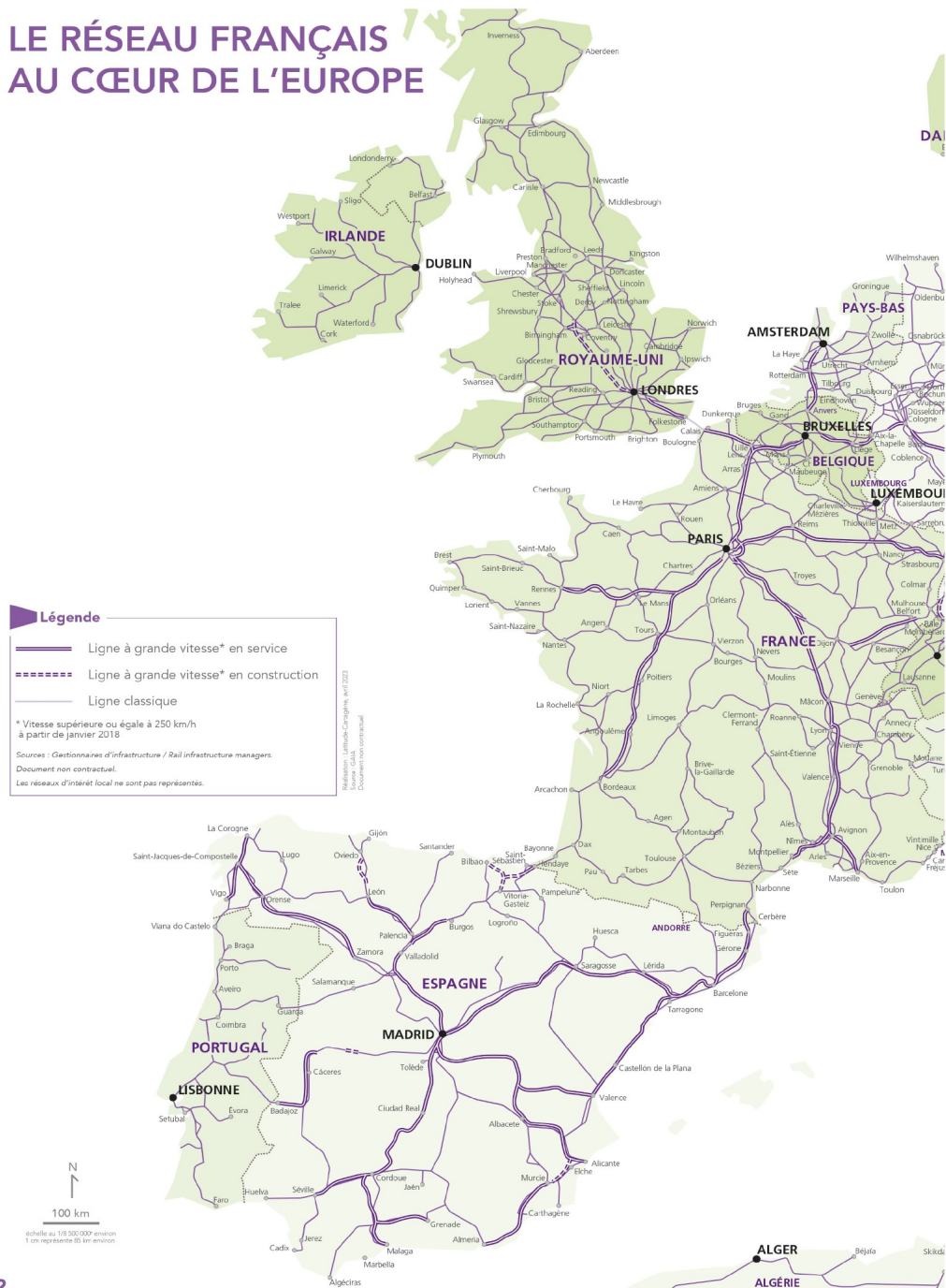
⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/b2f02275-f1d3-49a9-97b4-5c456e42dddb_en?filename=Annex1_ComprehensiveExtendedCore_ntw.pdf

3.2. RAIL

La carte 10 représente le réseau ferré européen :

CARTE 10 : RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN (2023)

LE RÉSEAU FRANÇAIS AU CŒUR DE L'EUROPE





Source : SNCF – «Atlas du réseau ferré en France : édition 2023»⁵

Pour un aperçu plus local, la carte 11 présente le réseau ferroviaire de la zone pyrénéenne et les projets en cours, mise à jour en 2024.

⁵ [carte-reseau-francais-coeur-europe-atlas-2023](#)

CARTE 11 : RÉSEAU FERROVIAIRE DU SECTEUR PYRÉNÉEN (2024)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible et Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

3.2.1. PROGRAMMATION DES ACTIONS CONCERNANT LE RAIL

Lors du 27^{ème} sommet franco-espagnol, qui s'est tenu à Barcelone le 19 janvier 2023, l'Espagne et la France ont réaffirmé leur engagement à développer les connexions transfrontalières dans le cadre du Règlement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

En septembre 2024, les principales connexions ferroviaires entre l'Espagne et la France sont les suivantes :

Connexion méditerranéenne: ligne à grande vitesse Madrid-Barcelone-Montpellier-Nîmes.

Du côté espagnol:

La LGV (ligne grande vitesse) entre Madrid et Barcelone est en service depuis 2008. En 2010, le tronçon entre Mollet (Barcelone) et Girona-Mercancías a été mis en service – avec des sections qui utilisent la ligne conventionnelle avec un troisième rail – et le tronçon international Figueres-Perpignan.

Enfin, en décembre 2012, les travaux de la LGV Barcelone-Figueres se sont achevés, avec la mise en place de services commerciaux en janvier 2013. La ligne est à double voie, son gabarit est élargi et elle est électrifiée à hauteur de 25 kV.

Du côté français:

Le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier a été mis en service pour le fret en décembre 2017 et pour le transport de voyageurs en juillet 2018.

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est le dernier maillon à construire pour assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne. Il est inscrit au titre des priorités retenues par l'État dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019. La définition du projet a fait l'objet de validations successives : découpage en deux phases (Montpellier-Béziers puis Béziers-Perpignan), mixité des trafics fret et voyageurs de Montpellier à Béziers et de Rivesaltes à Toulouges, création de deux nouvelles gares, tracé et implantation des gares nouvelles.

La Déclaration d'Utilité Publique de la première phase a été prononcée par décret ministériel le 16 février 2023. Pour cette section, les travaux sont programmés entre 2029 et 2034. Les études de définition de la seconde section sont en cours.

Connexion méditerranéenne : ligne conventionnelle Port Bou – Cerbère

Du côté espagnol (au sud de Cerbère), la ligne est en double voie, au gabarit espagnol (1668 mm), électrifiée à 3 kV.

Du côté français ainsi que sur la partie entre PortBou et la frontière, la ligne est en double voie, au gabarit français (1435 mm), électrifiée à 1,5 kV.

Ligne conventionnelle Saragosse-Huesca-Canfranc-frontière française

La ligne ferroviaire Saragosse-Canfranc-Pau, d'une longueur totale de 310 km, relie l'Espagne à la France en traversant les Pyrénées via le tunnel du Somport.

Inaugurée en 1928, elle est restée en service pour le trafic international de voyageurs et de marchandises, jusqu'en 1970, sauf périodes exceptionnelles. En 1970, le déraillement de train s'est produit sur le pont de l'Estanguet qui s'est effondré. Cet accident a eu pour conséquence la fermeture de la ligne entre la gare de Canfranc et Bedous, rendant dès lors impossibles les trafics internationaux.

Du côté espagnol des Pyrénées, la ligne ferroviaire est restée toujours opérationnelle jusqu'à Canfranc, aussi bien pour le trafic de passagers que pour le transport de marchandises. Au fil des années, plusieurs tronçons ont été modernisés progressivement afin d'améliorer l'infrastructure et d'adapter la ligne aux normes ferroviaires actuelles.

Du côté français, le tronçon Pau-Bedous est opérationnel pour le trafic voyageurs, tandis que la section Bedous-Canfranc reste hors service. La région Nouvelle-Aquitaine, qui bénéficie d'un financement européen, poursuit actuellement les études pour la réouverture de cette dernière tranche.

Le tunnel international du Somport, d'une longueur totale de 7 871 mètres, traverse les Pyrénées entre Los Arañones (province de Huesca, Espagne) et Les Forges d'Abel (département des Pyrénées-Atlantiques, France) :

- Tronçon espagnol : 4 714 mètres (environ 60 % de la longueur totale).
- Tronçon français : 3 157 mètres (environ 40 % de la longueur totale).

La construction du tunnel transpyrénéen, une œuvre d'envergure et techniquement complexe, a débuté en 1908 à la suite d'un accord signé entre l'Espagne et la France. Ce projet a nécessi-

té de nombreuses études et négociations, notamment pour définir la solution technique la plus adaptée. L'un des principaux défis résidait dans la différence d'écartement des voies :

- 1 668 mm (écartement ibérique) en Espagne.
- 1 435 mm (écartement standard international) en France.

Finalement, il a été décidé d'adopter l'écartement standard international dans le tunnel et de construire une gare unique avec des faisceaux de voies de deux écartements : la Gare Internationale de Canfranc, située à la sortie sud du tunnel.

Bien que les travaux du tunnel aient été achevés en 1915, la gare de Canfranc et les connexions ferroviaires de part et d'autre de la section internationale ont été finalisées ultérieurement. C'est en 1928 que la première circulation ferroviaire entre les deux pays a eu lieu.

La réouverture de la ligne ferroviaire Saragosse-Canfranc-Pau et son adaptation au trafic international font l'objet de trois projets majeurs, menés conjointement par les gouvernements français et espagnol, la région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon et l'ADIF (Administrador de infraestructuras ferroviarias). Ces initiatives bénéficient d'un financement du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) :

- CEF 2016 : Études pour la réhabilitation de la section transfrontalière entre Pau et Saragosse, visant à restaurer l'infrastructure et améliorer la connectivité ferroviaire.
- CEF 2019 : Projet de réouverture du tunnel ferroviaire du Somport, élément clé pour la reprise du trafic international entre la France et l'Espagne.
- ZCP 2022 : Initiative intitulée "Bridging the cross-border missing link between FR & SP", qui vise à finaliser les études et préparer la mise en œuvre des travaux nécessaires à la réouverture complète de la ligne

Sur la partie espagnole, les actions suivantes ont été réalisées :

- "Étude d'information pour l'implantation de l'écartement standard sur le tronçon Huesca-Canfranc" : l'étude a été finalisée et approuvée définitivement le 6 février 2023, avec publication officielle au BOE le 10 février 2023.
- "Étude d'information sur la connexion en largeur standard de la ligne Saragosse-Canfranc-Pau avec la plate-forme logistique de Zaragoza Plaza" : l'étude informative sur la connexion en voie standard européenne entre la future ligne internationale Saragosse-Canfranc-Pau et la Plateforme Logistique de Plaza (Zaragoza) a été initiée en octobre 2020. Son objectif était d'analyser les alternatives possibles permettant de répondre aux besoins actuels et futurs du transport de marchandises, tout en rationalisant les investissements. L'étude a permis de sélectionner les options à privilégier selon des critères fonctionnels, techniques, économiques et environnementaux. Elle a été approuvée définitivement le 26 juin 2024, avec publication officielle au BOE le 3 juillet 2024.
- "Étude d'information pour la réouverture du tunnel ferroviaire de Somport" : ce dossier bénéficie d'un avis favorable sur l'impact environnemental, délivré le 7 juin 2024, et publié au BOE le 18 juin 2024. La rédaction finale du document est en cours d'achèvement.

Du côté français, il est prévu que l'Enquête d'Utilité Publique débute à l'automne 2025, avec une déclaration prévue en 2026. Cette procédure est essentielle pour permettre la réouverture de la ligne ferroviaire sur le territoire français. En amont, un processus de concertation publique a été lancé entre le 23 septembre et le 20 décembre 2024, afin de recueillir les avis des citoyens et des parties prenantes sur le projet. Cette étape vise à garantir une prise de décision transparente et à intégrer les préoccupations locales dans la planification des travaux.

Nouvelle connexion transpyrénéenne de grande capacité

Le groupement européen d'intérêt économique (GEIE) TGC-Pyrénées, créée en 2009, mène des études pour une nouvelle connexion transfrontalière à travers les Pyrénées.

La première phase du projet a abouti à des études préliminaires portant sur :

- Le trafic de marchandises à travers les Pyrénées.
- L'analyse environnementale pour évaluer l'impact de l'infrastructure.
- Le contexte territorial, prenant en compte les besoins de connectivité et de développement régional.
- Le tracé des corridors possibles, identifiant les meilleures options pour la future liaison ferroviaire.

Toutes les études prévues pour la période 2016-2020 ont été achevées. En 2021, la durée du GEIE a été prolongée de cinq années supplémentaires afin de poursuivre les nouvelles études.

Connexion atlantique : ligne à grande vitesse Madrid-Vitoria-frontière française vers Bordeaux-Tours-Toulouse

Du côté espagnol:

Dans le futur, la ligne sera à double voie, elle bénéficiera d'un gabarit élargi et d'une électrification de 25 kV. Le projet est entré dans différentes phases d'étude et de réalisation.

Du côté français:

La nouvelle ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (340 km dont 302 km à grande vitesse) a été réalisée dans le cadre d'une concession pour la construction et l'exploitation. Sa mise en service a eu lieu en juillet 2017. Cette ligne sera prolongée vers l'Espagne et vers Toulouse avec le Grand projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO).

Ce Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) fait partie des grands projets ferroviaires confortés par la Loi d'Orientation de la Mobilité. Pour la branche vers Toulouse, les premiers travaux consisteront à doubler la ligne existante sur 12 km en sortie de Bordeaux et sur 19 km en entrée de Toulouse dans le but d'accroître la capacité. Les travaux à Toulouse ont débuté en 2024.

La Société du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) a été créée en 2022 afin d'assurer le financement du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. Ce financement repose sur les contributions des collectivités locales ainsi que sur des revenus fiscaux dédiés à l'infrastructure.

Un engagement politique a été pris pour que la mise en service de la nouvelle ligne intervienne avant 2032. La mise en service du tronçon Bordeaux-Dax, destiné à renforcer la connexion ferroviaire vers l'Espagne, est prévue dans la période 2038-2042.

Sur le tronçon Hendaye-Bordeaux, une modernisation des installations de traction électrique est prévue, avec un démarrage des premiers travaux en 2025.

Liaison atlantique : ligne conventionnelle Vitoria-San Sebastián-Irún/Hendaye.

Du côté espagnol:

En service jusqu'à Irún/Hendaye, elle est composée d'une double voie, d'un écartement de type ibérique et elle est électrifiée à 3 kV.

En 2021, les travaux d'exécution du projet complet d'infrastructure, de voie ferrée, de caténaire et d'installations de sécurité pour le tronçon Astigarraga-San Sebastián-Irún ont été mis en appel d'offres. Ce projet définit les mesures nécessaires pour finaliser l'implantation de l'écartement mixte (norme UIC et ibérique) sur le trajet, permettant ainsi son utilisation en tant qu'autoroute ferroviaire. De plus, la mise en place de l'écartement standard sur la section Irún-Hendaye est en cours de projet, faisant suite aux actions précédentes. Cela comprend la voie et l'électrification.

Du côté français:

La ligne ferroviaire conventionnelle est une double voie, à écartement standard (UIC) et électrifiée à 1,5 kV. SNCF Réseau mène actuellement des études pour le développement du complexe ferroviaire de la gare d'Hendaye.

Les études préliminaires de conception sont terminées. Les études de projet sont prévues pour 2025-2026.

L'objectif est d'adapter la gare au trafic de voyageurs et de marchandises en écartement UIC, tout en préservant les fonctionnalités essentielles pour le transport de marchandises à destination et en provenance des villes espagnoles encore desservies par des lignes à écartement ibérique.

3.2.2. PLANIFICATION À LONG TERME DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES AU PORTUGAL, EN ESPAGNE ET EN FRANCE

Les futurs réseaux ferroviaires de passagers et de marchandises pour les trois pays reposent sur plusieurs axes stratégiques :

- Consolidation des voies conventionnelles existantes, afin d'optimiser leur capacité et leur efficacité.
- Renforcement des lignes à grande vitesse déjà en service, pour améliorer la connectivité et réduire les temps de trajet.
- Développement et planification de nouvelles lignes à grande vitesse, visant à étendre le réseau et à répondre aux besoins croissants du transport ferroviaire.

Les cartes 12a et 12b présentent le réseau ferroviaire des trois pays conformément à la planification du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T). Cette planification s'appuie sur le Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil, adopté le 13 juin 2024.

Ce règlement définit les orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport, tout en modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010, et en abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 .

La nouvelle réglementation du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) établit trois niveaux de priorité en fonction de leur objectif de mise en œuvre :

- Réseau principal : doit être achevé d'ici 2030.

- Réseau étendu : son développement est prévu pour 2040.
- Réseau global : sa finalisation est projetée pour 2050.

Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) constitue l'instrument de référence visant à garantir une homogénéité des caractéristiques du transport ferroviaire et intermodal à l'échelle européenne, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Le réseau de transport ferroviaire de passagers est représenté aux côtés du réseau aéroportuaire, sur les cartes 12a et 12b. .

Le réseau de transport ferroviaire de marchandises est présenté conjointement avec le réseau portuaire et le réseau des terminaux multimodaux de marchandises (terminaux rail-route), sur les cartes 13a et 13b.

CARTE 12a : RÉSEAU FERROVIAIRE VOYAGEURS DE LA FRANCE DU RTE-T (2024)



Source: Journal officiel de l'Union européenne (28.06.2024). RÈGLEMENT (UE) 2024/1679 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 13 juin 2024 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) no 913/2010 et le règlement (UE) no 1315/2013 est abrogé.⁶

⁶ https://transport.ec.europa.eu/document/download/b2f02275-f1d3-49a9-97b4-5c456e42dddb_en?filename=Annex1_ComprehensiveExtendedCore_ntw.pdf

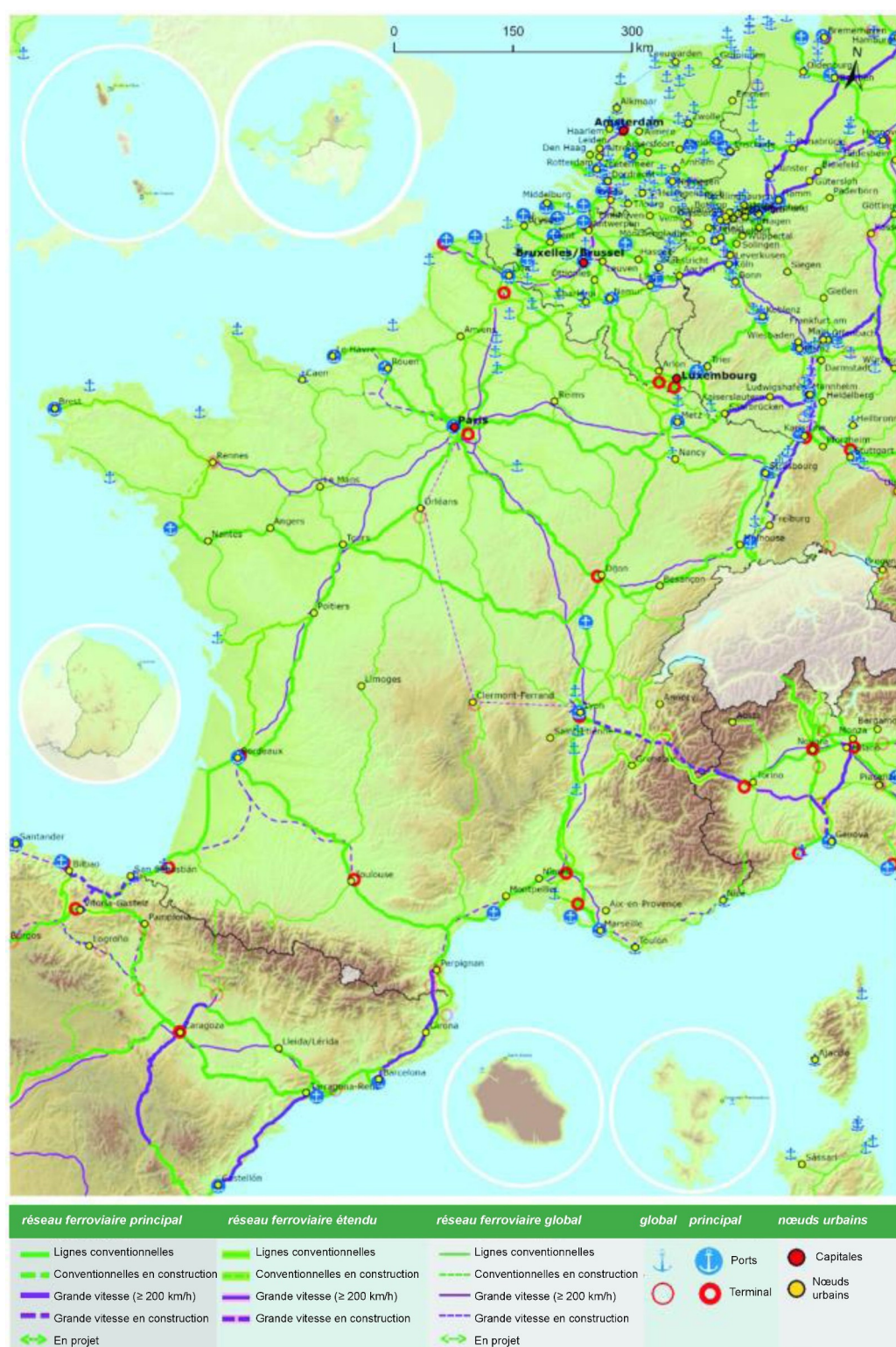
CARTE 12b : RÉSEAU FERROVIAIRE VOYAGEURS DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL DU RTE-T (2024)



Source: Journal officiel de l'Union européenne (28.06.2024). RÈGLEMENT (UE) 2024/1679 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 13 juin 2024 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) no 913/2010 et le règlement (UE) no 1315/2013 est abrogé.⁷

⁷ https://transport.ec.europa.eu/document/download/b2f02275-f1d3-49a9-97b4-5c456e42dddb_en?filename=Annex1_ComprehensiveExtendedCore_ntw.pdf

CARTE 13a : RÉSEAU FERROVIAIRE DE FRET DU RTE-T FRANCE (2024)



Source: Journal officiel de l'Union européenne (28.06.2024). RÈGLEMENT (UE) 2024/1679 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 13 juin 2024 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) no 913/2010 et le règlement (UE) no 1315/2013 est abrogé.⁸

⁸ https://transport.ec.europa.eu/document/download/b2f02275-f1d3-49a9-97b4-5c456e42dddb_en?filename=Annex1_ComprehensiveExtendedCore_ntw.pdf

CARTE 13b : RÉSEAU FERROVIAIRE DE FRET du RTE-T DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL (2024)



