

Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°7
AVRIL 2015

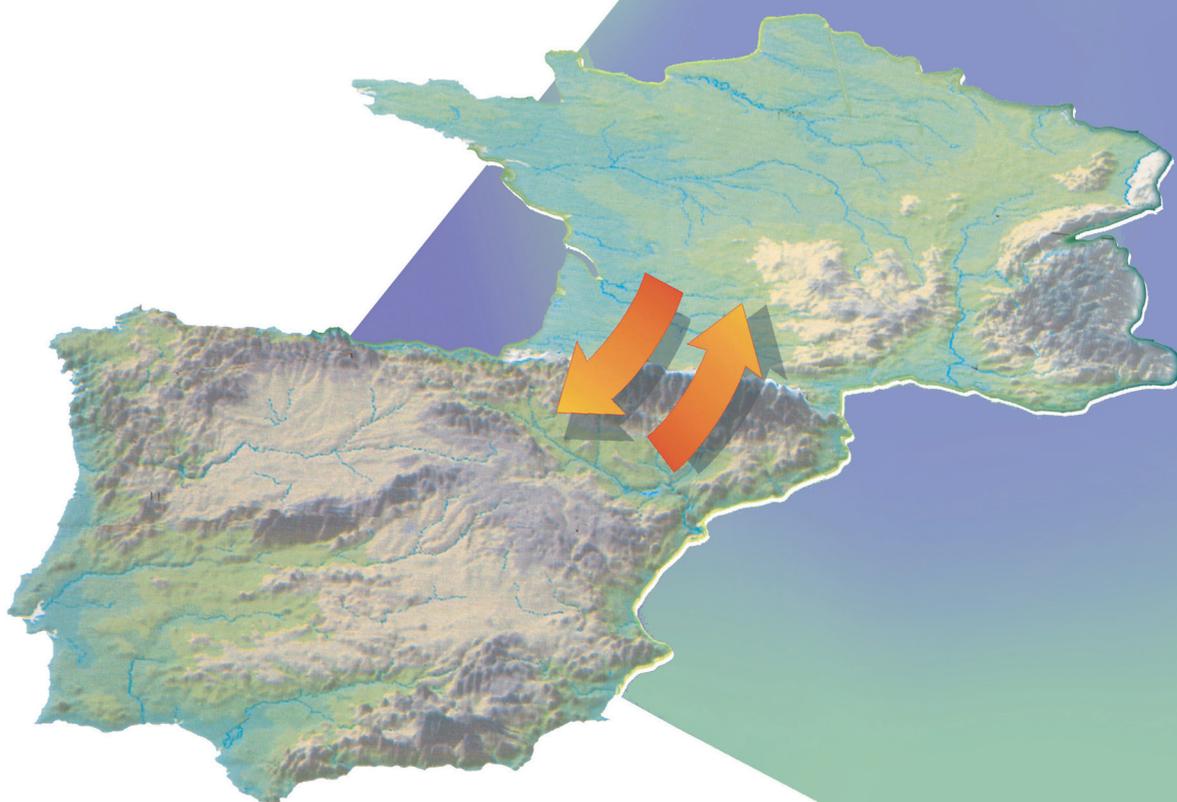


MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO





Coordination

FRANCE > Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Midi-Pyrénées

Service Transports, Infrastructures et Déplacements

1, rue de la cité administrative - CS 80002

31074 Toulouse Cedex 9

stid.dreal-midi-pyrenees@developpement-durable.gouv.fr

www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr

ESPAGNE > Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transporte

División de Prospectiva y Tecnología del Transporte

Paseo de la Castellana, 67

28071 MADRID

Tel +34 915978200

www.fomento.gob.es

ISBN : 978-2-11-129632-9

Dépôt légal :