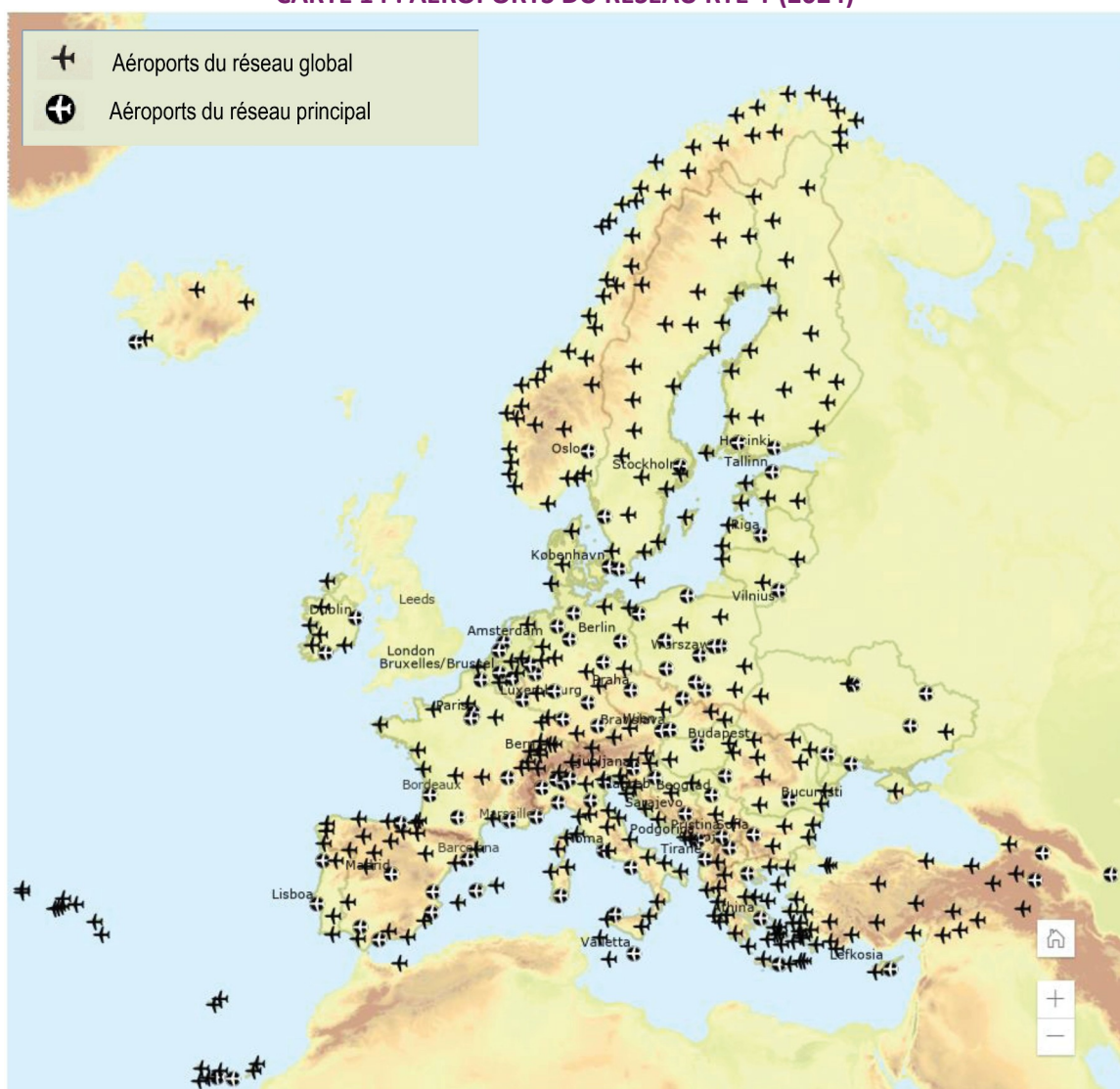
Source: Journal officiel de l'Union européenne (28.06.2024). RÈGLEMENT (UE) 2024/1679 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 13 juin 2024 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) no 913/2010 et le règlement (UE) no 1315/2013.1

3.3. AÉROPORTS

La carte 14 illustre les aéroports intégrés au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), en distinguant les aéroports du réseau global et ceux du réseau principal.

Outre les aéroports situés dans les pays de l'Union européenne, la carte inclut également ceux des autres pays européens qui figurent dans les travaux de planification du RTE-T. Cette représentation vise à garantir une vision cohérente et interconnectée du transport aérien à l'échelle continentale.

CARTE 14 : AÉROPORTS DU RÉSEAU RTE-T (2024)



© European Commission - DG MOVE - 2024 | GISCO

Source : Commission Européenne – DG MOVE – TENtec Interactive Map Viewer⁹

⁹ <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

D'après les données d'AENA, en 2022, les aéroports espagnols ayant enregistré le plus de passagers étaient :

- Adolfo Suárez-Barajas (Madrid) : 50,6 millions de voyageurs.
- Barcelone-El Prat : 41,6 millions de voyageurs.
- Palma de Majorque : 28,6 millions de voyageurs

Ces chiffres plaçaient les aéroports de Madrid et Barcelone respectivement en cinquième et septième position au niveau européen, derrière les aéroports d'Istanbul, Londres-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol. Francfort occupait la sixième place.

Depuis le début de la pandémie en 2020, le nombre de voyageurs a connu une hausse spectaculaire : +195,9 % pour l'aéroport Adolfo Suárez-Barajas (Madrid), +226,9 % pour l'aéroport de Barcelone-El Prat.

Cependant, en comparant avec les chiffres de 2019, avant la crise sanitaire, la reprise du trafic aérien n'était que partielle en 2022 : l'aéroport de Madrid enregistrerait 18,0 % de passagers en moins et celui de Barcelone affichait une baisse de 21,0 %.

Ces données illustrent une phase de redressement progressif, où les flux de voyageurs se rapprochent des niveaux pré-pandémiques, mais sans encore les égaler totalement.

L'aéroport de Barcelone-El Prat constitue le principal aéroport des régions frontalières. Grâce à sa connectivité internationale et à son trafic élevé, il joue un rôle stratégique dans les échanges économiques et touristiques entre l'Espagne et la France.

D'après les données de l'Union des Aéroports Français (UAF), en 2022, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle se classait troisième en Europe en termes de trafic de passagers, avec 57,5 millions de voyageurs.

Depuis 2020, année marquée par le début de la pandémie, son affluence a progressé de 35,2 millions de passagers, soit une hausse de 158,2 %. Toutefois, en comparaison avec les chiffres de 2019, l'aéroport enregistrerait encore une baisse de 24,5 % du nombre de voyageurs en 2022.

La carte 15 présente les aéroports non insulaires du réseau Aena S.A. en Espagne, ainsi que ceux du Portugal et de la France. Cette représentation cartographique permet d'illustrer la répartition des infrastructures aéroportuaires et leur rôle dans la connectivité européenne.

CARTE 15 : AÉROPORTS DES TERRITOIRES NON INSULAIRES DU PORTUGAL, ESPAGNE ET FRANCE (2024)



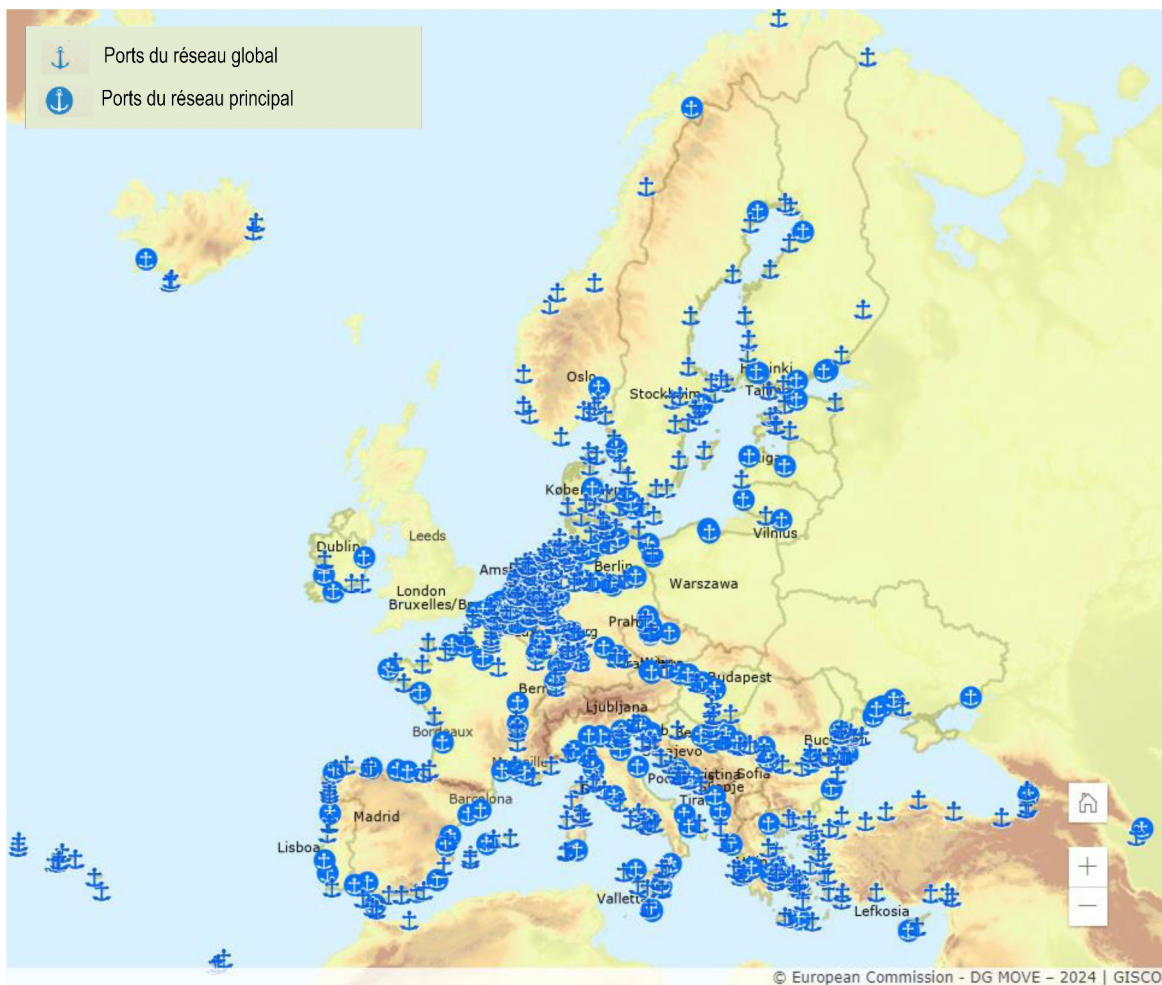
Sources : Portugal – Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) ; Espagne – Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ; France – Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

3.4. PORTS

La carte 16 représente l'ensemble des ports du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) des pays membres de l'Union européenne, en distinguant ceux qui, en plus de faire partie du réseau global, se trouvent également dans le réseau principal.

Outre les ports des pays de l'Union Européenne, les ports des autres pays européens sont également inclus dans les travaux de planification du RTE-T.

CARTE 16 : PORTS DU RÉSEAU RTE-T (2024)

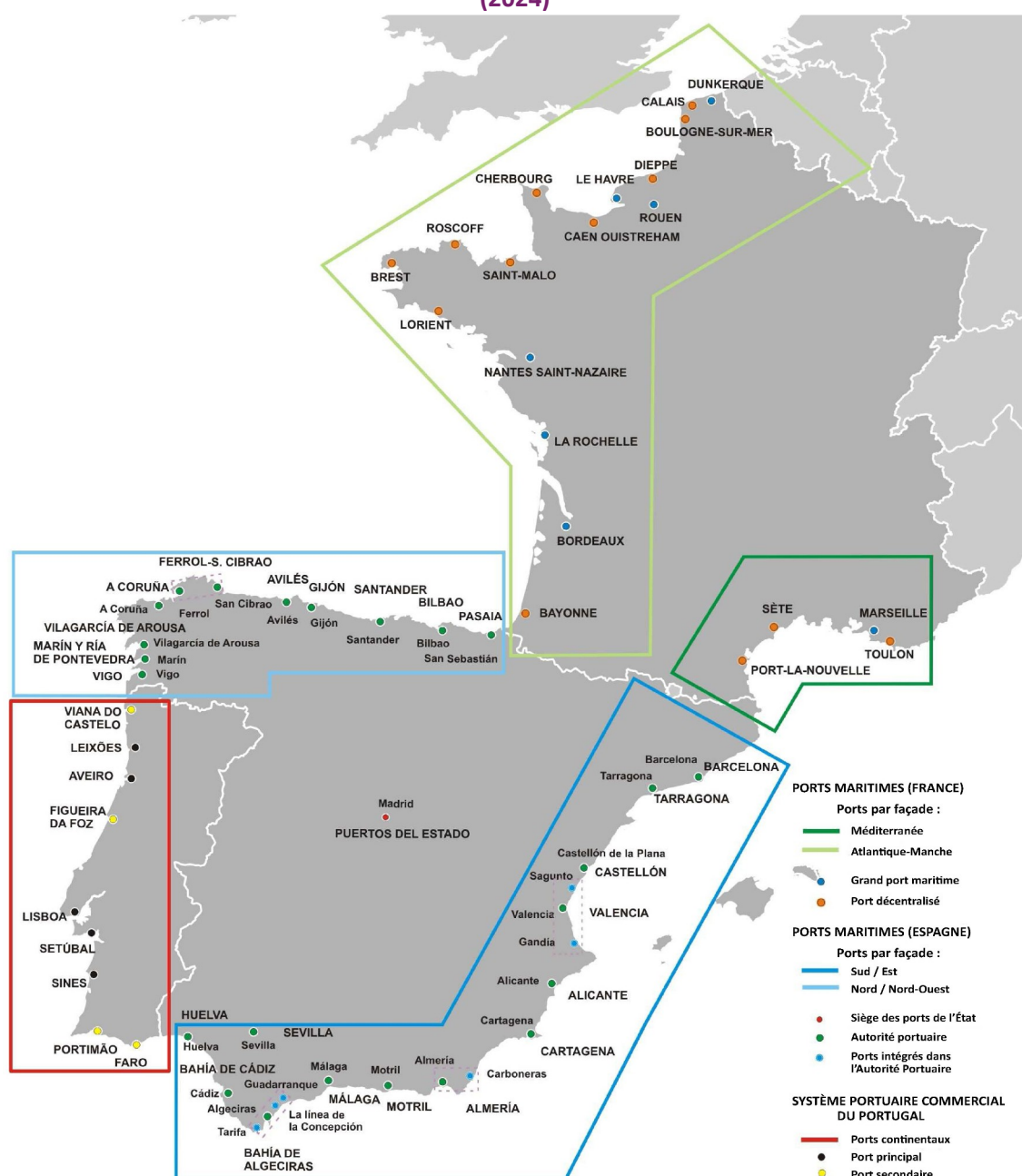


Source : Commission Européenne – DG MOVE – TEntec Interactive Map Viewer¹⁰

La carte 17 montre la situation des ports d'intérêt général portugais, espagnols et français (en précisant la catégorie du port pour le Portugal et les autorités portuaires dont ils dépendent – en majuscules – pour l'Espagne).

¹⁰ <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

CARTE 17 : PORTS DES TERRITOIRES NON INSULAIRES DU PORTUGAL, ESPAGNE ET FRANCE (2024)



Sources : Portugal – Ministério da Economia ; Espagne – Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible – Puertos del Estado ; France – Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

Les Autoroutes de la Mer (ADM) occupaient une place essentielle dans la politique de transport de l'Union européenne, bien qu'elles ne constituent pas des infrastructures physiques à proprement parler. Elles ont été introduites dans le Livre Blanc des Transports de 2001, intitulé « La politique européenne des transports à l'horizon 2012 : l'heure de vérité », et intégrées au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) en 2004.

Cependant, le nouveau Règlement (UE) 2024/1679, adopté par le Parlement européen et le Conseil le 13 juin 2024, remplace les Autoroutes de la Mer par le concept d'Espace Maritime Européen, qui devient une priorité stratégique accompagnant les corridors européens de transport. Cette évolution vise à renforcer l'interconnexion maritime et à optimiser la logistique multimodale à l'échelle continentale.

4. TRANSPORT DE VOYAGEURS

4.1. TRAFIC ROUTIER

L'analyse du transport de voyageurs par la route se base sur les données issues des comptages effectués par les autorités espagnoles (Dirección General de Carreteras du Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) et françaises (Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation), sur les différents points de passage frontaliers.

L'analyse prend en compte les déplacements en véhicules légers et en autocars.

4.1.1. TRAFIC JOURNALIER DE VÉHICULES LÉGERS AUX DIFFÉRENTS POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS

Cette section présente les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) des véhicules légers (VL) enregistrés aux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France. Des données sont recueillies dans les deux pays, mais des différences significatives existent sur certains passages.

Certaines considérations ont donc été prises en compte dans la sélection des données :

- Depuis 2014, du côté français des Pyrénées, le Cerema réalise des comptages tournants à la frontière franco-espagnole, pendant deux semaines chaque trimestre, sur les 7 axes suivants dépourvus de stations permanentes de comptage du côté français (ou si elles existent, elles ne sont pas représentatives du trafic frontalier) :
 - N-135 Roncevaux - RD933 Arnéguy
 - NA-138 Eugi - Olaberri / RD58 Col d'Urquiaga
 - NA-2600 Errazu - Izpegui / RD949 Col d'Ispéguy
 - N-121B Landibar / RD4 + RD20 Ainhoa - Dancharia
 - NA-4400 Etxalar - Lizarreta / RD306 Col de Lizarrieta
 - NA-4410 Port de Lizuñaga / RD406 Sare Ouest
 - NA-1310 Port d'Ibardin / RD404 Col d'Ibardin
- Entre Hendaye et Irun, il existe trois ponts sur le fleuve Bidasoa : celui de l'autoroute AP-8/A63 vers Biriattou, celui de la GI-636/RD810 vers Béhobie (pont de Béhobie), et celui de la GI-636-H/RD91 vers Hendaye (pont Saint-Jacques). Les relevés visuels réalisés par le Cerema en 2017 ont permis de déterminer le trafic effectif de poids-lourds (PL). En effet, les stations de comptage des trois ponts basques surestiment le véritable trafic PL, en considérant comme «PL» tous les véhicules de plus de six mètres.

Pour ces trois passages, les ratios obtenus par le Cerema sont appliqués. Les données sont représentées en jaune pour les distinguer, car s'agit de données espagnoles redressées.

- Sur la plupart des points de passage frontaliers, les trafics enregistrés en France et en Espagne présentent des différences minimales. C'est pourquoi les valeurs des deux côtés des Pyrénées sont présentées si des données sont disponibles.
- Le col N-145 Andorre - La Seu d'Urgell / RN22 La Croisade est le seul point de passage frontalier où sont présentées les données du côté français et du côté espagnol malgré leurs différences significatives. En effet, ce passage ne relie pas directement l'Espagne à la France mais relie chacun des deux pays à l'Andorre qui génère un trafic beaucoup plus important avec l'Espagne qu'avec la France.

Les 27 points de passage frontaliers existants peuvent être regroupés en trois catégories de routes. Le trafic des véhicules légers (VL) à travers les Pyrénées s'y répartit ainsi en 2022 :

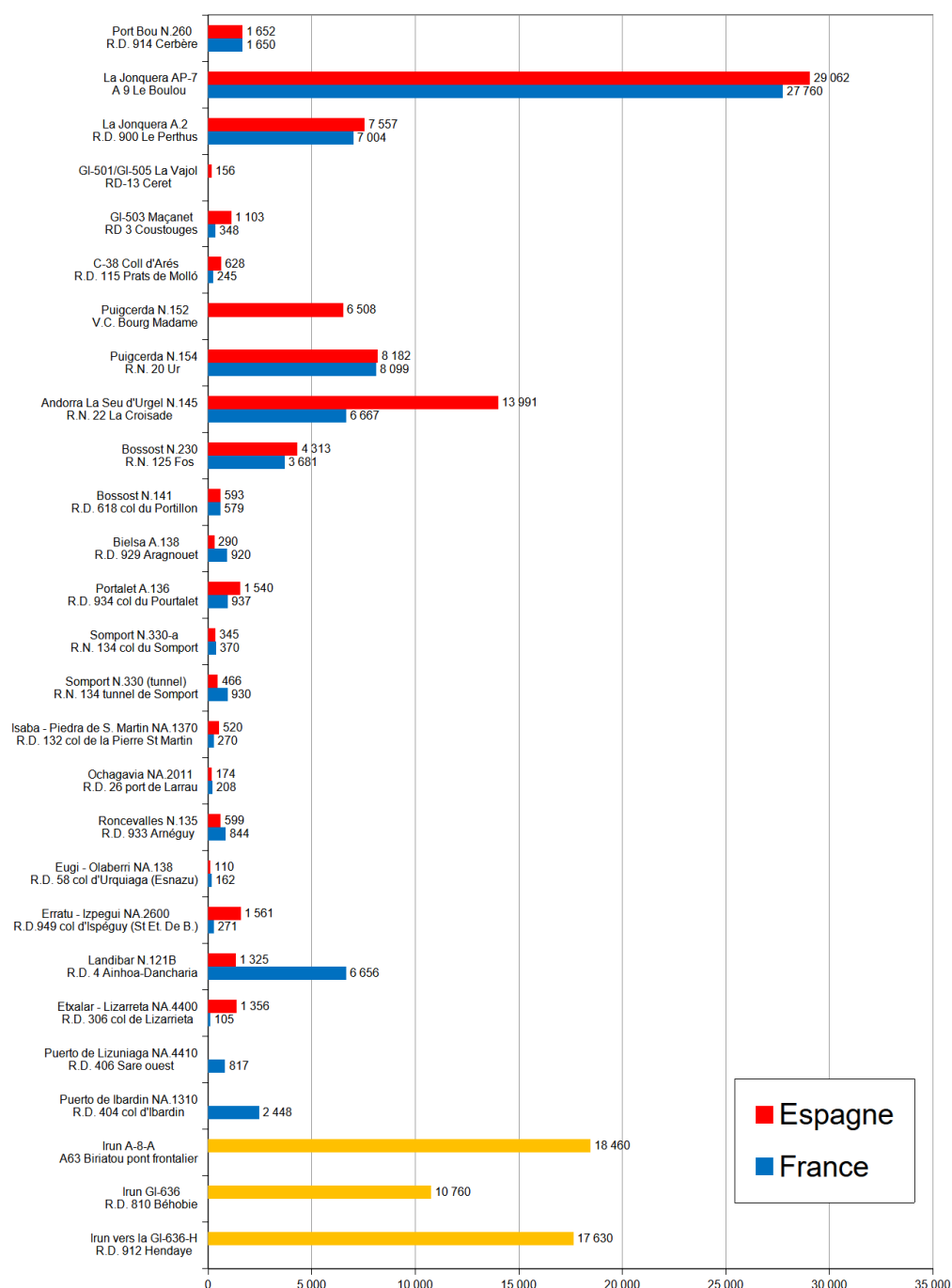
- Autoroutes littorales : 46 220 VL/jour, soit 37,1 % du trafic
- Routes côtières : 37 044 VL/jour, soit 29,8 % du trafic
- Routes intérieures : 41 221 VL/jour, soit 33,1 % du trafic

En 2022, 124 485 véhicules légers (VL) en moyenne ont traversé quotidiennement la frontière franco-espagnole.