Impression : Imprimerie des Capitouls

2, chemin de Rébeillou - Bâtiment A

31131 Flourens





SOMMAIRE

1.	PRÉAMBULE	4
1.1.	Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées	4
1.2.	Objectifs de l'OTP	5
1.3.	Cadre socio-économique	5
1.4.	Infrastructures de transport	5
1.5.	Flux de voyageurs	5
1.6.	Flux de marchandises	6
2.	CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE.....	7
2.1.	Contexte européen.....	7
2.2.	Résumé de la construction de l'Union européenne	8
2.3.	Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)	9
2.4.	Évolution démographique.....	11
2.5.	Données économiques générales	16
2.6.	Commerce extérieur	19
2.7.	Taux de motorisation	23
3.	INFRASTRUCTURES	24
3.1.	Routes.....	24
3.2.	Rail	36
3.3.	Aéroports	41
3.4.	Ports	43
4.	TRAFIC DE VOYAGEURS	46
4.1.	Trafic routier	46
4.2.	Trafic ferroviaire.....	64
4.3.	Trafic aérien.....	67
4.4.	Synthèse du transport de voyageurs.....	70
4.5.	Évolution du transport de voyageurs entre 2001 et 2012.....	72
5.	FLUX DE MARCHANDISES.....	75
5.1.	Trafic routier	75
5.2.	Trafic ferroviaire.....	88
5.3.	Trafic maritime.....	93
5.4.	Synthèse du transport de marchandises	98
5.5.	Évolution du transport de marchandises entre 2001 et 2012	100
6.	CONCLUSION	104



1 PRÉAMBULE

Le présent rapport constitue le document n° 7 publié par l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est basé sur le travail réalisé conjointement par les ministères espagnol et français en charge des transports, avec l'objectif commun de mettre en place un instrument permanent de mesure des flux de transports existants à la frontière des Pyrénées.

Le document n° 7 présente les chiffres de l'année 2012. Les données 2013 sont indiquées pour certains modes de transport lorsqu'elles étaient disponibles au moment de la rédaction du présent rapport.

Pour le calcul des flux de voyageurs sur la route, le document n° 7 intègre les résultats des enquêtes « Autocars » réalisées en 2012 sur les deux autoroutes, ainsi que ceux des enquêtes « Véhicules légers » réalisées en 2009 sur les autoroutes, et en 2010 sur les quatre passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg-Madame). Ces enquêtes permettent d'actualiser la connaissance des taux d'occupation des véhicules légers et des autocars, des origines et des destinations des voyageurs ainsi que le motif de leurs déplacements.

Pour le calcul des tonnages de marchandises transportées par la route, ainsi que leur répartition par origine et destination, le document n° 7 utilise les résultats de l'enquête « Transit » de l'année 2010.

Enfin, le document n° 7 décrit également l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises entre 2001 et 2012.

1.1. OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRÉNÉES

Conscients du volume important de leurs trafics transfrontaliers, de leur croissance passée et de leur probable évolution future, les gouvernements espagnol et français ont créé un instrument binational chargé de suivre l'évolution de ces flux.

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

L'OTP a été conçu comme un groupe de travail conjoint, composé de personnels des ministères chargés des transports des deux pays. Ses objectifs sont centrés sur l'élaboration d'une base de données commune sur les flux de transports transfrontaliers, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Elle prend en compte tous les modes de transport. Après quatorze années de fonctionnement, l'OTP a démontré qu'il constitue un instrument efficient, très utile pour les administrations concernées ainsi que pour l'analyse statistique du système complexe des transports entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.



1.2. OBJECTIFS DE L'OTP

Pour atteindre de façon progressive les objectifs que s'est fixé l'Observatoire francoespagnol et en raison des nombreuses données relatives aux échanges et aux trafics entre les deux nations, il a été convenu, dès la première publication de ce document, d'établir un cadre général pour la présentation des travaux. La structure en quatre chapitres correspond aux thèmes principaux suivants :

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

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

Le travail consiste à rassembler, homogénéiser, harmoniser et donner un format intermodal à l'ensemble de ces sources, afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. À cet égard, l'OTP est conçu comme un instrument ouvert sur l'extérieur et 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 prenant en compte le cadre régional des communautés frontalières des deux pays ainsi que le contexte européen. Celui-ci s'est ouvert largement vers l'est depuis la création de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.

C'est ainsi que le contenu de ce chapitre traite de la dimension européenne, puis de la dimension nationale, et enfin de la dimension régionale. Les données géographiques se rapportent, dans la mesure du possible, à la totalité de l'Europe géographique¹.

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 traite de la situation actuelle et des développements prévus par les instruments de planification en vigueur.

1.5. FLUX DE VOYAGEURS

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

¹ Europe géographique : les 27 pays de l'Union européenne ainsi que la Croatie, la Macédoine, la Turquie, l'Islande, le Monténégro, la Suisse, la Norvège, l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Serbie, l'Ukraine, la Biélorussie, la Russie, la Géorgie, l'Arménie et l'Azerbaïdjan.



Il est nécessaire que tous les modes soient pris en compte : une concurrence existe entre les différents modes et les évolutions des trafics dans chacun 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, du point de traversée, du motif du voyage.

Une analyse de l'évolution des flux par mode et par grande relation (échange-transit à travers la France) depuis 2001, montre les tendances passées et récentes ainsi que leur corrélation avec l'évolution de certaines variables explicatives.

Deux groupes de flux sont pris en compte :

- Ceux qui empruntent les modes de transport terrestre, pour lesquels les flux observés sont ceux qui traversent physiquement la frontière commune des Pyrénées, soit en échange entre la France et l'Espagne, soit en transit pour l'un des deux pays.
- 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.

1.6. FLUX DE MARCHANDISES

Ce chapitre traite des principaux flux de marchandises, par origine-destination, mode de transport et point de traversée.

L'analyse de l'évolution des flux par mode et par grande relation sur les dix dernières années permet d'établir les tendances passées et récentes.

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 comptés par l'OTP, quelle que soit l'origine ou la destination.
- Le second concerne le mode maritime, pour lequel l'OTP compte uniquement les flux entre les ports de la péninsule Ibérique et ceux du reste de l'Europe géographique.

Pour la description de l'origine-destination et de la nature des marchandises transportées par la route, le présent document utilise les résultats de l'enquête «Transit 2010». Les flux de marchandises transportées par le rail sont obtenus à partir des données publiées par Eurostat.



2.2. RÉSUMÉ DE LA CONSTRUCTION DE L'UNION EUROPÉENNE

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

- 1951 ➤ Signature à Paris du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA), les six pays signataires étant la Belgique, la République fédérale d'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.
- 1957 ➤ Signature de deux traités à Rome, le premier créant la Communauté économique européenne (CEE) et le second la Communauté européenne de l'énergie atomique (Euratom).
- 1958 ➤ Entrée en vigueur des traités de Rome.
- 1960 ➤ Signature de la Convention de Stockholm instituant l'Association européenne de libre-échange (AELE).
- 1962 ➤ Entrée en vigueur de la Politique agricole commune (PAC).
- 1968 ➤ 1^{er} juillet : union douanière.
- 1972 ➤ Entrée en vigueur du serpent monétaire européen.
- 1973 ➤ Adhésion de trois nouveaux pays (Danemark, Royaume-Uni et Irlande) à la Communauté économique européenne (CEE) ; la Norvège refuse 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 sur la création de l'Espace économique européen (EEE).
Réunification allemande et intégration dans la CEE de l'ex-République démocratique allemande (RDA).
- 1992 ➤ Signature du traité sur l'Union européenne à Maastricht.
Signature de l'accord sur l'Espace économique européen à Porto.
- 1993 ➤ 1^{er} janvier : mise en application du Marché unique.
1^{er} novembre : entrée en vigueur du traité de Maastricht.
- 1995 ➤ Adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède à l'Union européenne.
Entrée en vigueur de la convention d'application de l'accord de Schengen.
Adoption de la dénomination « euro » et du calendrier de passage à la monnaie unique.
- 1997 ➤ Conseil européen d'Amsterdam consacré à la réforme des institutions, destinée à les adapter au fonctionnement d'une future Union européenne élargie à plus de 15 pays.
- 2001 ➤ Traité de Nice.
- 2002 ➤ Remplacement des monnaies nationales par une monnaie européenne unique, l'euro, dans les pays de la zone euro (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Finlande, France, Grèce, Italie, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas et Portugal).
- 2004 ➤ Entrée de 10 nouveaux pays dans l'Union européenne (Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovaquie, Chypre et Malte), élargie ainsi à 25 pays.



- 2005 ➤ La Turquie, la Croatie et l'ancienne République yougoslave de Macédoine se voient accorder le statut de candidats à l'adhésion à l'Union européenne.
- 2007 ➤ Adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne.
Entrée de la Slovénie dans la zone euro.
11^e sommet UE-Ukraine à Kiev.
Signature d'un accord de stabilisation et d'association entre l'UE et le Monténégro, et entre l'UE et la Serbie.
Signature du traité de Lisbonne par tous les pays membres de l'UE, qui doivent le ratifier avant fin 2008 pour qu'il entre en vigueur en 2009.
Élargissement de l'espace Schengen à l'Estonie, la République tchèque, la Lituanie, la Hongrie, la Lettonie, Malte, la Pologne, la Slovaquie et l'Estonie.
- 2008 ➤ Entrée de Chypre et Malte dans la zone euro.
Entrée en vigueur l'accord « Ciel Ouverts » entre l'UE et les USA.
Démarrage de l'Union pour la Méditerranée.
Entrée de la Suisse dans l'espace Schengen.
- 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'Union européenne.
- 2011 ➤ Entrée de l'Estonie dans la zone euro.
Entrée du Liechtenstein dans l'espace Schengen.
- 2012 ➤ Début des négociations d'adhésion du Monténégro.
La Serbie se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'Union européenne.
- 2013 ➤ Adhésion de la Croatie à l'Union européenne.
Début des négociations d'adhésion de la Serbie.
- 2014 ➤ Entrée de la Lettonie dans la zone euro.