Les 9 passages frontaliers les plus fréquentés, avec plus de 6 000 VL/jour chacun, ont concentré 88 % du trafic transfrontalier. Alors que les 15 passages aux TMJA les plus faibles (moins de 1 000 VL/jour chacun), en ont représenté 5,8 %.

Les trafics moyens journaliers VL des 27 points de passage frontaliers des Pyrénées en 2022 sont détaillés dans le graphique 17.

GRAPHIQUE 17 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS TRANSFRONTALIERS DES VÉHICULES LÉGERS EN 2022 (TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION)

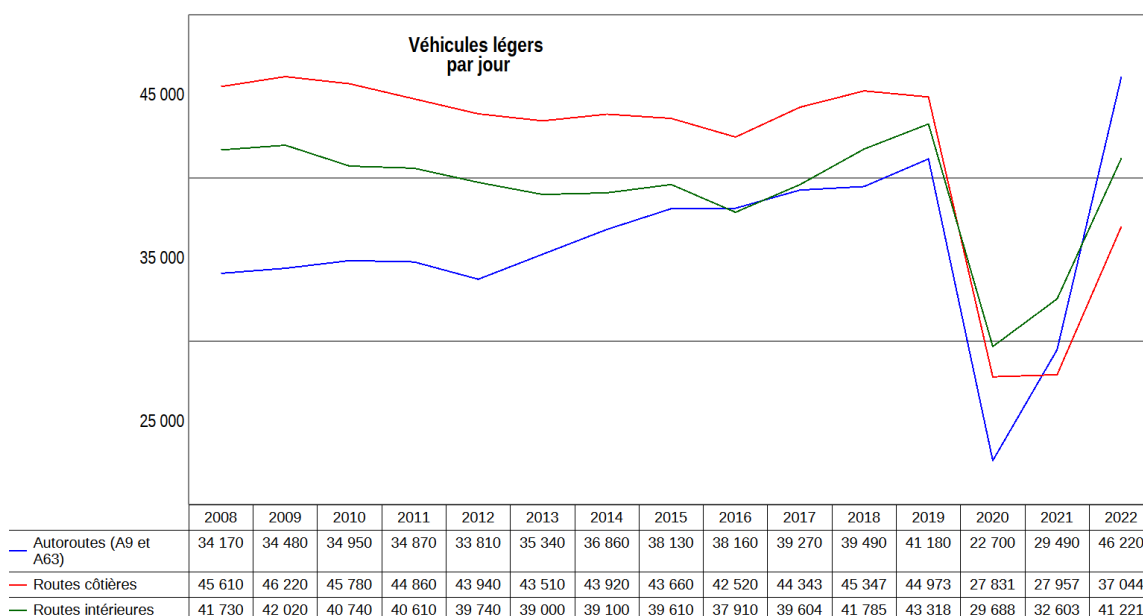


Les 3 passages frontaliers d'Irun sont en jaune car leurs données ont été modifiées par le Cerema pour refléter le trafic de véhicules lourds (PL) effectif, bien que les stations de comptage se trouvent du côté espagnol.

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras et Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

Le graphique 18 montre l'évolution du trafic de véhicules légers (VL) traversant quotidiennement la frontière entre 2008 et 2022, réparti entre les trois groupes de routes considérés.

GRAPHIQUE 18 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES ENTRE 2008 ET 2022



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras, Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

La période 2008-2022 est caractérisée par une forte tendance à la hausse du trafic VL sur l'A9 et l'A63. Les autoroutes deviennent ainsi en 2022 la partie du réseau routier la plus empruntée, dépassant les routes côtières et intérieures, avec une augmentation de +35,3 %. Au cours de cette période, le trafic VL sur les routes côtières a diminué de -18,8% et sur les routes intérieures de -1,2 %. Mais sur l'ensemble des points de passage frontaliers, le nombre de VL a augmenté de +2,4 %.

Cette évolution du trafic autoroutier se situe dans la continuité de la période précédant la pandémie (2008-2019), sur laquelle le trafic VL affichait une croissance de +20,5 %.

En 2020, la pandémie de Covid-19 et les limitations de mobilité induites ont entraîné une baisse drastique de la circulation des VL sur toutes les routes.

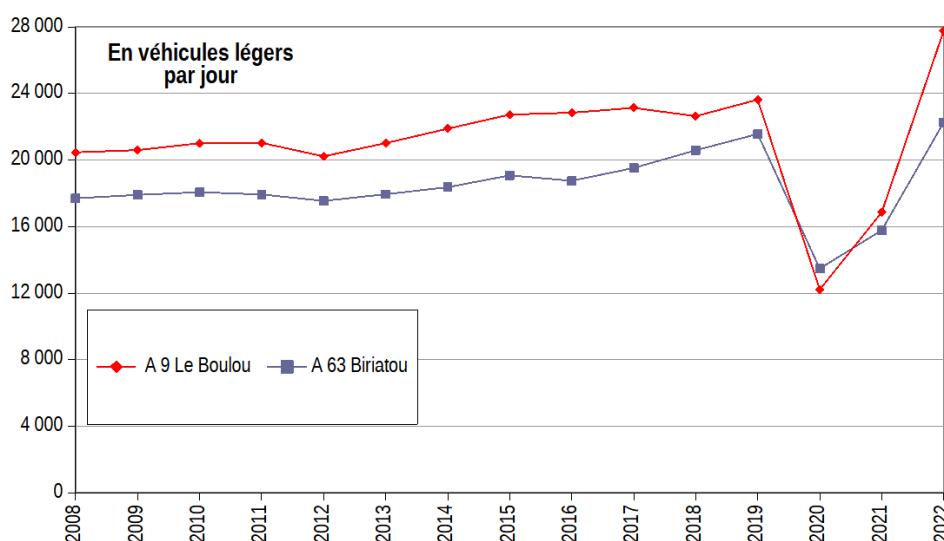
Suite à cette forte baisse du trafic, et après une légère hausse en 2021, le trafic VL a considérablement augmenté en 2022 sur les autoroutes, avec une hausse de +12,2 % par rapport aux valeurs de 2019. En 2022, les routes côtières et intérieures affichent des valeurs inférieures à celles de 2019, avec respectivement des baisses de -17,6 % et -4,8 %. L'évolution au cours des prochaines années permettra de dire si ces baisses de trafic sur les routes côtières et intérieures sont durables ou pas.

4.1.2. ANALYSE DÉTAILLÉE DU TRAFIC SUR LES DEUX AUTOROUTES

Les autoroutes AP-7/A9 (La Jonquera/Le Boulou) et AP-8/A63 (Irún/Biriatou), sont particulièrement importantes au sein du réseau routier franco-espagnol. Le graphique 19 montre l'évolution du TMJA VL sur ces autoroutes (côté français).

Il faut noter que les données analysées sur l'A63 dans le graphique 19 sont celles du péage de Biriatou et non celles du pont international.

GRAPHIQUE 19 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES VÉHICULES LÉGERS SUR LES AUTOROUTES PYRÉNÉENNES ENTRE 2008 ET 2022



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF)

Les deux autoroutes ont enregistré un minimum en 2012, suivi d'une période de croissance interrompue en 2020 par la pandémie de Covid-19. Sur la période 2012-2019, le trafic VL sur l'A9 affiche une progression de +16,8 % et celui de l'A63, de +22,9 %.

En 2020, en raison des différentes périodes de confinement et des restrictions de circulation, les deux autoroutes ont connu une forte diminution du trafic, plus marquée sur l'A9 (son trafic étant pour la première fois inférieur à celui de l'A63).

Entre 2020 et 2022, le trafic VL a nettement augmenté : +65,1 % sur l'A63 et +127,4 % sur l'A9. La croissance est particulièrement importante sur l'A9, où le TMJA VL a augmenté de +17,5 % entre 2019 et 2022.

4.1.3. ESTIMATION DU FLUX DE VOYAGEURS EN VÉHICULES LÉGERS (VL)

L'estimation du nombre de voyageurs traversant la frontière entre l'Espagne et la France en véhicules légers (VL) est calculée à partir des données des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) des stations de comptage et des indices moyens de voyageurs par véhicule.

Ces indices moyens de voyageurs par véhicule sont issus des résultats des enquêtes menées au cours des années 2013 et 2014 sur les autoroutes A9 au Boulou et A63 à Biriattou, ainsi que des enquêtes effectuées en 2010 sur les 4 passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Casa et Ur). Les valeurs obtenues sont les suivantes :

- 2,61 voyageurs par véhicule sur l'autoroute A9 au Boulou.
- 2,51 voyageurs par véhicule sur l'autoroute A63 à Biriattou.
- 2,19 voyageurs par véhicule pour les quatre passages centraux. Cette valeur est appliquée à l'ensemble des passages intérieurs ainsi qu'aux routes côtières autres que les autoroutes.

Les taux de trafic d'échange¹¹ et de trafic transit¹² pour la France sont également obtenus des mêmes enquêtes. Les ratios appliqués sont :

- 15,5% de transit sur l'autoroute A9 au Boulou.
- 8,4% de transit sur l'autoroute A63 à Biriattou.
- 0,8% de transit moyen pour les 4 passages centraux considérés, à l'exclusion du trafic de transit Espagne-Andorre. Ce ratio est appliqué également au trafic de toutes les liaisons intérieures et aux routes côtières autres que les autoroutes.

Le tableau 6 indique pour 2022 le flux total de voyageurs sur les routes reliant l'Espagne et la France, ainsi que sa répartition entre voyageurs d'échange avec la France et voyageurs en transit par la France, dont les valeurs s'élèvent respectivement à 105,9 millions, 99,9 millions et 6,0 millions de voyageurs.

TABLEAU 6 : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2022, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

	TMJA (VL/ jour)	Indice d'occupation des VL	Nombre de voyageurs (en millions)	% en transit	Voyageurs en transit (en millions)	Voyageurs en échange (en millions)
A9 Boulou	27 760	2,61	26,45	15,5%	4,10	22,35
A63 Biriattou	18 460	2,51	16,91	8,4%	1,42	15,49
4 passages intérieurs enquêtés	19 377	2,19	15,49	0,8%	0,12	15,37
Autres passages intérieurs	21 844	2,19	17,46	0,8%	0,14	17,32
Passages côtiers	37 044	2,19	29,61	0,8%	0,24	29,37
Total	124 485	2,33	105,92	5,7%	6,02	99,90
Arrondi à	124 480		105,9		6,0	99,9

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras et Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

¹¹Le présent rapport considère comme trafic d'échange le trafic établi entre la péninsule Ibérique et la France, au départ ou à l'arrivée en France.

¹² Le présent rapport considère comme trafic de transit le trafic qui s'établit entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe sans escale en France.

4.1.4. TRAFIC JOURNALIER D'AUTOCARS AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS

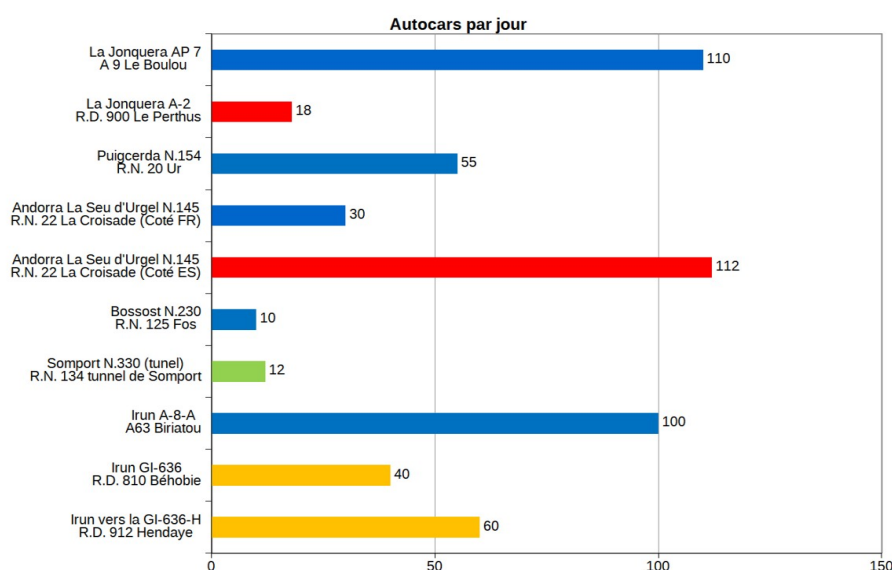
Cette section représente les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) des autocars enregistrés aux principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France. Les TMJA des points de passage frontaliers de Somport N.330-a/R.N. 134 col du Somport, Puigcerda N.152/V.C. Bourg Madame et Portbou N.260/R.D. 914 Cerbère ne sont pas pris en compte car les autocars y sont peu nombreux et quasiment vides.

Conformément aux critères utilisés pour la représentation des TMJA des véhicules légers (VL), les données d'origine espagnole sont représentées en rouge, les données d'origine française en bleu, et en jaune, les données d'origine espagnole modifiées par le Cerema. En effet, comme mentionné ci-dessus, le Cerema a réalisé des relevés visuels aux points de passage frontaliers entre Hendaye et Irun sur la rivière Bidassoa (le pont de l'autoroute AP-8/A63 vers Biriattou, le pont de la GI-636/RD810 vers Béhobie et le pont de la GI-636-H/RD912 vers Hendaye) afin de déterminer la part effective des poids-lourds dans le trafic puisque les stations de comptage des trois ponts basques surestiment le trafic réel des poids-lourds, en considérant tous les véhicules de plus de six mètres comme poids-lourds. Enfin, la couleur verte est utilisée pour les données fournies par le concessionnaire du tunnel du Somport.

Depuis 2012 sur les deux autoroutes et depuis 2018 sur les trois principaux passages centraux (RN 125/Fos, RN 22/Pas de la Case et RN 20/Puigcerda), un bureau d'étude réalise chaque mois des relevés visuels autocars. Le Cerema reconstitue un TMJA autocars sur l'ensemble de ces axes à partir de ces données.

Il faut noter que les données relatives au point de passage N-145 Andorre - La Seu d'Urgell / RN22 La Croisade sont représentées deux fois. Les données du côté espagnol et français sont indiquées séparément, car elles indiquent le trafic autocars des deux pays avec Andorre. Dans les calculs ultérieurs, ce point de passage n'est comptabilisé qu'une seule fois.

GRAPHIQUE 20 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL D'AUTOCARS AUX PASSAGES FRONTALIERS DURANT L'ANNÉE 2022 (SOMME DES DEUX SENS DE CIRCULATION)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras, Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

4.1.5. ESTIMATION DU FLUX DE VOYAGEURS EN AUTOCARS

L'estimation du nombre de voyageurs traversant les Pyrénées en autocar est obtenue à partir des comptages sur les points de passage frontaliers et de l'indice moyen de voyageurs par autocar. Plus précisément, les points de passage frontaliers suivants sont pris en compte pour estimer le flux de voyageurs par autocar :

- La Jonquera AP 7/A 9 Le Boulou
- La Jonquera A-2/R.D. 900 Le Perthus
- Puigcerda N.154/R.N. 20 Ur
- Andorra La Seu d'Urgel N.145/R.N. 22 La Croisade (donnée du côté français)
- Bossost N.230/R.N. 125 Fos
- Somport N.330 (tunnel)/R.N. 134 tunnel de Somport
- Irun A-8-A/A63 Biriattou
- Irun GI-636/R.D. 810 Béthobie
- Irun vers la GI-636-H/R.D. 912 Hendaye

Les valeurs du nombre moyen de voyageurs par autocar ainsi que celles de la répartition échange/transit ont été obtenues à partir des enquêtes sur les autocars réalisées sur les deux autoroutes en 2012, et sur les 4 passages centraux en 2010.

Plus précisément, les indices moyens de voyageurs par autocar sont :

- 41,7 sur l'autoroute A9 à Le Boulou.
- 30,9 sur l'autoroute A63 à Biriattou.
- 38,0 pour les 4 passages centraux enquêtés, pour les autres passages intérieurs ainsi que pour les routes côtières autres que les autoroutes.

En ce qui concerne les pourcentages d'échange¹³ et de transit¹⁴ par la France, les valeurs suivantes sont considérées:

- 49,0 % de transit et 51,0% d'échange sur l'autoroute A9 au Boulou.
- 16,2 % de transit et 83,8% d'échange sur l'autoroute A63 à Biriattou.
- 100 % d'échange pour les quatre passages intérieurs enquêtés et les autres passages intérieurs, ainsi que pour les routes côtières autres que les autoroutes.

Le tableau 7 révèle qu'en 2022, environ 4,9 millions de voyageurs ont traversé les Pyrénées en autocar au départ ou à destination de la France, tandis que 1,0 million de voyageurs ont traversé la France en transit vers d'autres pays. Ainsi, le flux total de voyageurs qui ont traversé la frontière franco-espagnole a été de 5,9 millions.

¹³Le présent rapport considère comme trafic d'échange le trafic qui s'établit entre la péninsule Ibérique et la France, avec départ ou arrivée en France.

¹⁴ Le présent rapport considère comme trafic de transit le trafic qui s'établit entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe sans escale en France.

**TABEAU 7 : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES
DANS LES DEUX SENS EN 2022, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT
(EN MILLIONS DE VOYAGEURS)**

	TMJA (Autocars/ jour)	Indice d'occupation	Nombre de voyageurs (en millions)	% en transit	Voyageurs en transit (en millions)	Voyageurs en échange (en millions)
A9 Boulou	110	41,7	1,67	49,0%	0,82	0,85
A63 Biriattou	100	30,9	1,13	16,2%	0,18	0,94
4 passages intérieurs enquêtés	107	38,0	1,48	0,0%	-	1,48
Autres passages intérieurs	0	38,0	-	0,0%	-	-
Passages côtiers	118	38,0	1,64	0,0%	-	1,64
Total	435	37,3	5,92	16,9%	1,00	4,92
Arrondi à			5,9		1,0	4,9

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras, Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie

4.2. TRAFIC FERROVIAIRE

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

- Lignes internationales : via Irún et Portbou.
- Ligne régionale : via Portbou.
- Lignes locales : Barcelone - Latour-de-Carol et Lasarte Oria-Hendaye (géré par Eusko-tren).

4.2.1. TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONAL

L'analyse du transport ferroviaire international de voyageurs repose sur les données relatives aux lignes internationales fournies par Renfe et Comboios de Portugal. Auparavant, les données des opérateurs français étaient également utilisées, mais depuis 2010, en raison de la libéralisation du transport de passagers, les opérateurs du rail ont cessé de fournir à l'État les données concernant les passagers.

Le tableau 8 présente l'évolution du flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes internationales entre 2008 et 2022.

- Avant 2010, les données relatives au trafic ferroviaire international provenaient d'Eurostat.
- Depuis 2010, les données relatives aux voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe proviennent de Renfe tandis que celles concernant les voyageurs entre le Portugal et la France proviennent de Comboios de Portugal.
- Depuis 2012, la France est le seul pays européen à assurer des services ferroviaires de passagers avec la péninsule Ibérique.

TABLEAU 8 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES INTERNATIONALES ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIERS DE VOYAGEURS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Flux de voyageurs entre l'Espagne et la France															
Sens Espagne - France	279	276	265	161	149	121	399	432	407	414	409	422	116	182	319
Sens France – Espagne	275	278	264	159	152	126	406	445	420	434	416	430	120	191	329
Total	554	554	529	320	301	247	805	877	826	848	826	852	236	372	649
Flux de voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe (au delà de la France)															
Barcelone-Zurich-Milan	68	66	60	56	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flux de voyageurs entre le Portugal et la France															
Lisbonne-Irun-Hendaye	101	86	83	78	67	69	78	76	79	80	75	75	7	0	0
Total des voyageurs sur les lignes internationales (arrondi au millier de voyageurs)	723	706	672	454	408	316	883	953	905	928	900	927	243	372	649

Sources : Eurostat (avant 2010), Renfe et Comboios de Portugal

Depuis 2015 le flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes internationales avait enregistré des valeurs supérieures à neuf cent mille passagers, mais la pandémie Covid-19 en 2020 et les restrictions de mobilité associées ont entraîné une baisse importante du nombre de voyageurs.

En 2022, les lignes internationales de voyageurs ont récupéré une partie de leur trafic, mais elles étaient encore 30% en dessous de la fréquentation de 2019. Plus précisément, les lignes reliant l'Espagne et la France présentent des fréquentations inférieures de -23,8 % aux valeurs de 2019, et la ligne Lisbonne-Hendaye, qui relie le Portugal à la France, n'a pas été rétablie.

4.2.2. TRAFIC FERROVIAIRE RÉGIONAL

Le tableau 9 montre l'évolution du nombre de voyageurs sur la ligne régionale entre 2008 et 2022.

TABLEAU 9 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES RÉGIONALES ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIERS DE VOYAGEURS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Urbain et interurbain – Cerbère															
Sens Sud-Nord	56	53	36	31	26	32	25	23	17	17	20	21	11	15	23
Total 2 sens	113	106	73	63	52	63	49	45	34	35	40	42	22	29	47

Source : Renfe

Le transport ferroviaire régional relie l'Espagne et la France par le passage de Portbou-Cerbère. Le tronçon espagnol est exploité par Renfe Media Distancia. Selon l'opérateur, le nombre de voyageurs ayant traversé la frontière dans le sens sud-nord en 2022 était de 23 370. En supposant que les flux nord-sud et sud-nord soient symétriques, le flux total de voyageurs en 2022 est proche de 47 000. Cette valeur est la plus élevée depuis 2014.

En 2020, en raison de la pandémie de Covid-19, la fréquentation avait presque diminué de moitié, avec 22 000 voyageurs. L'évolution entre 2020 et 2022 représente une augmentation de +112,3 %.

4.2.3. TRAFIC FERROVIAIRE LOCAL

Le transport ferroviaire local dispose de deux services réguliers qui relient l'Espagne à la France, un à chaque extrémité des Pyrénées.

- Sur le côté méditerranéen, la ligne R3 relie Barcelone et La Tour de Carol. En 2022, environ 6 400 voyageurs l'ont utilisée pour traverser la frontière.
- Côté atlantique, une ligne gérée par Euskotren relie les localités de Lasarte Oria à Hendaye. En 2022, près de 741 000 voyageurs l'ont empruntée pour franchir la frontière.

Au total, les lignes ferroviaires locales ont été utilisées par environ 747 000 voyageurs pour traverser la frontière en 2022, parmi lesquels 99% ont utilisé les services d'Euskotren.

Le tableau 10 ci-dessous présente l'évolution des voyageurs ayant utilisé les services de lignes locales pour traverser la frontière entre 2008 et 2022.

TABLEAU 10 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES LOCALES ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIERS DE VOYAGEURS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Barcelone-La Tour de Carol	12	15	15	7	6	22	25	13	10	8	6	6	3	4	6
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	572	624	598	503	603	706	702	687	714	716	705	666	305	435	741
Total lignes locales (arrondi au millier)	584	639	613	511	610	728	727	699	724	724	711	672	308	439	747

Sources : Renfe et Euskotren

Tout comme le transport ferroviaire régional et international, les lignes locales ont également été touchées par le Covid-19 et les restrictions de mobilité en 2020. L'ensemble des lignes locales a subi une baisse de -54,2 %.

En 2022, les deux lignes ont déjà enregistré une reprise des flux d'avant la pandémie, avec une croissance par rapport à 2019 de +11,2% pour la ligne Lasarte Oria - Hendaye et de +1,0% pour la ligne Barcelone - La Tour de Carol.

En analysant l'ensemble de la période 2008-2022, le nombre de voyageurs a augmenté de +29,5% sur la ligne Lasarte Oria - Hendaye, il a diminué de -47,2% sur la ligne Barcelone - La Tour de Carol.

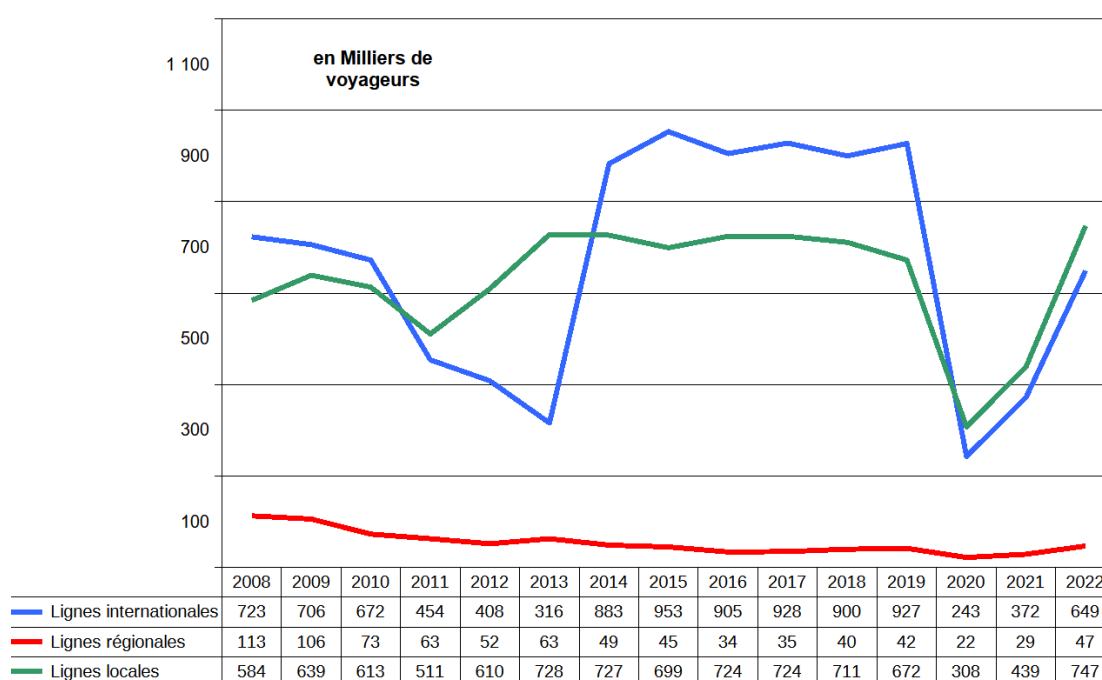
4.2.4. ESTIMATION DU FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES

Sur l'ensemble des lignes ferroviaires reliant la France à la péninsule Ibérique, environ 1,44 millions de voyageurs ont emprunté le train pour traverser les Pyrénées en 2022. Leur répartition par type de service ferroviaire est la suivante :

- Lignes internationales: 649 000 voyageurs
- Lignes régionales: 47 000 voyageurs
- Lignes locales: 747 000 voyageurs

Le graphique 21 montre l'évolution des flux de voyageurs ferroviaires ayant franchi la frontière entre 2008 et 2022. Les données sont ventilées entre les trois types de services ferroviaires : lignes internationales, lignes régionales et lignes locales.

GRAPHIQUE 21 : ÉVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES DE 2008 À 2022



Sources : Eurostat (avant 2010), Renfe, Euskotren et Comboios de Portugal

L'évolution du flux de voyageurs ferroviaires à travers les Pyrénées se caractérise par une augmentation importante des voyageurs sur les lignes internationales en 2014, suite à l'inauguration des services à grande vitesse entre la France et l'Espagne. Une autre caractéristique est la baisse généralisée des voyageurs enregistrée en 2020 à la suite de la pandémie de Covid-19 et ses restrictions de mobilité.

En 2022, les lignes locales et les lignes régionales se sont déjà complètement remises des conséquences du Covid-19 et enregistrent une fréquentation supérieure à celle précédant la pandémie, soit respectivement +11,2 % et +11,9 %, par rapport aux données de 2019. Toutefois, les lignes internationales n'ont pas retrouvé le niveau d'avant 2020, notamment en raison du non-rétablissement de certaines des lignes internationales existantes avant la pandémie. Concrètement, entre 2019 et 2022, les lignes internationales ont perdu 30 % de voyageurs.

Quant à la répartition des voyageurs selon le type de service ferroviaire utilisé en 2022, les lignes internationales représentaient 45,0 %, les lignes régionales 3,3 %, et les lignes locales 51,8 % des voyageurs.

4.3. TRANSPORT AÉRIEN

Dans l'analyse du transport aérien de passagers, les données relatives aux flux des aéroports espagnols proviennent d'AENA SA et celles relatives aux flux des aéroports portugais de l'ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil).

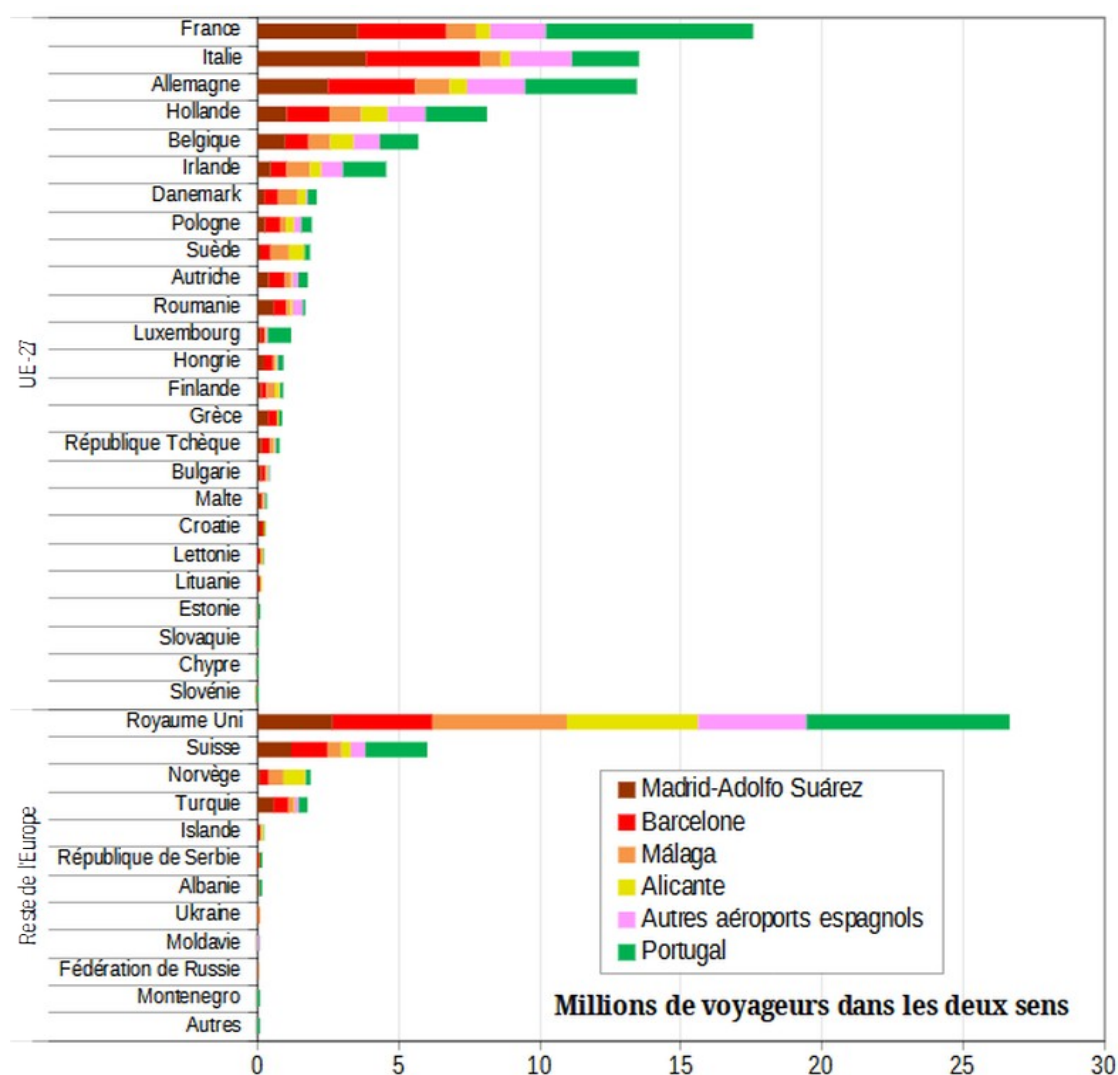
Toutefois, cette analyse ne prend pas en compte les flux qui ont pour origine ou destination les îles espagnoles et portugaises, car les flux de ces îles sont indépendants des alternatives de

transport terrestre. Ce critère permet de comparer objectivement la demande dans les différents modes de transport.

En 2022, un total de 115,7 millions de passagers ont voyagé entre la péninsule Ibérique et les autres pays européens. Parmi ces passagers, 84,3 millions étaient au départ ou à destination d'un aéroport espagnol, et 31,5 millions d'un aéroport portugais.

Le graphique 22 montre la répartition du transport aérien de voyageurs entre la péninsule Ibérique et les autres pays d'Europe en 2022, en mettant en évidence les principaux aéroports espagnols.

GRAPHIQUE 22 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2022



Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministério da Economia (Portugal)

Le Royaume-Uni, avec 26,7 millions de voyageurs, la France, avec 17,6 millions de voyageurs, l'Italie, avec 13,5 millions de voyageurs et l'Allemagne, également avec 13,5 millions de voyageurs, sont les principaux pays d'origine/destination en relation avec la péninsule Ibérique.

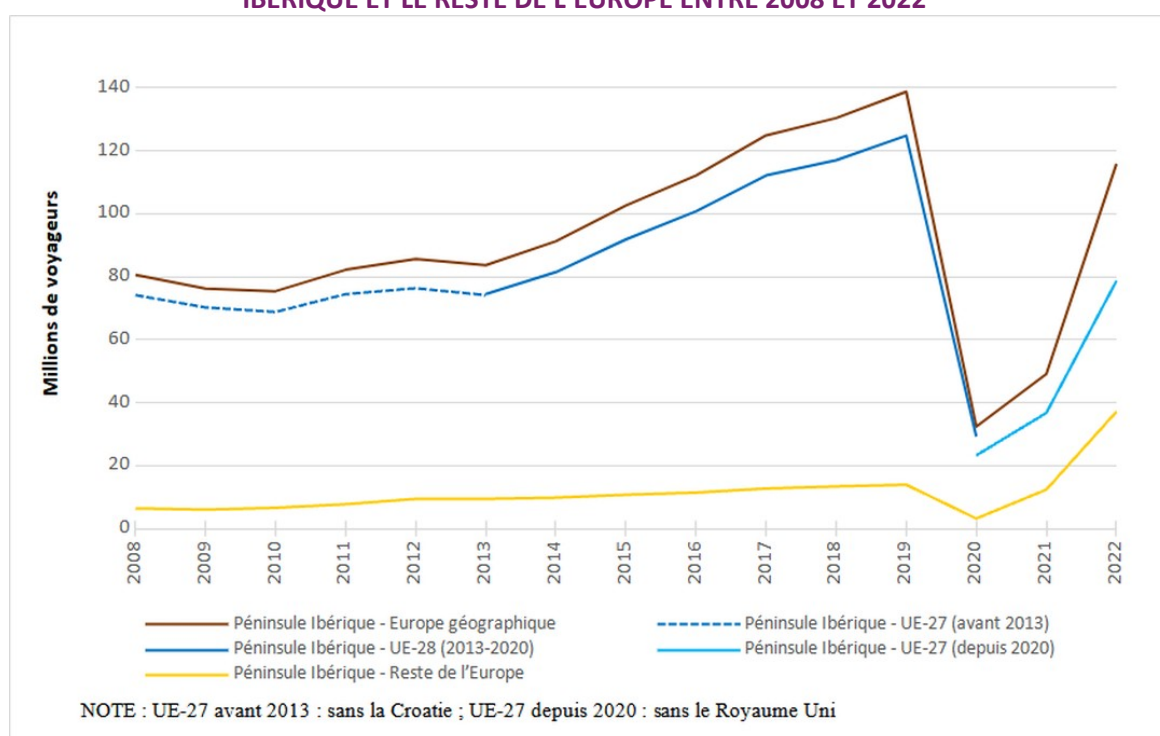
Parmi les principaux pays reliés par voie aérienne à la péninsule Ibérique, le Royaume-Uni est celui qui a connu la plus forte croissance de voyageurs entre 2021 et 2022, passant de

7,28 millions de voyageurs à 26,7 millions, soit une augmentation de 266,4 %. En France, en Italie et en Allemagne, la croissance a été importante mais pas autant (respectivement +103,9 %, +143,5 % et +114,3 %).

En ce qui concerne la relation péninsule Ibérique - Europe, la croissance des voyageurs aériens entre 2021 et 2022 a été de +135,9 %. Malgré cette croissance importante, la fréquentation reste loin de celle enregistrée en 2019 (138,7 millions de voyageurs).

En comparant les données de 2022 avec celles de 2019, on observe une diminution de -16,5% du transport aérien de passagers entre la péninsule Ibérique et l'Europe (-19,7% pour l'Espagne et -6,8% pour le Portugal). Ceci reflète qu'en 2022, le transport de passagers par voie aérienne tardait à se remettre des effets de la pandémie, en particulier en Espagne.

GRAPHIQUE 23 : ÉVOLUTION DU FLUX AÉRIEN DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE ENTRE 2008 ET 2022



Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministério da Economia (Portugal)

La période 2008-2022 est caractérisée par une croissance importante du trafic aérien entre les années 2013 et 2019, suivie d'une chute de -75% provoquée par la pandémie de Covid-19.

En 2021, l'activité s'est légèrement redressée et la croissance observée en 2022 a permis de se rapprocher des valeurs pré-pandémiques. Entre 2020 et 2022, le nombre de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe géographique a augmenté de +257,9 % et entre la péninsule Ibérique et l'UE-27 de +238,5 %. Dans la période suivant la pandémie, il faut souligner l'augmentation du nombre de voyageurs dans la relation péninsule Ibérique - reste de l'Europe. En effet, outre la reprise des liaisons aériennes avec les pays hors UE, le groupe "Reste de l'Europe" comprend désormais le Royaume-Uni, principal partenaire aérien de la péninsule Ibérique. Compte tenu de ces deux facteurs, le nombre de voyageurs entre 2020 et 2022 dans la relation péninsule Ibérique - Reste de l'Europe a été multiplié par 11,7.

Le tableau 11 présente pour l'année 2022 les données relatives au flux de passagers par voie aérienne entre l'Espagne et le Portugal et, les pays de l'UE-27 d'une part, les pays du reste de l'Europe d'autre part.

TABLEAU 11 : RÉPARTITION DES PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE SELON L'ORIGINE / DESTINATION EN 2022

Total dans les deux sens (en millions de voyageurs)			
	ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL
UE 27	57,09	21,54	78,63
Reste de l'Europe	27,20	9,92	37,12
TOTAL EUROPE	84,30	31,45	115,75

Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministério da Economia (Portugal)

En 2022, la majorité des voyageurs européens qui ont utilisé le transport aérien en provenance ou à destination de la péninsule Ibérique étaient en provenance ou à destination d'un pays de l'UE-27. Ces flux ont représenté 67,9 % du nombre total de voyageurs. La sortie du Royaume-Uni de l'UE a une influence importante sur le poids de ces flux puisque, en 2019, avant cette sortie, le poids des pays de l'UE était de 90 %.

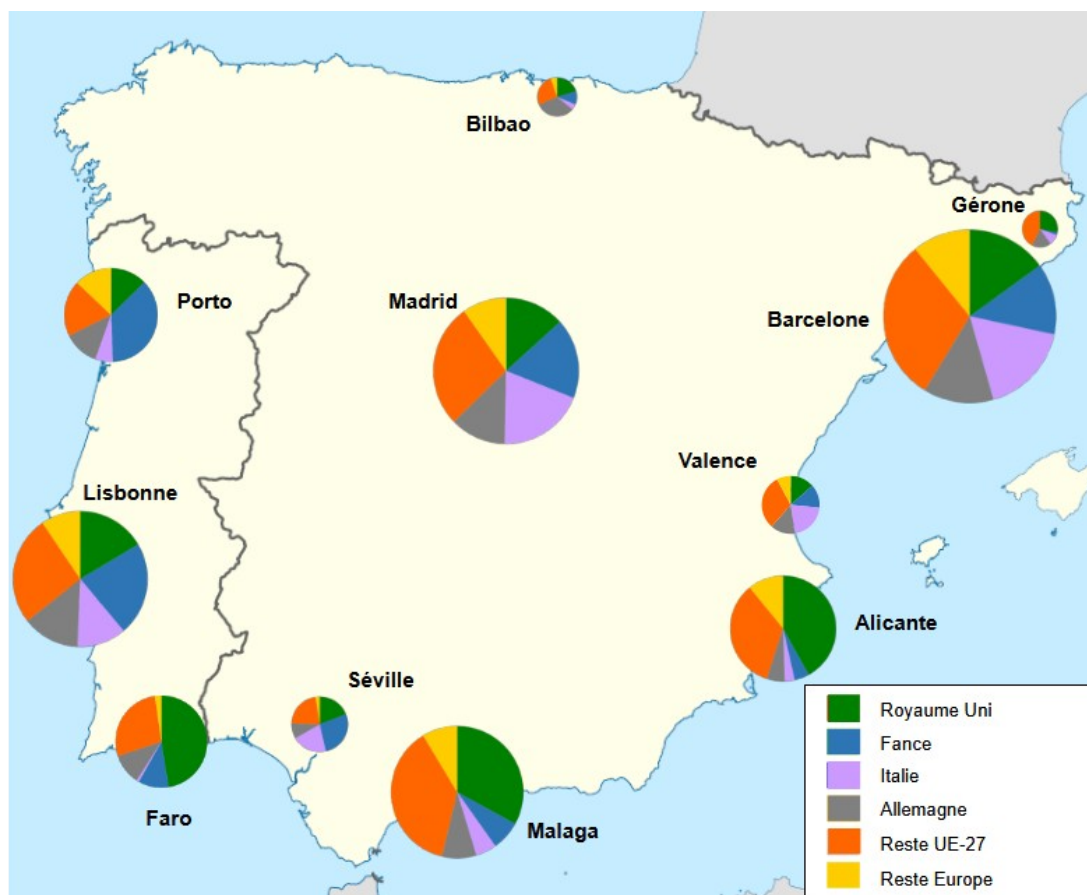
La carte 18 montre le volume de passagers des principaux aéroports espagnols et portugais (avec un flux supérieur au million de voyageurs) avec le reste de l'Europe, pour l'année 2022.

En 2022, les aéroports de la péninsule Ibérique ayant connu les plus forts échanges de voyageurs avec le reste des pays européens étaient Barcelone-El Prat, Madrid-Adolfo Suárez-Barajas, Lisbonne et Malaga-Costa del sol, avec respectivement des totaux de passagers de 23,6 millions, 20,1 millions, 15,2 millions et 14,5 millions. Ces chiffres restent inférieurs à ceux d'avant la pandémie, qui étaient respectivement en 2019 de 30,7 millions, 25,9 millions, 18 millions et 16,5 millions.

Après la baisse de fréquentation en 2020 due au Covid-19, les principaux aéroports espagnols affichent une croissance supérieure à 200% du nombre de voyageurs au départ ou en provenance d'un autre pays européen entre 2020 et 2022. Il convient de souligner le cas de Girona-Costa Brava qui multiplie par 8,2 les enregistrements de 2020, suivi de ceux de Bilbao, Malaga-Costa del sol et Barcelone qui les multiplient respectivement par 3,8, 3,8 et 3,7.

Parmi les principaux aéroports péninsulaires portugais, le nombre de voyageurs au départ ou à destination d'un autre pays européen a été respectivement multiplié par 3,8, 3,3 et 2,7 pour les aéroports de Faro, Lisbonne et Porto entre 2020 et 2022.

CARTE 18 : TRAFIC DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC LE RESTE DE L'EUROPE EN 2022



Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministério da Economia (Portugal)

4.4. SYNTHÈSE CONCERNANT LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

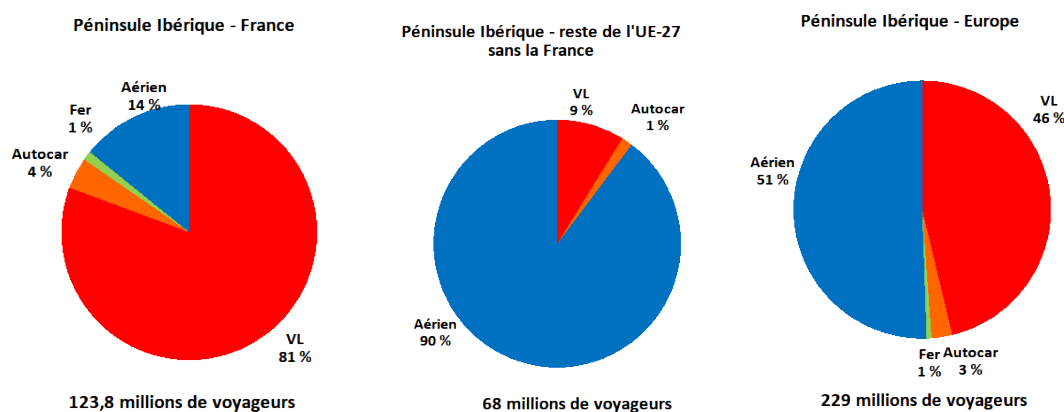
Le tableau 12, le graphique 24 et la carte 19 synthétisent les données de flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2022 par mode de transport et selon le groupement des pays d'origine/destination (France, Reste UE-27 et reste de l'Europe). Les calculs ne prennent pas en compte le trafic de voyageurs par voie maritime.