Pour l'élaboration du présent document, le statut de chaque pays (membre de l'UE, pays candidat ou autre pays) est celui du 1er janvier de l'année considérée. Ainsi, les modifications prises en compte par rapport au document précédent sont les suivantes :

- L'Islande et le Monténégro sont des pays candidats pour les données des années 2012 et 2013.
- La Serbie est pays candidat pour les données de l'année 2013.

La Croatie reste pays candidat pour les données de l'année 2013, car la date de son adhésion est juillet 2013.

De cette façon, les pays considérés comme candidats à l'entrée dans l'Union européenne pour les données de l'année 2012 sont la Croatie, l'Islande, le Monténégro, la République yougoslave de Macédoine et la Turquie. Pour l'année 2013, la Serbie s'ajoute à cette liste.

2.3. RÉSEAU EUROPÉEN DE TRANSPORT (RTE-T)

La politique de réseaux européens arrêtée au niveau communautaire fixe un schéma de référence pour les connexions entre l'Espagne et la France, définies à travers de grands corridors.

Dans le secteur des transports, les premières directives relatives au réseau européen ont été adoptées en 1996. En 2009, la politique des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) est entrée dans un processus de révision. Jusqu'alors, elle s'appuyait sur des projets prioritaires

répartis dans les différents États membres. Désormais, la nouvelle politique européenne des infrastructures de transport s'articule sur une série de corridors multimodaux qui parcourent l'Union européenne.

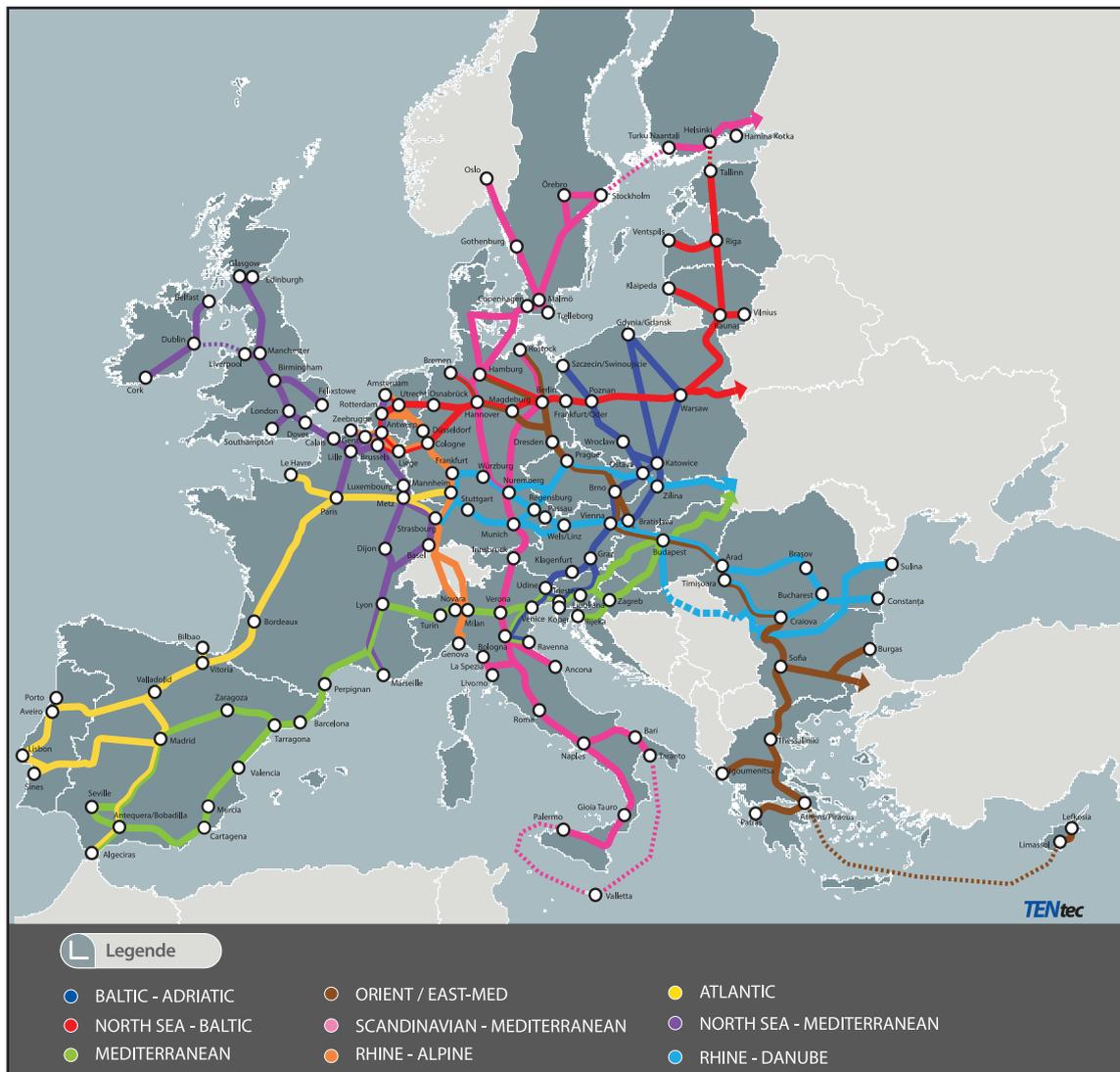
Les infrastructures du réseau transeuropéen de transport se composent de celles du transport ferroviaire, du transport sur voies navigables intérieures, du transport routier, du transport maritime, du transport aérien et des infrastructures de transport multimodal. Le réseau transeuropéen de transport doit renforcer la cohésion territoriale de l'Union européenne et contribuer de manière positive à la création d'un espace européen unique des transports.