TABLEAU 12 : SYNTHÈSE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2019 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

Mode de transport		France	Reste de l'UE27 (sans la France)	Reste de l'Europe	Total
Route	VL	99,9	6,0	0,0	105,9
	Autocars	4,9	1,0	0,0	5,9
Ferroviaire		1,4	0,0	0,0	1,4
Aérien		17,6	61,0	37,1	115,7
Total		123,8	68,0	37,2	229,0

Source : Données OTP

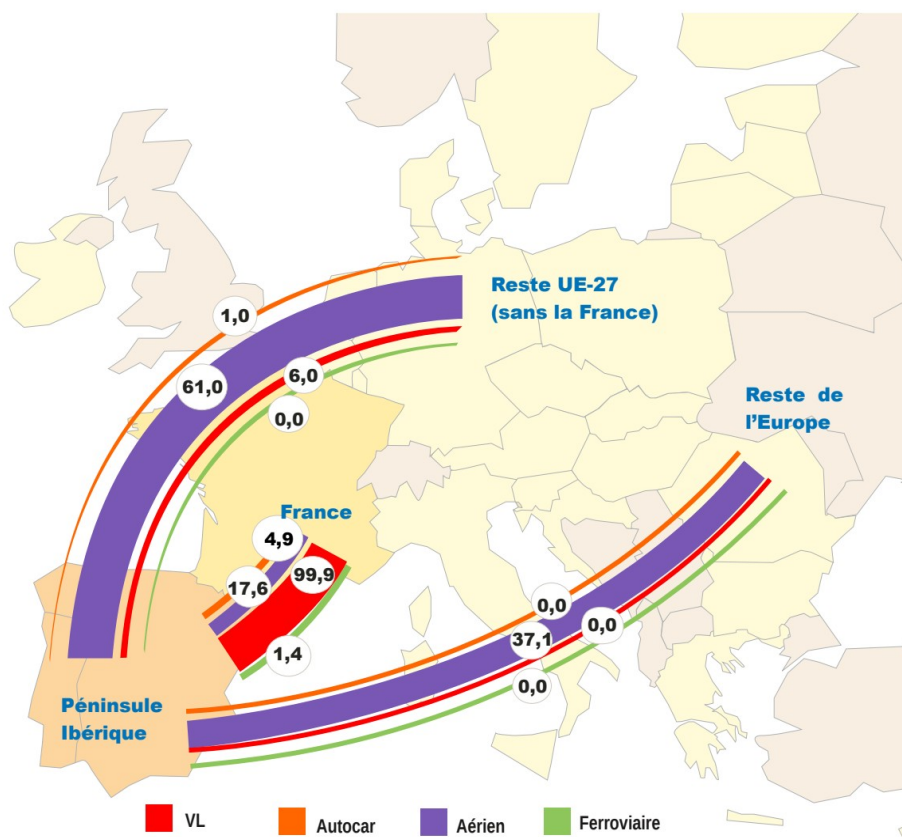
GRAPHIQUE 24 : RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2022



Source : Données OTP

CARTE 19 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

Synthèse voyageurs 2022



Source : Données OTP

Tous modes confondus, le total des flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe a représenté 229,0 millions de personnes en 2022, soit une progression de 78,6 % par rapport à 2021 (128,2 millions), année de reprise post-COVID 19.

La synthèse du transport de voyageurs en 2022 montre l'importance des pays de l'UE-27 qui représentent 83,8 % des échanges de voyageurs avec la péninsule Ibérique. Plus précisément, 54,1 % ont eu pour origine/destination la France, 29,7 % les autres pays de l'UE-27.

En ce qui concerne les modes de transport, il existe une distinction très nette entre les voyageurs qui ont la France comme origine/destination et les autres voyageurs. Parmi les premiers, le transport routier a représenté 84,7 % de leurs voyages (80,7 % pour les VL et 4,0 % pour les autocars), le transport aérien 14,2 % et le transport ferroviaire 1,2 %. Parmi les autres voyageurs, les pays de l'UE-27 et les pays du reste de l'Europe ont respectivement utilisé le mode aérien, à 89,7 % et 99,9 % et le mode routier, à 10,3 % et 0,1 %.

Depuis la fin de la pandémie de Covid-19, la part du transport routier s'avère plus importante. En 2019 (avant la pandémie), elle représentait 45,4 % des voyageurs de la péninsule Ibérique à destination ou en provenance d'un autre pays européen. Après la pandémie, elle était de 61,1 % en 2021 et de 48,8 % en 2022. En 2019, le nombre de voyageurs routiers en relation avec la France représentait 50,8 % du total européen. Après la pandémie, ce pourcentage était de 65,0 % en 2021 et de 54,1 % en 2022.

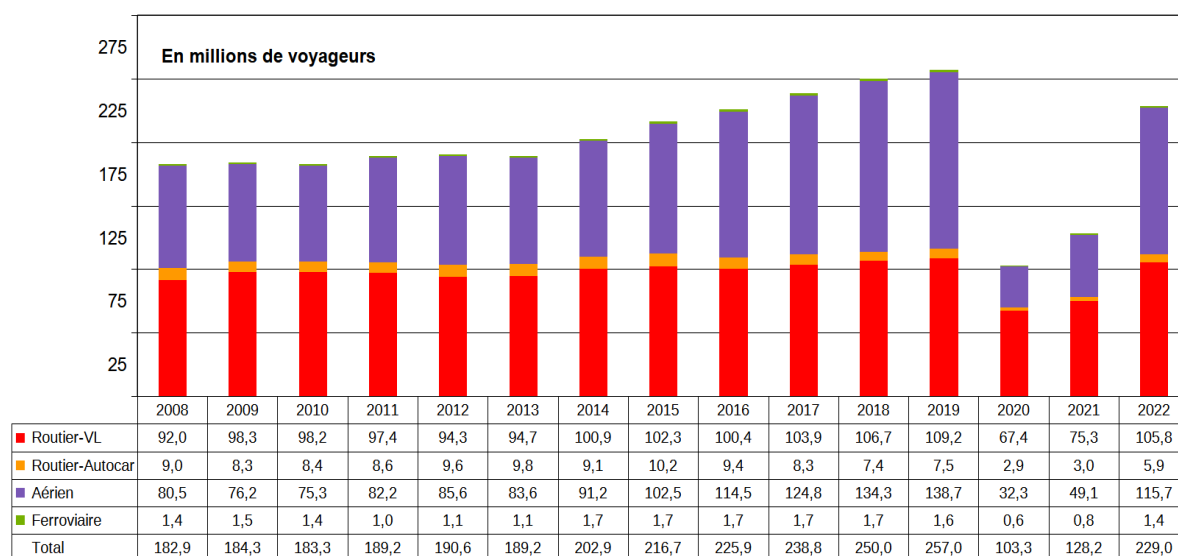
4.5. EVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE 2008 ET 2022

Ce sous-chapitre propose un résumé des données sur les flux de voyageurs tel qu'elles figurent dans les documents suivants:

- **Données 2008** : Supplément du Document n°5, principaux chiffres actualisés pour l'année 2008 (août 2010).
- **Données 2009** : Document n° 6 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2011)
- **Données 2010 et 2011** : Supplément du Document n°6, principaux chiffres actualisés pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013).
- **Données 2012** : Document n° 7 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2014).
- **Données 2013 et 2014** : Supplément du Document n°7, principaux chiffres actualisés pour les années 2013 et 2014 (juillet 2016).
- **Données 2015** : Document n° 8 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2018).
- **Données 2016** : Supplément du Document n°8, principaux chiffres actualisés pour l'année 2016 (décembre 2019).
- **Données 2017** : Document n° 9 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2020).
- **Données 2018** : Supplément du Document n°9, principaux chiffres actualisés pour l'année 2018 (décembre 2021).
- **Données 2019 et 2020** : Document n° 10 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2023).
- **Données 2021 et 2022** : le présent document.

Le graphique 25 montre l'évolution du trafic de voyageurs à travers les Pyrénées, entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique, de 2008 à 2022. Cette évolution est présentée en termes relatifs dans le tableau 13.

GRAPHIQUE 25 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2008 - 2022)



Source : Données OTP

TABLEAU 13 : ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2008 - 2022)

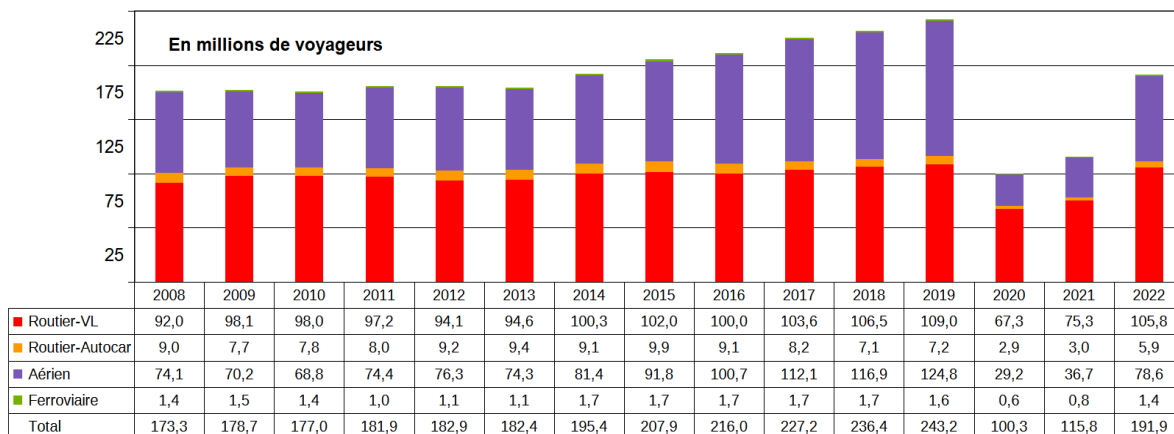
	Evolution 2008/2022		En un an (2020/2021)	En un an (2021/2022)
	Total	Moyenne annuelle		
Total	25 %	1,6%	24,2%	78,6%
Routier-VL	15 %	1,0%	11,8%	40,4%
Routier-Autocar	-34 %	-2,9%	0,7%	100,1%
Ferroviaire	2 %	0,1%	46,7%	71,8%
Aérien	44 %	2,6%	51,7%	135,9%

Source : Données OTP

En 2022, le transport de passagers entre la péninsule Ibérique et l'Europe continue sa progression post-Covid-19. Entre 2020 et 2022, il a connu une augmentation de +121,8 %. Durant cette période, le transport ferroviaire a augmenté de 151,9 %, le transport aérien de 257,9 % et le transport routier a enregistré une croissance de 57,1 % du nombre de passagers en véhicules légers (VL) et de +101,5 % du nombre de passagers en autocar. Malgré cela, en 2022, les niveaux d'avant la pandémie n'avaient pas encore été atteints et les chiffres étaient inférieurs de 10,9% à ceux de 2019. Le transport routier avait pratiquement retrouvé les niveaux de 2019 (3,0 % en dessous), tandis que le transport aérien affichait une reprise plus lente, 16,5 % en moins par rapport à 2019. La période précédente, entre 2013 et 2019, a connu une croissance soutenue du nombre de voyageurs, suivie d'une baisse significative en 2020 en raison de la pandémie de Covid-19.

Le graphique 26 et le tableau 14 montrent l'évolution du trafic de voyageurs entre la péninsule Ibérique et les pays de l'UE-27, y compris la France.

GRAPHIQUE 26 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-27 (2008 – 2022)



Source : Données OTP

TABLEAU 14 : ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-27 (2008 - 2022)

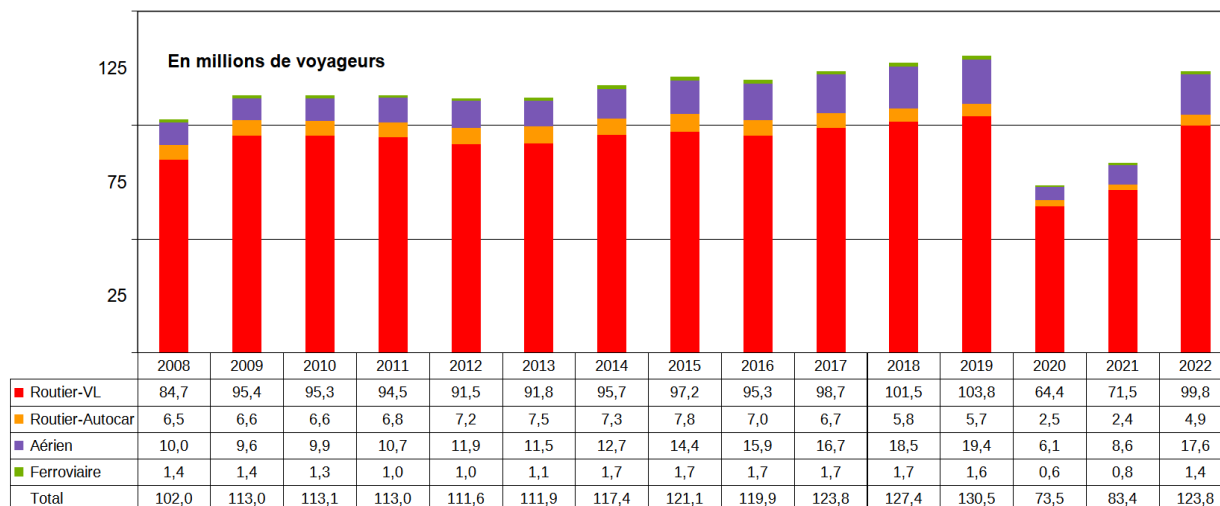
	Evolution 2008/2022		En un an (2020/2021)	En un an (2021/2022)
	Total	Moyenne annuelle		
Total	11 %	0,7%	15,5%	65,7%
Routier-VL	15 %	1,0%	11,9%	40,5%
Routier-Autocar	-34 %	-3,0%	2,1%	100,2%
Ferroviaire	2 %	0,1%	46,7%	71,8%
Aérien	6 %	0,4%	25,8%	114,2%

Source : Données OTP

Comme pour les flux avec le reste de l'Europe géographique, le transport de passagers entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-27 repart à la hausse après la pandémie. Entre 2020 et 2022, il a connu une augmentation de 91,4 % grâce à la croissance de tous ses modes, 57,3 % pour le transport routier en VL, 104,4 % pour le transport routier par autocar, 151,9 % pour le transport ferroviaire et 169,6 % pour le transport aérien. Mais cette hausse n'a pas compensé la perte générée par le Covid-19. Ainsi, le flux de passagers en 2022 a été inférieur de 21,1 % à celui de 2019. En analysant mode par mode, le transport routier en VL a été celui qui a enregistré les diminutions les moins importantes, avec une baisse de 2,9 %. En ce qui concerne les autres modes, le transport routier par autocar, le transport ferroviaire et le transport aérien ont respectivement enregistré des baisses de 17,5 %, 12,1 % et 37,0 % par rapport à 2019. La période antérieure à la pandémie, de 2013 à 2019, était caractérisée par une croissance dans tous les modes de transport, à l'exception du transport par autocar.

Le graphique 27 et le tableau 15 montrent l'évolution du trafic de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France.

GRAPHIQUE 27 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008 – 2022)



Source : Données OTP

TABLEAU 15 : ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008 - 2022)

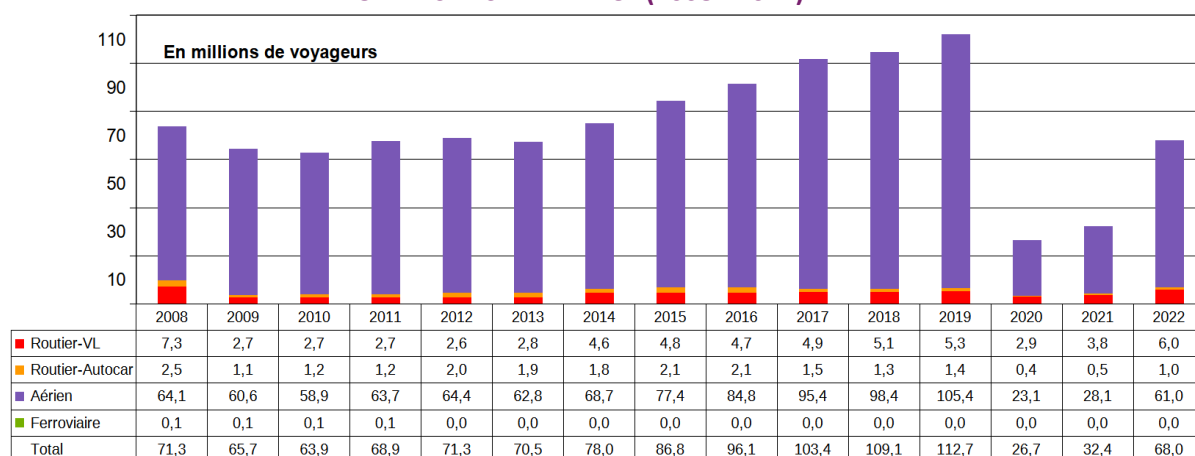
	Evolution 2008/2022		En un an (2020/2021)	En un an (2021/2022)
	Total	Moyenne annuelle		
Total	21 %	1,4%	13,4%	48,5%
Routier-VL	18 %	1,2%	11,0%	39,6%
Routier-Autocar	-24 %	-2,0%	-2,2%	101,7%
Ferroviaire	7 %	0,5%	46,7%	71,8%
Aérien	76 %	4,1%	42,5%	103,9%

Source : Données OTP

En 2022, le nombre de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France était déjà quasi similaire à celui de 2019, avant la pandémie, et ce malgré une croissance relative entre 2020 et 2022 moins importante que celle des relations avec l'UE-27 et l'Europe géographique. La pandémie de Covid-19 a eu un impact moindre sur la réduction du nombre de voyageurs avec la France qu'avec l'UE-27 et l'Europe géographique, notamment en raison de la plus grande influence du transport routier. Ainsi, entre 2020 et 2022, et en considérant tous les modes de transport, le nombre de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France a augmenté de 68,4 %. En détaillant la croissance pour chaque mode, le transport routier en VL a augmenté de 55,1 %, le transport routier par autocar de 97,4 %, le transport ferroviaire progresse de 151,9 % et le transport aérien de 190,7 %. Au cours de la période 2013-2019, avant le Covid-19, l'augmentation du nombre de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France n'était pas aussi significative.

Pour conclure ce chapitre, le graphique 28 et le tableau 16 analysent les relations entre la péninsule Ibérique et les pays de l'UE-27 sans la France.

GRAPHIQUE 28 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008 - 2022)



Source : Données OTP

TABEAU 16 : ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008 - 2022)

	Evolution 2008/2022		En un an (2020/2021)	En un an (2021/2022)
	Total	Moyenne annuelle		
Total	-5 %	-0,3%	21,4%	109,8%
Routier-VL	-18 %	-1,4%	31,6%	56,6%
Routier-Autocar	-60 %	-6,4%	29,0%	92,7%
Ferroviaire	-100 %	-	-	-
Aérien	-5 %	-0,3%	21,5%	117,3%

Source : Données OTP

Par rapport aux échanges avec la France, le trafic des voyageurs avec le reste des pays de l'UE-27 sans la France présente des variations très significatives, en raison de sa grande dépendance au transport aérien. Entre 2020 et 2022, le transport de voyageurs a connu une hausse de 154,6 %. Au cours de cette période, les voyageurs en transport aérien ont augmenté de 164,0 %, les voyageurs en véhicule léger de 106,1 % et les voyageurs en autocar de 148,7 %.

En 2022, le total des voyageurs était encore éloigné des valeurs pré-Covid-19, en baisse de 39,6 % par rapport à 2019. Le nombre de voyageurs en véhicule léger a certes dépassé celui atteint en 2019, enregistrant une hausse de +14,1 %, mais les voyageurs en autocar et en avion sont respectivement 31,7 % et 42,1 % en dessous des valeurs de 2019.

Comme pour les autres relations analysées, la période 2013-2019 précédant le Covid-19 se caractérisait par une croissance soutenue du nombre total de voyageurs.

5. TRANSPORT DE MARCHANDISES

Pour élaborer ce chapitre, l'Observatoire des Trafics Pyrénéens utilise, pour chaque mode de transport, les sources de données suivantes :

- **Routes** : les données PL proviennent des stations de comptage permanentes, de part et d'autre de la frontière franco-espagnole. Les dernières informations sur le tonnage transporté ou la répartition entre trafic d'échange et de transit proviennent des enquêtes réalisées ponctuellement par le Cerema, particulièrement l'enquête Transit 2010 et les enquêtes de 2021 ;
- **Voies ferrées** : les données sont celles publiées par Eurostat ;
- **Ports maritimes** : les sources des données sont les statistiques portuaires espagnoles et celles du ministère de l'Economie portugais.

5.1. TRAFIC ROUTIER

Les principales sources d'information utilisées pour estimer le trafic routier de marchandises traversant les Pyrénées sont les suivantes :

- Les cartes de trafic de 2021 et 2022, élaborées par la Dirección general de carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Ces cartes fournissent les données de véhicules enregistrés par les postes de comptage espagnols (permanents et temporaires), en différenciant les véhicules légers et lourds, en termes de trafic moyen journalier annuel (TMJA) ;
- ASF (Autoroutes du Sud de la France), société concessionnaire des autoroutes A9 et A63 en France, fournit les données concernant les deux autoroutes ;
- La direction du tunnel du Somport fournit les données sur les flux de véhicules qui empruntent ce tunnel ;
- BIDEGL, agence guipuscoane des infrastructures, gestionnaire de l'autoroute de la Cantabrique, l'AP-8, dispose des données relatives aux trafics frontaliers moyens journaliers, côté espagnol ;
- La province de Guipuzcoa, chargée de la gestion des deux ponts basques, Saint-Jacques et Béhobie ;
- Les données relatives aux trafics moyens journaliers des routes nationales, côté français, fournies par les Directions des Routes du Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation ;
- Dans le cadre des relevés visuels autocars réalisés chaque mois par un bureau d'étude sur les trois principaux passages centraux, des comptages manuels permettant de déterminer le trafic PL effectif sur ces trois axes sont également effectués ;
- Les résultats de l'enquête Transit 2010 ;
- Les résultats des enquêtes réalisées en 2021 sur les deux autoroutes et sur les trois principaux passages centraux, qui ont permis de réactualiser les valeurs des tonnages moyens transportés par les poids-lourds ainsi que la répartition échange/transit, selon le sens. A noter que le sens Espagne-France n'a pas pu être enquêté sur l'A9/AP-7 : de ce fait, les ratios issus de l'enquête Transit 2010 continueront à être appliqués dans ce sens dans le présent rapport.