Le RTE-T est hiérarchisé suivant deux niveaux de planification :

1. Le réseau global : il s'agit d'un réseau plurimodal, qui dessert toutes les régions européennes, avec une accessibilité qui favorise le développement économique, social et territorial ces régions, ainsi que de la mobilité de ses citoyens.
2. Le réseau central : ce sont les parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour l'Union européenne et ses États membres.

Pour faciliter sa mise en oeuvre, le réseau central est structuré sur neuf grands corridors.

Carte 2 : Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) - les corridors du réseau central



Source : Commission européenne. Mobility and Transport : Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.



Les corridors qui concernent les Pyrénées sont les corridors Méditerranée et Atlantique.

Le corridor Méditerranée reliera la péninsule Ibérique à la frontière ukrainienne de la Hongrie, en suivant la côte méditerranéenne de l'Espagne et de la France et en traversant les Alpes vers l'est à travers l'Italie, la Slovénie et la Croatie. Ce corridor, d'environ 3 000 km, offrira une connexion plurimodale aux ports de l'Ouest de la Méditerranée avec le centre de l'Europe. Il créera aussi une connexion est-ouest par le sud de l'Europe, en développant à l'intermodalité des secteurs comme les Pyrénées et les Alpes, et en reliant certaines des plus grandes agglomérations de l'Union européenne avec les trains à grande vitesse. Un exemple significatif est la connexion ferroviaire de haute vitesse qui relie Madrid et Barcelone, ouverte en février 2008. Cette nouvelle ligne a fortement diminué le temps de parcours entre les deux villes, qui est passé de cinq heures à un peu plus de deux heures et demie, entraînant un important report de voyageurs aériens et routiers, et réduisant la saturation du couloir aérien entre les deux villes.

Le corridor atlantique reliera la péninsule Ibérique au nord de la France et à l'Allemagne par des services ferroviaires à grande vitesse et des lignes conventionnelles, en offrant la continuité des réseaux entre Lisbonne, Madrid, Paris et Strasbourg/Mannheim. Il améliorera également les connexions entre les agglomérations les plus importantes de son tracé et favorisera le transfert de mode de transport, au bénéfice du ferroviaire, en décongestionnant les modes aérien et routier. La dimension maritime tient une place très importante dans ce corridor, puisqu'elle unit et renforce les ports du réseau central de l'ouest de l'Europe continentale (Sines, Lisbonne/Setúbal, Leixões/Porto), et le relie avec la mer du Nord à travers l'axe plurimodal Paris-Le Havre (voies navigables intérieures, voies ferrées et routes).

Le trajet de ce corridor inclut d'autres ports importants de la Cantabrie et du golfe de Gascogne, comme Bilbao et Bordeaux.

2.4. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Le tableau 1 résume les principales caractéristiques démographiques de l'Espagne, du Portugal et de la France en 2013.

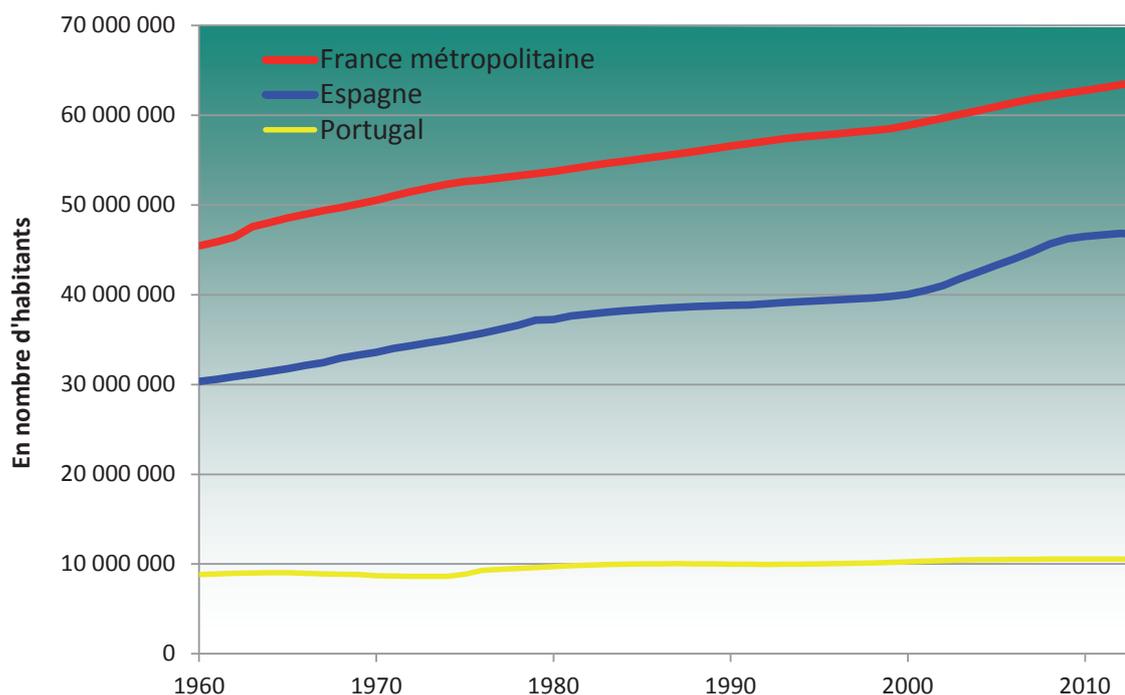
Tableau 1 : Démographie de l'Espagne, de la France et du Portugal en 2013

	Population (en millions d'habitants)	Croissance de la population en 10 ans (2004-2013)	Croissance annuelle de la population (2012-2013)	Densité de population (hab/km ²)	% de la population européenne
Espagne	46,73	9,8%	-0,2%	92,3	9,3%
France*	63,66	5,2%	0,4%	117,0	12,7%
Portugal	10,49	0,1%	-0,5%	113,9	2,1%
UE-27	502,90	3,0%	0,2%	114,2	100%

* France métropolitaine (sans les départements d'outre-mer). Dans le présent document, le terme France désigne toujours la France métropolitaine.

Source : Eurostat. Population – données nationales.

Graphique 1 : Évolution de la population de l'Espagne, de la France, et du Portugal entre 1960 et 2013



Source : Eurostat. Population – données nationales.

En 2013, la France, l'Espagne et le Portugal représentent près d'un quart de la population totale de l'Union européenne des 27 pays membres (24%), avec 120,87 millions d'habitants. Ce ratio est identique à celui présenté dans le document n° 6, avec les données de l'année 2010.