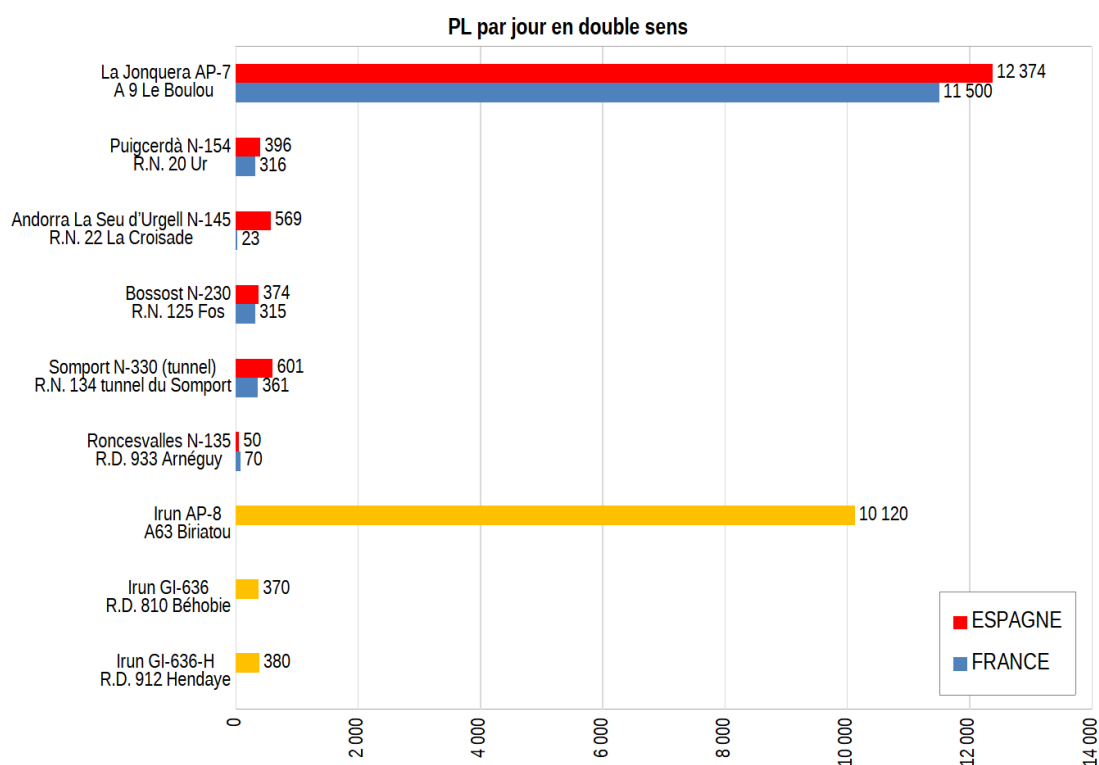
5.1.1. TRAFIC DES POIDS-LOURDS SUR LES PASSAGES FRONTALIERS EN 2022

Le graphique 29 indique le trafic moyen journalier annuel de poids-lourds sur les principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France en 2022 (ceux susceptibles d'avoir un important trafic de fret, les autres routes traversant les Pyrénées ayant un trafic peu significatif de véhicules lourds). Concrètement, les passages frontaliers analysés sont les suivants :

- La Jonquera AP 7/A 9 Le Boulou
- Puigcerda N.154/R.N. 20 Ur
- Andorra La Seu d'Urgel N.145/R.N. 22 La Croisade
- Bossost N.230/R.N. 125 Fos
- Somport N.330 (tunnel)/R.N. 134 tunnel de Somport
- Roncesvalles N-135/Arnéguy R.D.933
- Irun A-8-A/A63 Biriartou
- Irun GI-636/R.D. 810 Béhobie
- Irun vers la GI-636-H/R.D. 912 Hendaye

Le graphique 29 ne tient pas compte des autocars qui sont déjà présentés séparément au chapitre 4.1.4.

GRAPHIQUE 29 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS EN 2022



Les 3 points de passage frontaliers du Guipuzcoa apparaissent en jaune car leurs données ont été modifiées par le Cerema pour déterminer le trafic PL effectif qui est surestimé par les stations de comptage permanentes du Guipuzcoa.

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras - Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie.

Pour interpréter les données relatives aux trafics moyens journaliers annuels présentés dans le graphique 29, il faut tenir compte des éléments suivants :

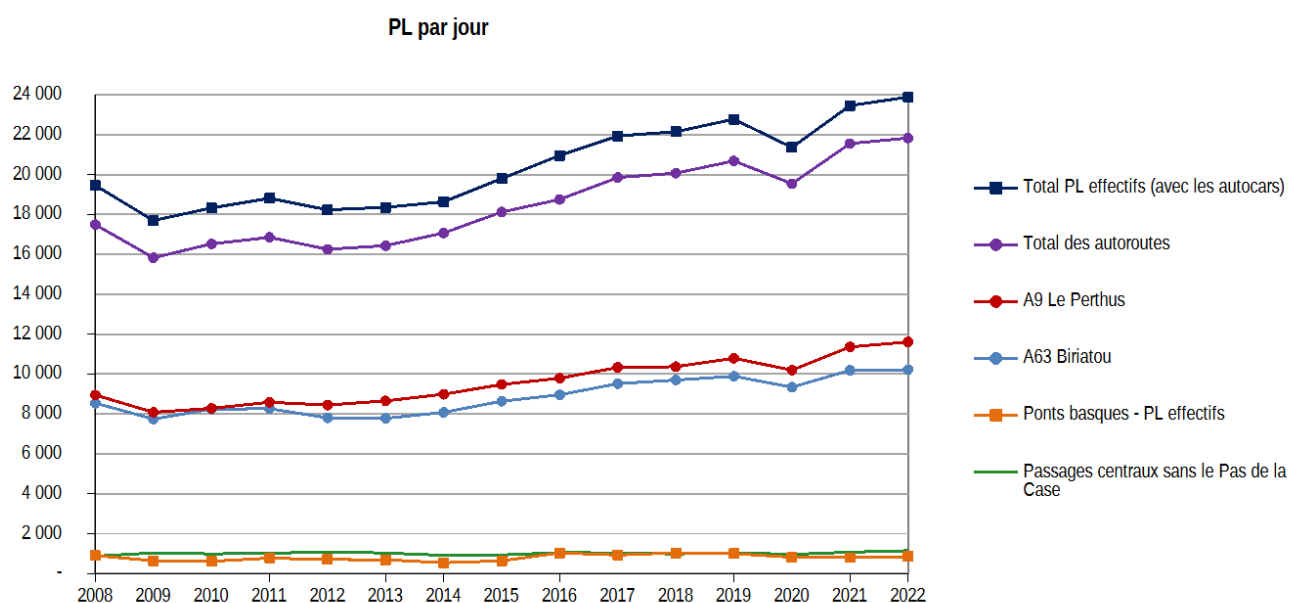
- Comme c'est aussi le cas pour les véhicules légers, les trafics journaliers moyens des poids-lourds observés du côté français et du côté espagnol ne coïncident pas exactement. Les principales raisons de ces différences sont les suivantes :
 - La séparation physique entre les stations de comptage de chaque côté de la frontière. Le cas le plus significatif est celui de la traversée d'Andorre (N-145 côté espagnol et RN22 côté français) ;
 - Les définitions différentes des poids-lourds appliquées sur les autoroutes françaises et espagnoles ;
 - La fiabilité des appareils de comptage de part et d'autre de la frontière.
- Entre Hendaye/Biriatou et Irun/Béhobie, trois ponts franchissent la rivière Bidassoa, celui de l'autoute AP-8/A63 (pont international), celui de la GI-636/RD810 (pont de Béhobie) et celui de la GI-636-H/RD912 (pont Saint-Jacques). Des relevés visuels effectués sur ces deux derniers en 2017 ont permis de déterminer les pourcentages de poids-lourds effectifs (par rapport aux données de comptage) qui sont :
 - 63% sur le passage Irun/Hendaye (pont Saint-Jacques)
 - 53% sur le passage Irun/Béhobie (pont de Béhobie)

Compte tenu des éléments qui précèdent, le nombre total de poids-lourds ayant traversé les Pyrénées par les principaux passages en 2021 est de 23 246 par jour. Une très forte majorité d'entre eux, soit 92,3%, a utilisé les autoroutes. Le reste a été réparti entre les ponts basques, 3,2%, et les passages intérieurs, 4,5%.

En 2022, 23 455 poids-lourds ont franchi quotidiennement la frontière, 92,2% par les autoroutes, 3,2% par les ponts basques et 4,6% par les passages intérieurs, des pourcentages similaires à ceux observés en 2021.

Comme le montre le graphique 30, le trafic autoroutier de poids lourds (avec les autocars) est prépondérant. Après la baisse du trafic provoquée par la pandémie de Covid-19 en 2020, il a retrouvé dès 2021 un niveau supérieur à celui de 2019 et a continué à progresser en 2022, mais plus lentement. Cette évolution s'inscrit dans la continuité de la période de croissance 2012-2019.

**GRAPHIQUE 30 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN ANNUEL DES POIDS-LOURDS
(Y/C AUTOCARS) FRANCHISSANT LA FRONTIÈRE FRANCO-ESPAGNOLE**

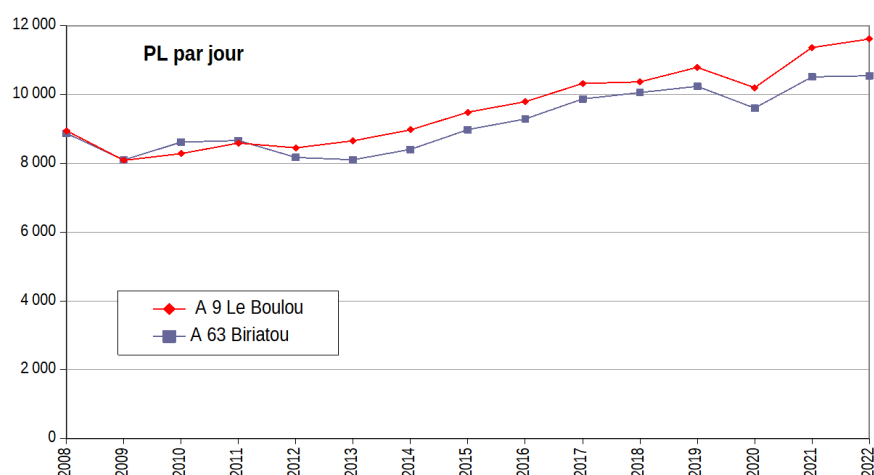


Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras – Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie.

5.1.2. ANALYSE DÉTAILLÉE DU TRAFIC SUR LES DEUX AUTOROUTES

L'évolution du trafic moyen journalier annuel des poids-lourds sur les autoroutes françaises est décrite par le graphique 31. Ces valeurs correspondent aux véhicules de classe 3 et 4 en France (autocars inclus) ayant franchi la frontière au Boulou et à Biriattou.

**GRAPHIQUE 31 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS
(Y/C AUTOCARS) SUR LES DEUX AUTOROUTES**



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF)

Il faut noter que les valeurs concernant l'autoroute A63 diffèrent de celles du graphique 30 car elles proviennent de différentes sources de données. Dans le graphique 31, elles proviennent du péage de Biriadou tandis que dans le graphique 30, elles sont obtenues à partir de la station de comptage située à la frontière, sur le pont international. Cette différence correspond au trafic des poids-lourds entrant et sortant sur l'échangeur de Biriadou, situé entre le péage et la frontière.

Depuis 2013, les deux autoroutes présentent une évolution très similaire du trafic poids-lourds.

Entre 2013 et 2019, il a augmenté régulièrement avant de diminuer en 2020 en raison du Covid-19. Puis il est reparti à la hausse entre 2020 et 2022, avec une croissance de 9,8 % sur A63 et de 13,9 % sur A9.

5.1.3. ESTIMATION DU TONNAGE DES MARCHANDISES

En 2021, des enquêtes réalisées sur l'A9/AP-7 et l'A63/AP-8 mais également au tunnel du Somport, sur la RN125/N-230 et sur la RN20/N-154 ont permis d'actualiser les valeurs des tonnages moyens transportés par les poids-lourds. Ils remplacent ceux utilisés depuis 2012, déterminés à partir de l'enquête Transit 2010. Cependant, le sens Espagne vers France sur l'A9/AP-7 n'ayant pas été enquêté, le tonnage associé issu de l'enquête Transit 2010 continuera à être appliqué dans ce sens dans le présent rapport.

TABLEAU 17 : ESTIMATION DES TONNAGES MOYENS TRANSPORTÉS PAR LES POIDS-LOURDS EN 2022

Passages	Tonnage moyen (t/PL)	Sources
Autoroute AP8 - A63 Nord-Sud	13,9	Enquêtes 2021 sur les autoroutes
Autoroute AP8 - A63 Sud-Nord	15,8	Enquêtes 2021 sur les autoroutes
Autoroute AP7 - A9 Nord-Sud	12,6	Enquêtes 2021 sur les autoroutes
Autoroute AP7 - A9 Sud-Nord	15,5	Enquête Transit 2010 sur les autoroutes
Ponts basques	9,3	Enquête Transit 2010 sur les ponts basques
Autres R.N.	13,5	Enquêtes 2021 sur les passages centraux

Sources : Enquête Transit 2010 et enquêtes 2021.

Le tonnage total de marchandises transportées par la route à travers les Pyrénées est estimé à partir du tonnage moyen et du trafic moyen journalier.

Les enquêtes réalisées en 2021 sur les trois principaux passages centraux ont permis d'actualiser les tonnages moyens transportés :

- RN134/N-330: 16,2 T
- RN125/N-230: 15,4 T
- RN20/N-154: 8,6 T

Le tonnage à Puigcerda apparaît faible car l'axe RN20/N-154 concerne surtout des relations courtes ou de moyenne distance.

En faisant la moyenne de ces postes, le tonnage moyen par PL sur les passages centraux est de 13,5T.

Ce tonnage moyen sera également appliqué sur le passage frontalier du Pas de la Case - La Croisade (RN22).

Le trafic PL mentionné dans le tableau 18 correspond au trafic PL du graphique 29 sans le passage de Roncesvalles - Arnéguy.

TABLEAU 18 : ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ PAR ROUTE À TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2022

Passages	Tonnage moyens (t / PL)	Trafic PL par jour	Trafic autocar par jour	Trafics PL marchandises par jour	Tonnages par jour en kt / j	Tonnage annuel en Mt/an
Autoroute AP-8 - A63 Nord-Sud	13,9	5 132	50	5 082	70,6	25,8
Autoroute AP-8 - A63 Sud-Nord	15,8	5 088	50	5 038	79,6	29,1
Autoroute AP-7 - A9 Nord-Sud	12,6	5 770	55	5 715	72,0	26,3
Autoroute AP-7 - A9 Sud-Nord	15,5	5 840	55	5 785	89,8	32,8
Ponts basques - PL effectifs	9,3	850	100	750	7,0	2,6
Autres RN	13,5	1 122	107	1 015	13,7	5,0
Total	14,2	23 802	417	23 385	332,7	121,4

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras - Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie, ASF, Enquête Transit 2010 et enquêtes 2021.

En 2021, 120,3 millions de tonnes de marchandises ont traversé la barrière pyrénéenne dont 93,9% par les deux autoroutes (113 millions de tonnes). En 2022, cette valeur augmente légèrement : 121,4 millions de tonnes dont 93,8% sur autoroutes (113,9 millions de tonnes).

5.1.4. RÉPARTITION ÉCHANGE - TRANSIT

Les enquêtes réalisées en 2021 sur les deux autoroutes et les trois principaux passages centraux ont permis de réactualiser les différents ratios des flux de marchandises selon leurs origines et leurs destinations qui dataient de l'enquête Transit 2010. Ils sont mentionnés dans le tableau 19 suivant:

TABLEAU 19 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION (EN POURCENTAGE)

Echanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Total
France	51,5%	4,8%	0,4%	56,7%
Reste de l'UE-27 moins la France	35,5%	6,0%	0,3%	41,8%
Reste de l'Europe	1,1%	0,4%	0,0%	1,6%
Total Europe	88,1%	11,2%	0,7%	100,0%

Source : Enquête Transit 2010 et enquêtes 2021.

Ce tableau est une adaptation du tableau des précédents rapports qui représentait les regroupements géographiques suivants : France, Reste de l'UE-15 moins la France, Reste de l'UE-28, Pays candidats et Reste de l'Europe. Dans ce nouveau tableau, les valeurs de la catégorie France sont conservées, les nouvelles valeurs du regroupement "Reste de l'UE-27" sont obtenues en additionnant les valeurs des catégories "Reste de l'UE-15 moins la France" et "Reste de l'UE-28", et les valeurs de la catégorie "Reste de l'Europe" sont obtenues à partir des anciennes catégories "Pays candidats" et "Reste de l'Europe".

Il faut tenir compte du fait que les données du Royaume-Uni ne sont pas disponibles de manière individualisée et que celui-ci faisait partie dans les précédents rapports du groupe "Reste de l'UE-15 moins la France". Dans le tableau actuel, il est rattaché à la catégorie "Reste de l'UE-27 moins la France", alors qu'il s'agit d'un pays du reste de l'Europe.

Le tableau permet d'observer que 56,7% des marchandises qui traversent les Pyrénées sur les deux autoroutes et les trois principaux passages centraux représentent un trafic d'échange en relation avec la France (contre 52,6% déterminés lors de l'enquête Transit 2010).

En appliquant ces ratios aux tonnages estimés en 2022 sur l'ensemble des Pyrénées (tableau 18), les répartitions suivantes sont obtenues :

TABLEAU 20 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES)

Echanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Total
France	62,5	5,9	0,4	68,8
Reste de l'UE-27 moins la France	43,1	7,2	0,4	50,7
Reste de l'Europe	1,3	0,5	0,0	1,9
Total Europe	106,9	13,6	0,9	121,4

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección general de carreteras - Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation - DREAL Occitanie, enquête Transit 2010 et enquêtes 2021.

En 2021, le trafic d'échange entre la France et la péninsule Ibérique (plus le Maroc) représente 68,2 Mt et le trafic de transit 52,1 Mt.

En 2022, ces valeurs s'élèvent à 68,8 Mt (échange) et 52,6 Mt (transit).

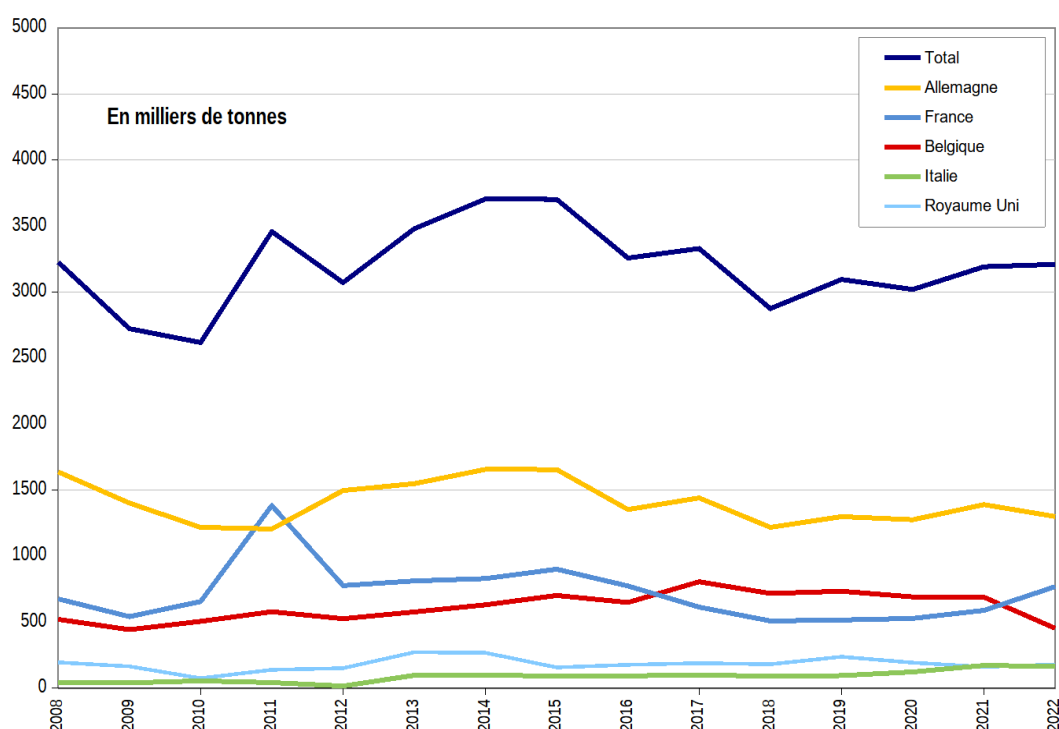
5.2. TRAFIC FERROVIAIRE

Depuis la libéralisation du secteur du transport ferroviaire de marchandises en 2007, l'opérateur historique français (SNCF) ne communique plus ses chiffres à l'OTP. La source de données est désormais la base d'Eurostat relative au transport ferroviaire de marchandises (rail_go).

Cette base donne une information pertinente sur le transport ferroviaire international annuel, entre un pays déclarant et un pays de chargement ou de déchargement. En principe, le transport ferroviaire international du pays déclarant "A" vers le pays de déchargement "B" devrait être le même que le transport du pays de chargement "A" vers le pays déclarant "B", en d'autres termes que les marchandises envoyées du pays "A" vers le pays "B" devraient être égales aux marchandises reçues du pays "B" venant du pays "A". Or, il existe des écarts entre les flux déclarés par les différents pays, c'est pourquoi il est généralement convenu de présenter les flux avec "un effet miroir", c'est à dire en effectuant la somme des marchandises envoyées des pays déclarants.

Le graphique 32 traduit l'évolution des flux ferroviaires de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe. Les valeurs représentent la somme des marchandises expédiées des pays déclarants (expédiées d'Espagne et du Portugal vers les autres pays d'Europe, plus celles expédiées des autres pays d'Europe vers l'Espagne et le Portugal). Dans les cas où les données d'un pays ne sont pas publiées sur Eurostat, la somme des marchandises reçues et expédiées déclarées par l'Espagne et le Portugal en provenance/à destination de ce pays est prise en compte.

GRAPHIQUE 32 : ÉVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES, DANS LES DEUX SENS, À TRAVERS LES PYRÉNÉES ENTRE 2008 ET 2022 (EN MILLIERS DE TONNES)



Source : Eurostat – Transport [rail_go_intgong] et [rail_go_intcmgm]

En 2022, le transport de marchandises par chemin de fer à travers les Pyrénées était de 2,97 millions de tonnes, un chiffre stable depuis 2018. Sur la période 2008-2022, il a atteint son maximum en 2014 avec 3,7 millions de tonnes transportées. Depuis, il a connu une baisse irrégulière avant de se stabiliser entre 2019 et 2022 autour de 3,0 millions de tonnes par an, perdant 19,8 % entre 2014 et 2022.

En 2022, le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées s'établit principalement avec l'Allemagne, la France et la Belgique. Ces trois pays représentent 84,8 % des relations ferroviaires avec respectivement 43,7 %, 25,8 % et 15,2 % du trafic total.

Ces dernières années, les relations ferroviaires avec l'Allemagne se caractérisent par une baisse de 26,5% entre 2015 et 2018 et une évolution relativement stable entre 2018 et 2022, avec des valeurs avoisinant 1,3 millions de tonnes et une croissance de 6,7 %. Avec la France, elles ont connu une baisse de 43,6 % entre 2015 et 2018, suivie d'une croissance de 51,2% entre 2018 et 2022. Avec la Belgique, elles ont oscillé autour de 0,7 millions de tonnes entre 2015 et 2021, avant de chuter de 34,3 % en 2022.

Tout ce transport s'effectue par les lignes situées aux extrémités des Pyrénées : Portbou-Cerbère à l'est et Irun-Hendaye à l'ouest. Toutefois, les données d'Eurostat ne permettent pas d'identifier les points de passage des marchandises et, en conséquence, la répartition entre les corridors Atlantique et Méditerranée n'est pas possible.