Pendant les dix dernières années, la France et l'Espagne ont eu des taux de croissance démographique supérieurs à ceux de l'UE-27 : 9,8% pour l'Espagne et 5,2% pour la France, par rapport aux 3% de l'UE-27 dans la même période. Le Portugal a eu une croissance démographique inférieure, presque nulle, de 0,1%. Par contre, entre 2012 et 2013, seule la France (0,4%) se situe au-dessus de la valeur de l'UE-27 (0,2%). L'Espagne et le Portugal ont souffert d'une diminution de leur population entre 2012 et 2013.

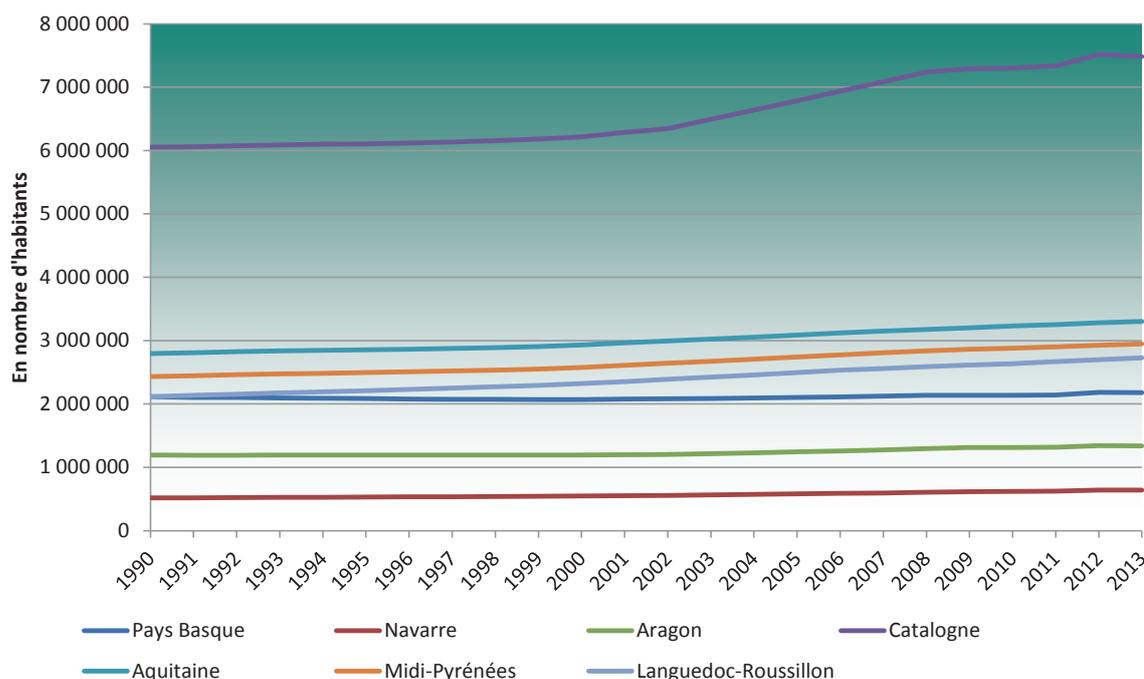
En 2013, la densité de population de la France métropolitaine et celle du Portugal sont très proches de la moyenne de l'UE-27 (respectivement de 117,0, 113,9 et 114,2 habitants/km²), tandis que la valeur espagnole reste inférieure (92,3 habitants/km²).

Tableau 2 : Population des régions proches des Pyrénées en 2013

	Population (en millions d'habitants)	Pourcentage de population entre 15 et 64 ans	Croissance de la population en 10 ans (2004-2013)	Croissance annuelle de la population (2012-2013)	Densité de population (hab/km ²)
Pays Basque	2,177	65,7%	3,9%	-0,35%	300,9
Navarre	0,639	66,0%	11,5%	-0,17%	61,5
Aragon	1,338	65,6%	8,9%	-0,41%	28,0
Catalogne	7,481	66,7%	12,7%	-0,45%	233,0
Aquitaine*	3,303	62,9%	8,1%	0,71%	80,0
Midi-Pyrénées*	2,947	63,3%	8,8%	0,72%	65,0
Languedoc-Roussillon*	2,727	62,1%	10,9%	1,03%	99,6

* Données provisoires pour 2013.
Source : Eurostat. Démographie – données régionales.

Graphique 2 : Évolution de la population des régions proches des Pyrénées entre 1990 et 2013



*Données provisoires pour les régions françaises en 2013.
Source : Eurostat. Démographie – données régionales.