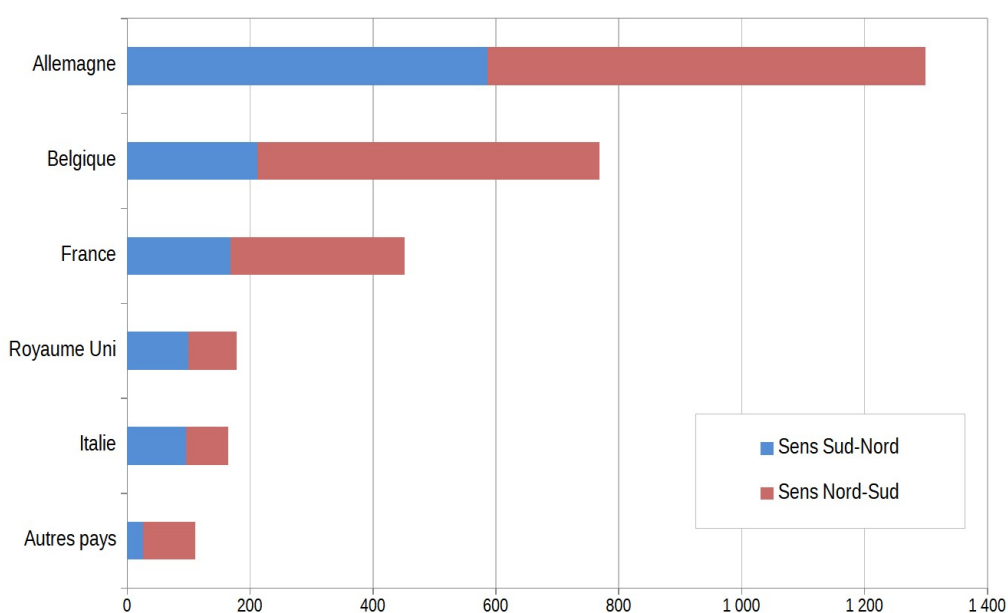
En revanche, Eurostat permet de connaître le sens des flux. Le graphique 33 montre le sens des flux avec les principaux pays d'origine et de destination des marchandises ferroviaires.

En 2022, il faut souligner la prédominance du flux nord-sud (marchandises reçues en Espagne et au Portugal), qui concentre 60,0 % des marchandises qui traversent les Pyrénées en chemin de fer, par rapport au flux sud-nord (marchandises expédiées d'Espagne et du Portugal), qui représente 40,0 %.

Parmi les pays analysés, l'Allemagne est le pays avec lequel la péninsule Ibérique entretient les échanges les plus équilibrés, 45,1 % pour le sens sud-nord et 54,9 % pour le sens nord-sud. Avec la France, le trafic d'échange est plus déséquilibré, 27,6 % dans le sens sud-nord et 72,4 % dans le sens nord-sud.

Le graphique 33 présente la répartition des marchandises échangées par pays et par sens de circulation en 2022.

GRAPHIQUE 33 : PAYS D'ORIGINE ET DE DESTINATION DES MARCHANDISES FERROVIAIRES AU NORD DES PYRÉNÉES EN 2022 (EN MILLIERS DE TONNES)



Sources : Eurostat – Transport [rail_go_intgong] et [rail_go_intcmgm]

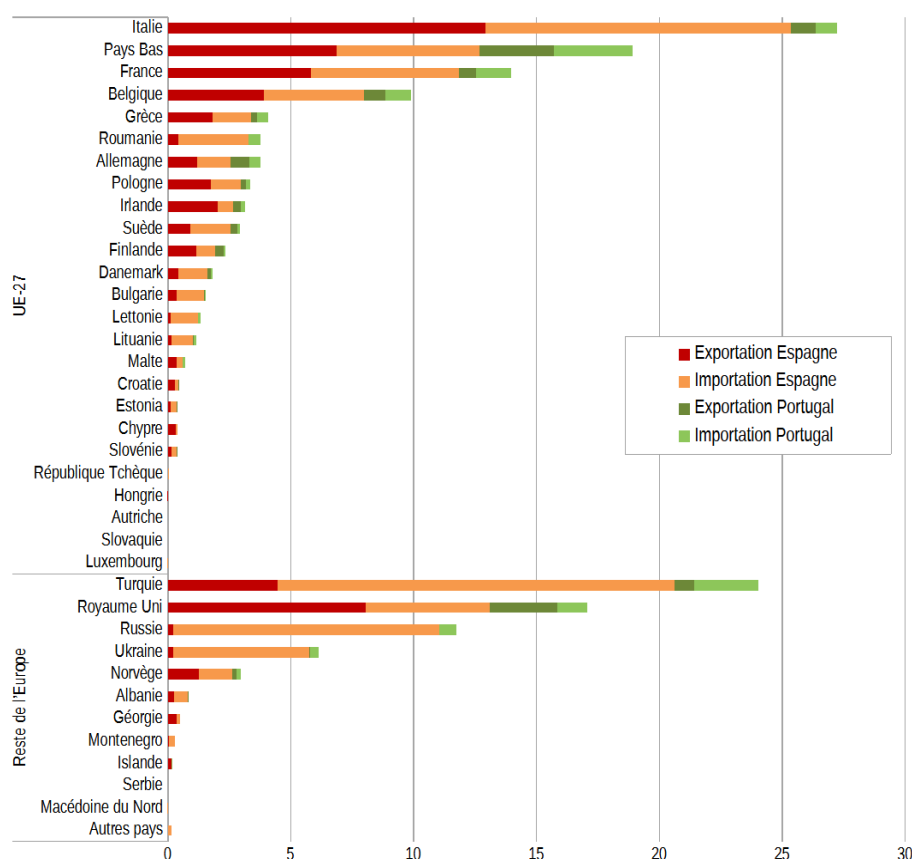
5.3. TRAFIC MARITIME

Pour déterminer la quantité de marchandises échangées depuis l'Espagne ou le Portugal, seules sont prises en considération les marchandises qui utilisent un port péninsulaire comme origine ou destination. En effet, dans les îles, à l'instar du trafic de voyageurs dans les aéroports, l'utilisation des modes de transport terrestre est impossible pour l'échange de marchandises avec d'autres pays. En ne prenant en compte que la péninsule Ibérique, on obtient une comparaison pertinente avec les autres modes de transport.

En 2022, le trafic maritime de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe a atteint 165,4 millions de tonnes.

Le graphique 34 détaille la répartition du trafic maritime de marchandises de l'Espagne et du Portugal, entrant ou sortant, avec les pays du reste de l'Europe en 2022.

GRAPHIQUE 34 : RÉPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE PAR PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES)



Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Economie (Portugal)

Sur les 165,4 millions de tonnes de marchandises transportées par voie maritime en 2022 entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, 59 % sont des marchandises reçues et 41 % des marchandises expédiées. L'Espagne présente des pourcentages très proches, avec 59,8 % de marchandises reçues (83,6 millions de tonnes) et 40,2 % de marchandises expédiées (56,1 millions de tonnes). En ce qui concerne le Portugal, les marchandises reçues représentent 54,3% (14,0 millions de tonnes) et les marchandises expédiées 45,7 % (11,7 millions de tonnes).

Le tableau 21 détaille les tonnages des marchandises transportées par voie maritime entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe en 2022.

TABLEAU 21 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES)

TOTAL DES DEUX SENS			
	Espagne	Portugal	Total
France	11,85	2,13	13,98
Reste de l'UE-27 sans la France	72,89	14,73	87,62
Reste de l'Europe	55,01	8,83	63,84
Total Europe	139,75	25,69	165,44

Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Economie (Portugal)

Au sein de la péninsule Ibérique, l'Espagne représente en 2022 84,5 % du total du transport maritime de marchandises avec le reste de l'Europe et le Portugal 15,5 %.

Au nord des Pyrénées, la répartition du transport maritime de marchandises est la suivante:

- France: 8,5 %
- UE-27: 53,0 %
- Reste de l'Europe: 38,6 %

Le volume du transport maritime de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe entre 2020 et 2022 est en hausse, avec 3,2 % de croissance.

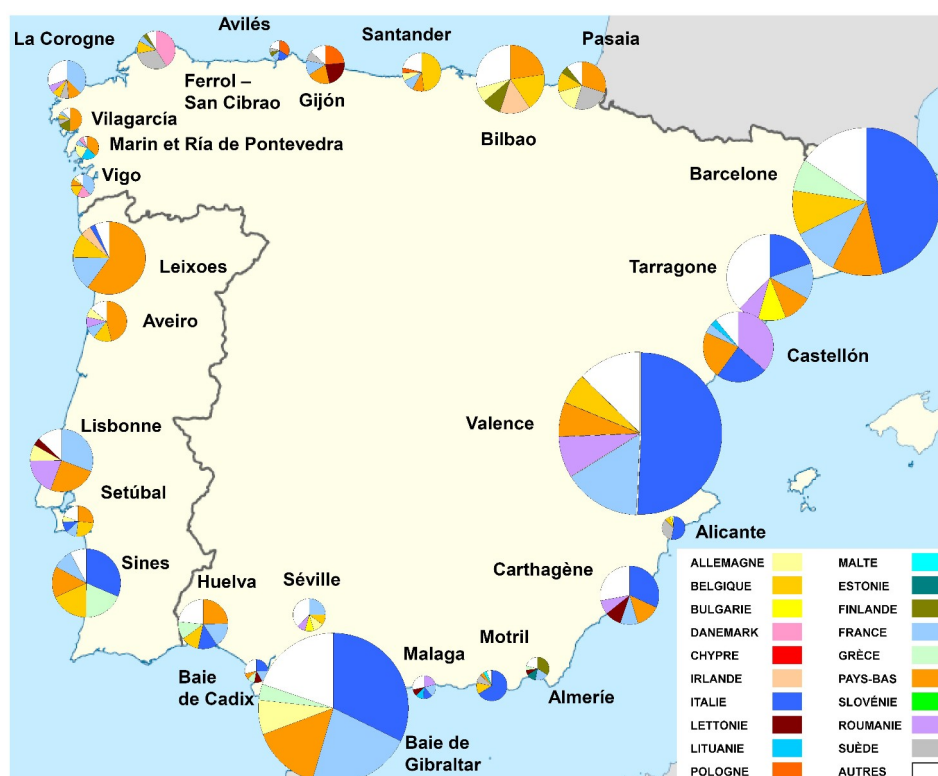
La prise en compte du Royaume-Uni comme un pays hors UE engendre une augmentation de 15,1% des marchandises échangées avec les pays du reste de l'Europe, passant de 55,4 millions de tonnes en 2020 à 63,8 millions de tonnes en 2022. En analysant le cas de l'Espagne et du Portugal, la croissance des marchandises échangées avec le groupe reste de l'Europe entre 2020 et 2022 est de 12,0 % pour l'Espagne (de 49,1 à 55,0 millions de tonnes) et de 39,2 % pour le Portugal (de 6,3 à 8,8 millions de tonnes).

Il faut également retenir qu'en 2022, les échanges avec la Russie et l'Ukraine ont fortement diminué en raison du conflit entre ces deux pays (en cours depuis février 2022) et des sanctions internationales contre la Russie.

Plus précisément, en comparant les années 2020 et 2022 (deux années aux volumes totaux de marchandises transportées par voie maritime très similaires, respectivement 165,17 Mt et 165,44 Mt), les échanges maritimes entre la Russie et les ports péninsulaires d'Espagne et du Portugal sont passés de 18,5 Mt à 11,7 Mt, soit une baisse de 36,5 %. Dans le cas de l'Ukraine, cette diminution est moindre, passant de 7,4 Mt à 6,1 Mt, soit une baisse de 17,7 %.

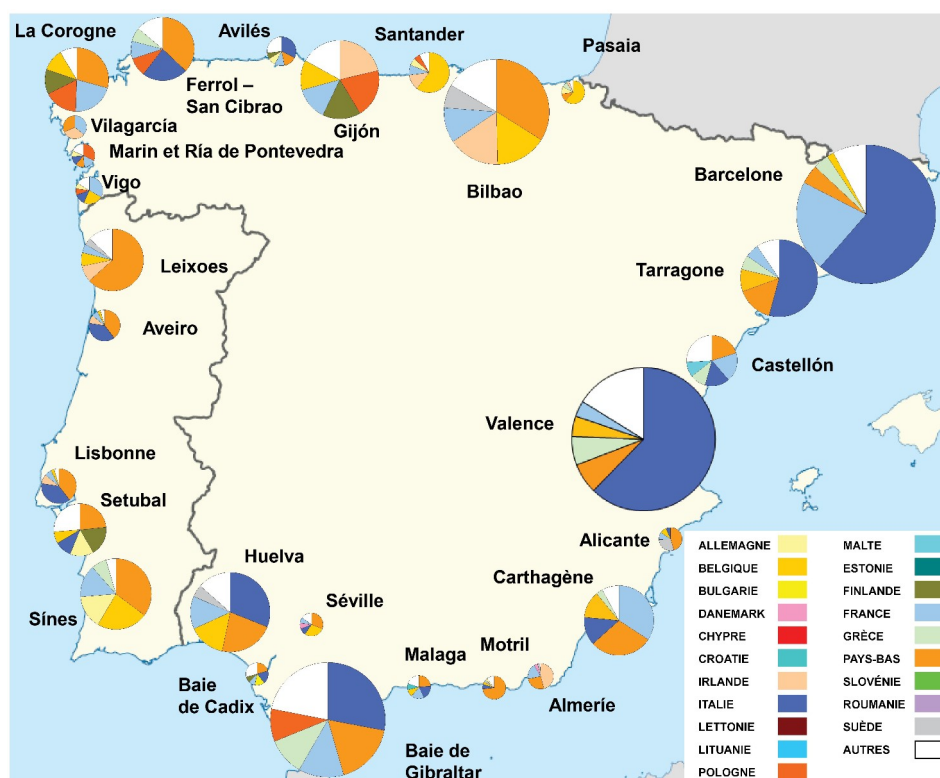
Les cartes 20 et 21 représentent la répartition du tonnage de trafic maritime des différents ports de la péninsule Ibérique, en différenciant les marchandises reçues des marchandises expédiées.

CARTE 20 : MARCHANDISES REÇUES DANS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE DEPUIS LE RESTE DE L'UE-27 EN 2022



Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Economie (Portugal)

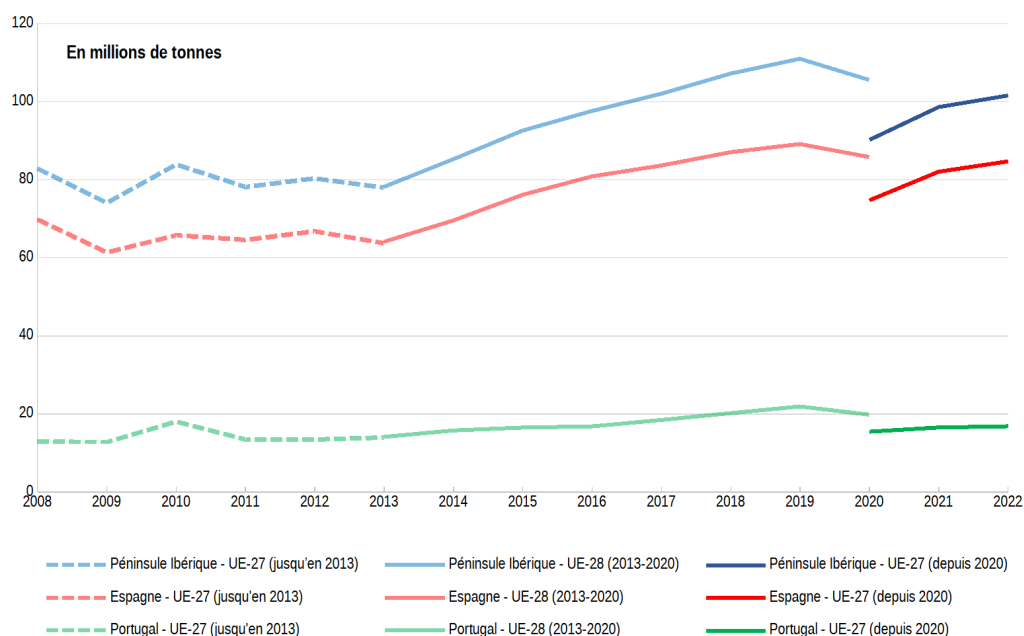
CARTE 21 : MARCHANDISES EXPÉDIÉES DEPUIS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE VERS LE RESTE DE L'UE-27 EN 2022



Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Economie (Portugal)

Le graphique 35 montre l'évolution du transport maritime de marchandises de l'Espagne et du Portugal vers le reste de l'Union européenne entre 2008 et 2022.

GRAPHIQUE 35 : ÉVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE ENTRE 2008 ET 2022



NOTE : L'UE-27 avant 2013 ne comprend pas la Croatie. L'UE-27 depuis 2020 ne comprend pas le Royaume Uni

Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Economie (Portugal)

Le transport maritime de marchandises sur la période 2008-2022 entre la péninsule Ibérique et l'UE se caractérise par une tendance à la croissance entre 2013 et 2022, avec quelques baisses ponctuelles annuelles. Entre 2008 et 2020, il a augmenté de 30,4 % (32,8 % pour l'Espagne et 19,6% pour le Portugal).

L'importance du Royaume-Uni dans le transport maritime de marchandises se traduit en 2020, compte tenu de son retrait de l'UE, par la forte diminution des volumes échangés par voie maritime avec l'Union européenne. Cette baisse s'élève à 17,1 % pour les échanges entre la péninsule Ibérique et l'UE (14,8 % pour l'Espagne et 28,0 % pour le Portugal).

Durant la période 2020-2022, la tendance à la croissance s'est maintenue dans les différentes relations analysées. Le transport maritime de marchandises a enregistré une augmentation de 12,6 % entre la péninsule Ibérique et l'UE (13,3 % avec l'Espagne et 9 % avec le Portugal).

5.4. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

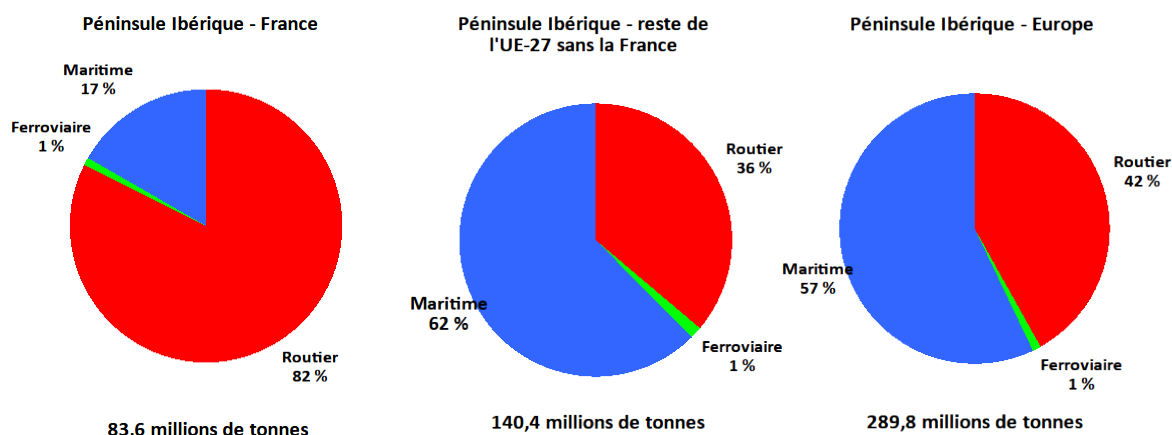
La synthèse du transport de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe pour l'année 2022 est présentée dans le tableau 22 ainsi que sur la carte 22, avec la répartition du tonnage des marchandises selon le mode de transport et les grandes zones d'origine et de destination. Le graphique 36 montre la répartition modale du flux de marchandises.

TABEAU 22 : SYNTHÈSE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES)

Mode de transport	France	Reste de l'UE-27 (sans la France)	Reste de l'Europe	Total
Routier	68,8	50,7	1,9	121,4
Ferroviaire	0,8	2,0	0,2	3,0
Maritime	14,0	87,6	63,8	165,4
Total	83,6	140,4	65,9	289,8

Source : Données OTP

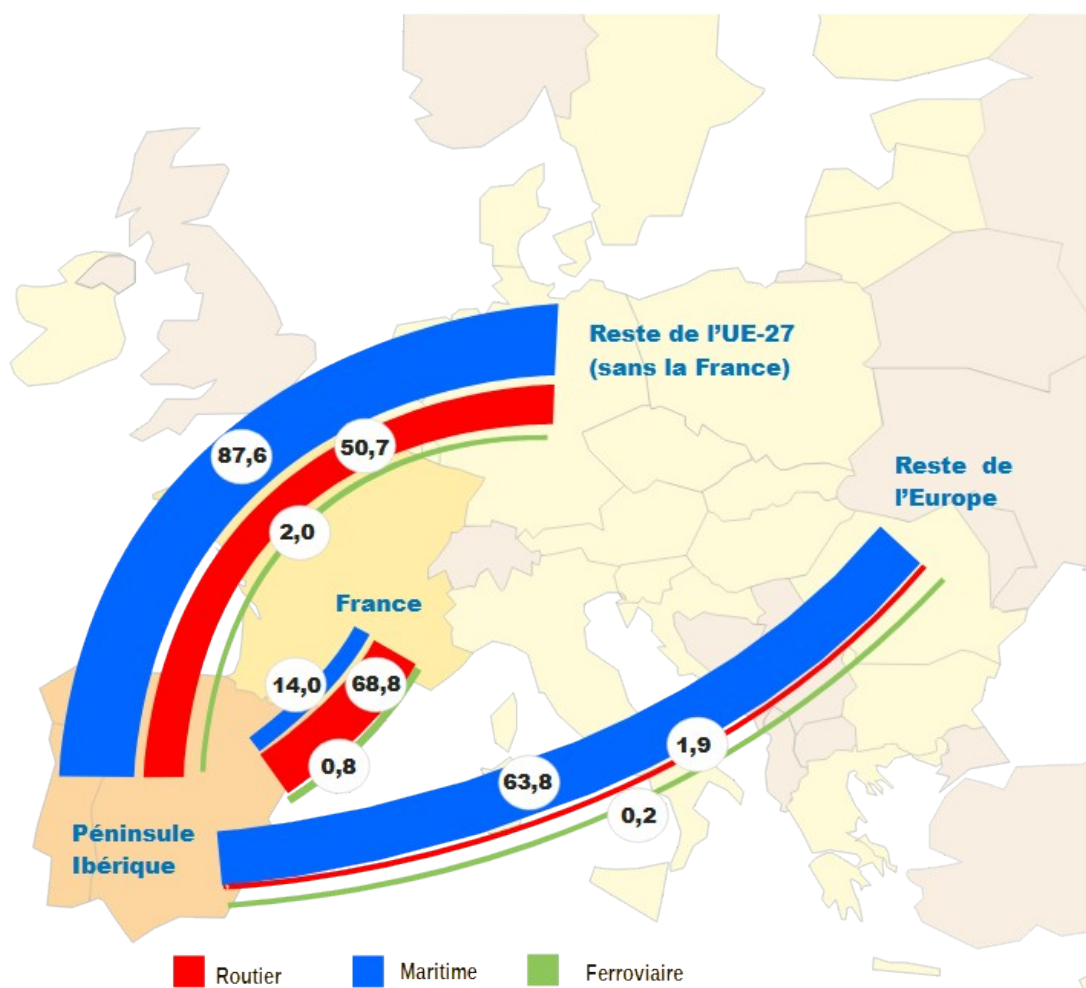
GRAPHIQUE 36 : RÉPARTITION MODALE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2022



Source : Données OTP

CARTE 22 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2022 (EN MILLIONS DE TONNES)

Synthèse du transport de marchandises 2022



Source : Données OTP

Entre 2020 (données publiées dans le rapport OTP n°10) et 2022, le tonnage de marchandises transportées entre la péninsule Ibérique et l'Europe a augmenté de 6,2 %, passant de 272,9 à 289,8 millions de tonnes. Cette hausse est surtout générée par le mode routier avec un gain de 10,8 millions de tonnes (de 109,6 à 121,4 millions de tonnes) et aussi par le mode maritime qui progresse de 3,2 % (de 160,2 à 165,4 millions de tonnes), tandis que le mode ferroviaire a baissé de 1,6 % (de 3,02 à 2,97 millions de tonnes).

Cependant, entre 2021 et 2022, une baisse de 2,4 % du volume total de marchandises transportées a été observée, résultant d'une diminution de 4,9 % du mode maritime et de 3,9 % du mode ferroviaire. Seul le mode routier a enregistré une progression de 0,9 %.

Ces évolutions entraînent également une variation de la répartition modale dans le volume total des marchandises acheminées entre 2021 et 2022. Plus précisément, le mode maritime demeure prédominant, avec 58,5 % du total en 2021 et 57,1 % en 2022. Le mode routier, quant à

lui, représente 40,5 % des marchandises en 2021, contre 41,9 % en 2022. Enfin, le mode ferroviaire reste marginal, avec une part stable de 1,0 % sur les deux années.

La distance constitue un facteur déterminant dans le choix du mode de transport. Ainsi, pour les échanges réalisés en 2022 entre la péninsule Ibérique et la France, le mode routier est prédominant, représentant 82,3 % de la répartition modale. En revanche, dans les échanges entre la péninsule Ibérique et les autres pays de l'UE-27 (hors France) ou les pays du reste de l'Europe, le mode maritime s'avère être le principal mode de transport, avec des parts respectives de 62,4 % et de 96,9 %. Autrement dit, plus un pays est éloigné de la péninsule Ibérique, plus le mode maritime est privilégié par rapport au mode routier.

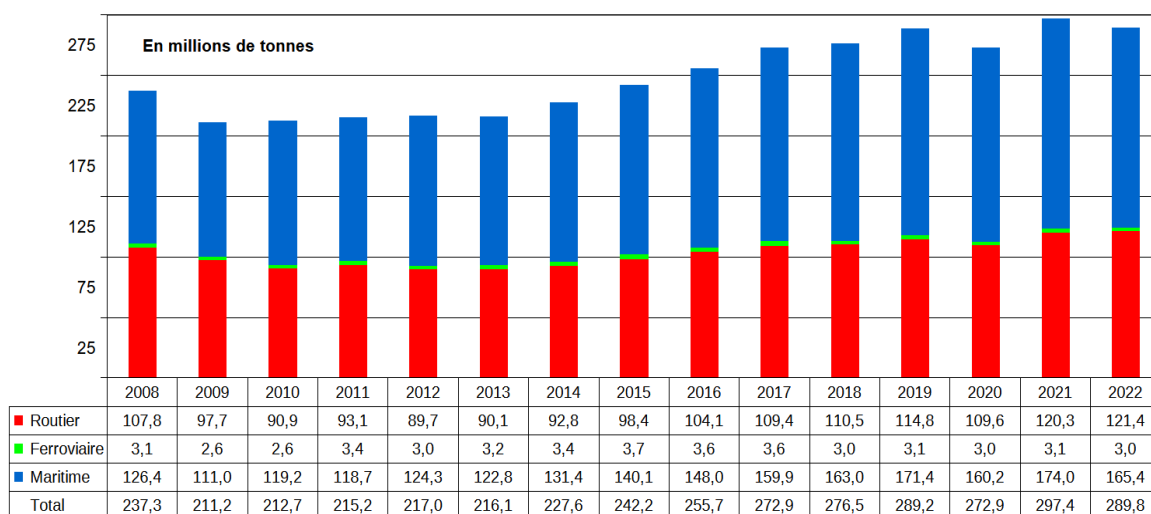
5.5. EVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE 2008 ET 2022

Cette section résume les données relatives au transport de marchandises issues des documents suivants:

- **Données 2008** : Supplément du Document n°5, principaux chiffres actualisés pour l'année 2008 (août 2010).
- **Données 2009** : Document n° 6 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2011)
- **Données 2010 et 2011** : Supplément du Document n°6, principaux chiffres actualisés pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013).
- **Données 2012** : Document n° 7 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2014).
- **Données 2013 et 2014** : Supplément du Document n°7, principaux chiffres actualisés pour les années 2013 et 2014 (juillet 2016).
- **Données 2015** : Document n° 8 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2018).
- **Données 2016** : Supplément du Document n°8, principaux chiffres actualisés pour l'année 2016 (décembre 2019).
- **Données 2017** : Document n° 9 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2020).
- **Données 2018** : Supplément du Document n°9, principaux chiffres actualisés pour l'année 2018 (décembre 2021).
- **Données 2019 et 2020** : Document n° 10 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2023).
- **Données 2021 et 2022** : le présent document.

Le graphique 37 montre l'évolution (2008-2022) du transport de marchandises entre la péninsule Ibérique (Espagne et Portugal) et le reste de l'Europe géographique (y compris les pays communautaires). Cette évolution est présentée en termes relatifs dans le tableau 23.

GRAPHIQUE 37 . ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2008 - 2022)



Source : Données OTP

TABLEAU 23 . ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2008 - 2022)

	Evolution 2008/2022		En un an (2020/2021)	En un an (2021/2022)
	Total	Moyenne annuelle		
Total	22 %	1,4%	9,0%	-2,5%
Routier	13 %	0,9%	9,8%	0,9%
Ferroviaire	-4 %	-0,3%	3,0%	-3,9%
Maritime	31 %	1,9%	8,6%	-4,9%

Source : Données OTP

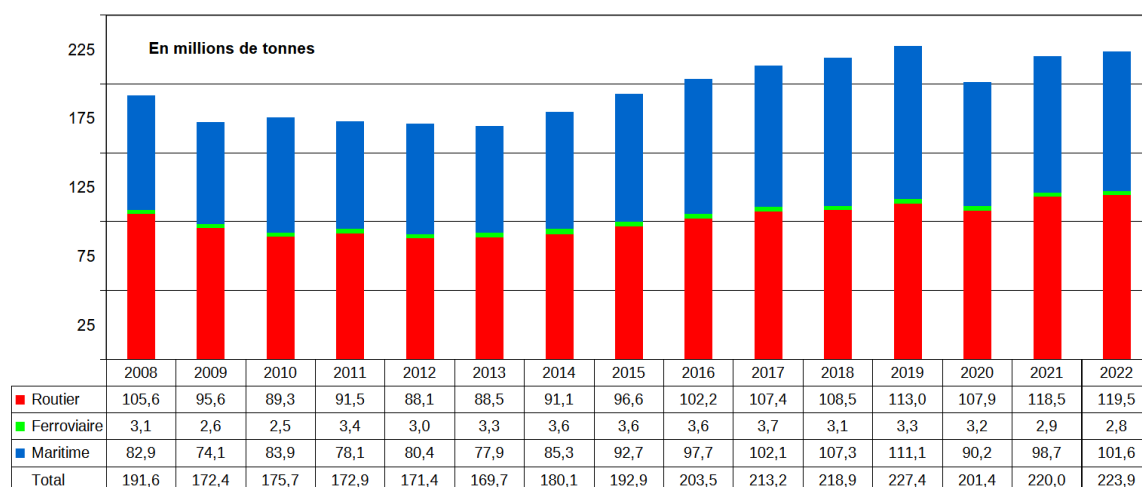
Sur la période 2008-2022, les échanges de marchandises avec l'Europe ont été caractérisés par une croissance continue entre 2013 et 2019, de +33,8%, suivie d'un comportement irrégulier entre 2020 et 2022, qui a tout de même représenté une augmentation de +6,2 %. Cela a été dû principalement au transport maritime et au transport routier qui dans cette période ont crû respectivement de +3,2 % et de +10,8 %.

En 2020, les restrictions à la mobilité liées au Covid-19, ont eu un impact sur le transport de marchandises moins significatif que sur le transport de voyageurs.

Sur toute la période 2008-2022, le transport maritime est prédominant avec une part comprise entre 53 et 60 %. Le reste des marchandises a été transporté principalement par route, avec une part oscillant autour de 40 % et atteignant 42 % en 2022. Depuis 2018, la part du transport ferroviaire est inférieure à 1,2 %.

Le graphique 38 et le tableau 24 montrent l'évolution du transport de marchandises entre la péninsule Ibérique et les autres pays de l'UE-27 (y compris la France).

GRAPHIQUE 38 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 (2008 - 2022)



Source : Données OTP

TABLEAU 24 . ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 (2008 - 2022)

	Evolution 2008/2022		En un an (2020/2021)	En un an (2021/2022)
	Total	Moyenne annuelle		
Total	17 %	1,1%	9,3%	1,8%
Routier	13 %	0,9%	9,8%	0,9%
Ferroviaire	-11 %	-0,8%	-9,6%	-4,7%
Maritime	23 %	1,5%	9,3%	3,0%

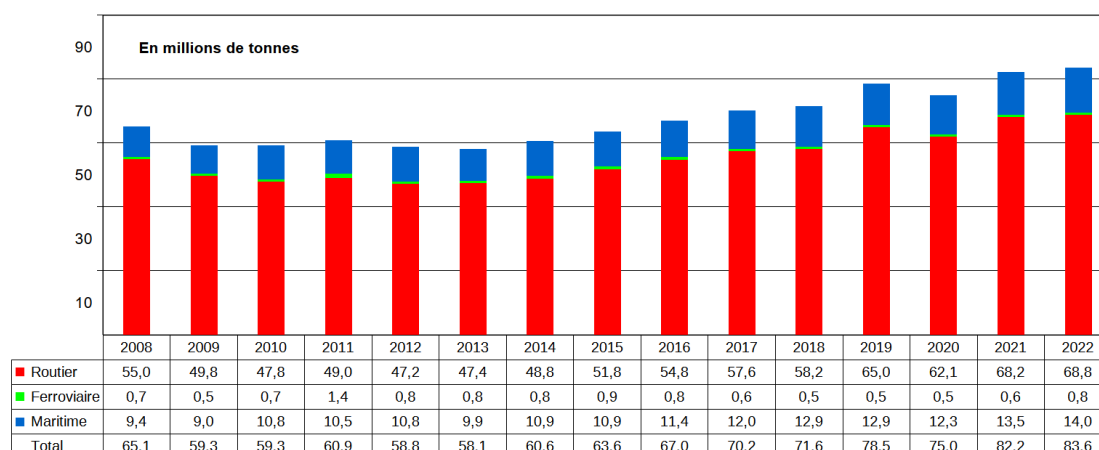
Source : Données OTP

Le comportement de la relation péninsule Ibérique - Reste de l'UE-27 se caractérise par une augmentation continue entre 2012 et 2019 de +32,6 %, grâce à la croissance du transport routier et du transport maritime. Entre 2019 et 2022, les échanges de marchandises se sont stabilisés autour de 220 millions de tonnes, malgré les évolutions différentes de chaque mode de transport. Entre 2020 et 2022, le transport routier a augmenté de +10,8%, le transport maritime de +12,6 % et le transport ferroviaire a diminué de -13,9 %. Sur l'ensemble des modes, la croissance est de +11,2 %.

Au cours de la période 2008-2022, le transport routier a été le principal mode d'échange de marchandises avec le reste de l'UE, avec une part comprise entre 50% et 56%. En 2021 et 2022, ce pourcentage était de 54 %. Dans le même temps, le transport maritime a été l'autre mode de transport dominant, avec des parts variant entre 43 % et 49 %. En 2021 et 2022, ce pourcentage était de 45 %. Le transport ferroviaire représente environ 1% des marchandises échangées.

Le graphique 39 et le tableau 25 font référence à l'évolution du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et la France.

GRAPHIQUE 39 . ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008 - 2022)



Source : Données OTP

TABEAU 25 . ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008- 2022)

	Evolution 2008/2022		En un an (2020/2021)	En un an (2021/2022)
	Total	Moyenne annuelle		
Total	28 %	1,8%	9,7%	1,6%
Routier	25 %	1,6%	9,8%	0,9%
Ferroviaire	14 %	0,9%	11,6%	30,6%
Maritime	48 %	2,9%	9,4%	3,8%

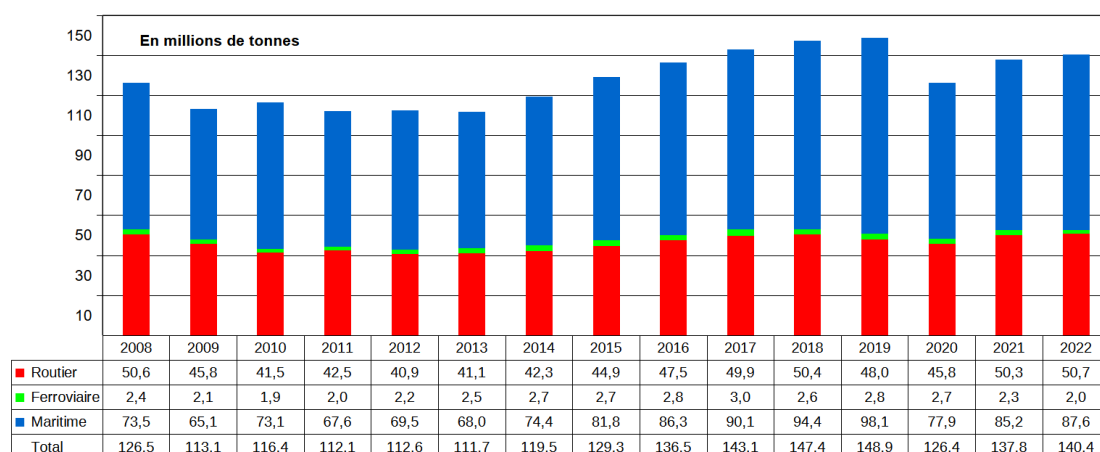
Source : Données OTP

Dans le cas de la France, la tendance est à la hausse des échanges de marchandises avec la péninsule Ibérique, en particulier entre 2013 et 2019. Au cours de cette période, le volume des marchandises échangées a augmenté de +35,1 %, grâce à la croissance du transport routier et dans une moindre mesure, du mode maritime. Cette croissance a été plus modérée entre 2019 et 2022 (+6,5 %).

Parmi les échanges de marchandises entre la péninsule Ibérique et la France, l'importance du transport routier est évidente. Au cours de la période considérée, sa part a toujours été supérieure à 80 %, avec des pourcentages oscillant autour de 82 % depuis 2016. En 2021 et 2022, elle était de 83 % et 82 %. La part du transport maritime se situait entre 16% et 18% entre 2010 et 2022, avec des valeurs de 16 % et 17 % en 2021 et 2022. En ce qui concerne le transport ferroviaire, sa part est inférieure à 1 % depuis 2017 (0,7 % et 0,9 % en 2021 et 2022).

Enfin, le graphique 40 et le tableau 26 analysent les relations entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-27 sans la France.

GRAPHIQUE 40 . ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008 - 2022)



Source : Données OTP

TABLEAU 26 . ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008 - 2022)

	Evolution 2008/2022		En un an (2020/2021)	En un an (2021/2022)
	Total	Moyenne annuelle		
Total	11 %	0,7%	9,0%	1,9%
Routier	0 %	0,0%	9,8%	0,9%
Ferroviaire	-17 %	-1,3%	-13,8%	-13,6%
Maritime	19 %	1,3%	9,3%	2,9%

Source : Données OTP

Sur la période 2008-2022, les échanges de marchandises avec l'UE-27 hors France ont été caractérisés par une croissance de 33,3 %, continue entre 2013 et 2019, notamment grâce au dynamisme du transport maritime. Après la baisse de 2020, une remontée jusqu'en 2022 est observée. Le transport ferroviaire est l'exception à ce comportement puisqu'il enregistre une baisse continue entre 2020 et 2022.

Entre 2020 et 2022 le transport routier a augmenté de 10,8%, le transport maritime de 12,4% et le transport ferroviaire a diminué de 25,5 %. Dans l'ensemble, le transport de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-27 sans la France a augmenté de 11% entre 2020 et 2022.

Enfin, en termes de répartition modale, le transport maritime est le plus utilisé avec une part supérieure à 60 % depuis 2010. En 2021 et 2022, cette part était de 62 %. Le reste des marchandises a été transporté principalement par route, avec des parts de 37 % et 36 % en 2021 et 2022. En 2021 et 2022, le transport ferroviaire a enregistré des parts de 1,7 % et de 1,4 %.

6. CONCLUSIONS

Le document n°11 de l'Observatoire des Trafics dans les Pyrénées met à jour les données socio-économiques de la France et de la péninsule Ibérique, l'évolution des infrastructures et les données du transport de voyageurs et de marchandises à travers les Pyrénées (et dans un sens plus large, entre l'Europe et la péninsule Ibérique).

L'évolution des transports est analysée sur la période 2008-2022, avec une attention particulière pour les années 2021 et 2022. En 2020, en raison de la pandémie de Covid-19 et des diverses restrictions de circulation induites, la circulation des voyageurs avait été fortement perturbée. Celle des marchandises l'avait également été mais dans une moindre mesure.

C'est pourquoi il apparaît intéressant d'analyser et de mesurer le reprise de ces flux de transports post-Covid.

Données économiques

Bien que le PIB de l'UE-27 (et particulièrement celui de l'Espagne, de la France et du Portugal) ait retrouvé dès 2021 son niveau d'avant pandémie et ait continué à croître en 2022, une perte de pouvoir d'achat a été observée, notamment en Espagne et en France, par rapport à la moyenne de l'UE et à la situation pré-Covid.

En termes économiques, l'évolution des échanges commerciaux avec l'ensemble de l'Europe est cohérente avec l'évolution du PIB, enregistrant en 2021 des valeurs supérieures à celles de 2019, et continuant à augmenter en 2022. En termes de tonnage, les évolutions sont plus modérées. Même si 2021 présente des niveaux similaires aux années antérieures à la pandémie, les échanges commerciaux se stabilisent entre 230 et 240 millions de tonnes entre 2017 et 2022.

Transport de voyageurs

Dans le domaine du transport de voyageurs, les conclusions sont les suivantes :

1. Le **trafic total de voyageurs** entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2022 était de 229,0 millions, soit 10,9 % de moins que les valeurs de 2019 (année précédant la pandémie). Toutefois, il a plus que doublé par rapport à 2020 (+121,8 %).

2. Le transport en **véhicules légers** (VL) entre la péninsule Ibérique et l'Europe a atteint 105,9 millions de voyageurs en 2022, soit une diminution de 3 % par rapport à 2019. En 2022, le transport de voyageurs par véhicules légers (VL) représente 46,2 % des voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe et 80,6 % des voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France.

Il s'agit du mode de transport qui présente la baisse la moins importante par rapport aux années pré-Covid. Ainsi, l'échange de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France, basé principalement sur le véhicule léger, enregistre une perte de voyageurs

modérée en 2020 (-43,7 %) et présente en 2022 un niveau quasi-similaire aux années pré-pandémie.

3. Le transport en **autocar** entre la péninsule Ibérique et l'Europe représente 5,9 millions de voyageurs en 2022. Même si la pandémie a accentué la tendance, le nombre de voyageurs en autocar baissait régulièrement depuis 2015, année durant laquelle il a atteint un maximum de 10,2 millions de voyageurs. Sa part modale est passée de 4,7 % en 2015 à 2,6 % en 2022.

4. Le transport **ferroviaire** entre la péninsule Ibérique et l'Europe concerne 1,4 millions de voyageurs en 2022. Cette valeur s'était stabilisée autour de 1,7 millions depuis 2014 mais la pandémie qui a entraîné l'annulation de certains services internationaux, a généré une baisse significative du trafic. En 2022, le nombre de voyageurs de ces services internationaux a baissé de 30 % par rapport à 2019. Toutefois, les flux de voyageurs des services ferroviaires régionaux et locaux ont retrouvé les valeurs pré-Covid. Dans le total des voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2022, les usagers du chemin de fer ne représentent que 0,6%. Ce pourcentage est porté à 1,2 % pour les voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France.

5. Le transport **aérien** entre la péninsule Ibérique et l'Europe a atteint 115,7 millions de passagers en 2022, soit une baisse de 16,5 % par rapport à 2019. Il s'agit du mode de transport qui avait le plus perdu à cause du Covid-19, et qui enregistre la reprise la plus lente depuis la fin de la pandémie. Pour cette raison, l'échange de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'UE-27 sans la France, basé principalement sur le mode aérien, est celui qui a subi la plus grande diminution en 2020 (baisse de 78,1% des voyageurs) sans retrouver les valeurs pré-Covid en 2022. En 2022, le nombre de voyageurs par avion entre la péninsule Ibérique et l'UE-27 sans la France était inférieur de 42 % à celui de 2019. Le transport de voyageurs par avion représentait 50,5 % des voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe et 89,7 % des voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'UE-27 sans la France.

Transport de marchandises

Dans le domaine du transport de marchandises, les conclusions sont les suivantes :

1. Le **transport total de marchandises** entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2022 était de 289,8 millions de tonnes, en augmentation par rapport à 2020 (272,9 millions de tonnes). La pandémie n'a pas eu un impact aussi important sur le transport de marchandises que sur le transport de voyageurs. En effet, en 2020, le transport de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe n'a diminué que de -5,7% par rapport à 2019. Les parts modales de transport de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2022 représentaient 41,9 % pour la route, 1 % pour le ferroviaire et 57,1 % pour le maritime.

2. Le transport de marchandises en **poids lourd** (PL) entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2022 a été de 121,4 millions de tonnes, ce qui confirme sa croissance régulière depuis 2012, (+35,4 %,) interrompue seulement en 2020. Compte tenu de leur proximité, le transport de marchandises en PL est particulièrement important dans les relations entre la péninsule Ibérique et la France. En 2022 le transport de marchandises en PL entre la péninsule Ibérique et l'Europe a représenté 41,9 % de part modale. Cette part s'élève à 82,3 % dans les échanges entre la péninsule Ibérique et la France.

3. Le transport **ferroviaire** de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2022 était de 3 millions de tonnes, une valeur stable depuis 2018. Cependant, il ne représentait que 1 % des marchandises transportées entre la péninsule Ibérique et l'Europe. Ce pourcentage est très similaire dans les autres relations analysées, sa valeur maximale étant de 1,4 % pour les marchandises transportées entre la péninsule Ibérique et l'UE-27 sans la France.

4. Le transport **maritime** de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2022 était de 165,4 millions de tonnes. Depuis 2018, il apparaît irrégulier alternant des hausses et des baisses pour se consolider autour de 170 millions de tonnes par an. Contrairement au transport de marchandises en PL, son importance augmente avec la distance. Alors que sa part était de 16,7 % pour les marchandises transportées entre la péninsule Ibérique et la France en 2022, ce pourcentage augmente à 62,4 % pour les marchandises transportées entre la péninsule Ibérique et l'UE-27 sans la France. Cette part modale du transport de marchandises reste relativement stable depuis 2014 même si en 2019 elle a atteint une valeur maximale de 65,9 %.

ESPAGNE

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Secretaría General de Movilidad Sostenible
División de Estudios y Tecnología del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 915978213
www.transportes.gob.es

FRANCE

Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation
Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement
et du Logement Occitanie
1, place Émile Blouin
CS 10008
31952 Toulouse Cedex 9
<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr>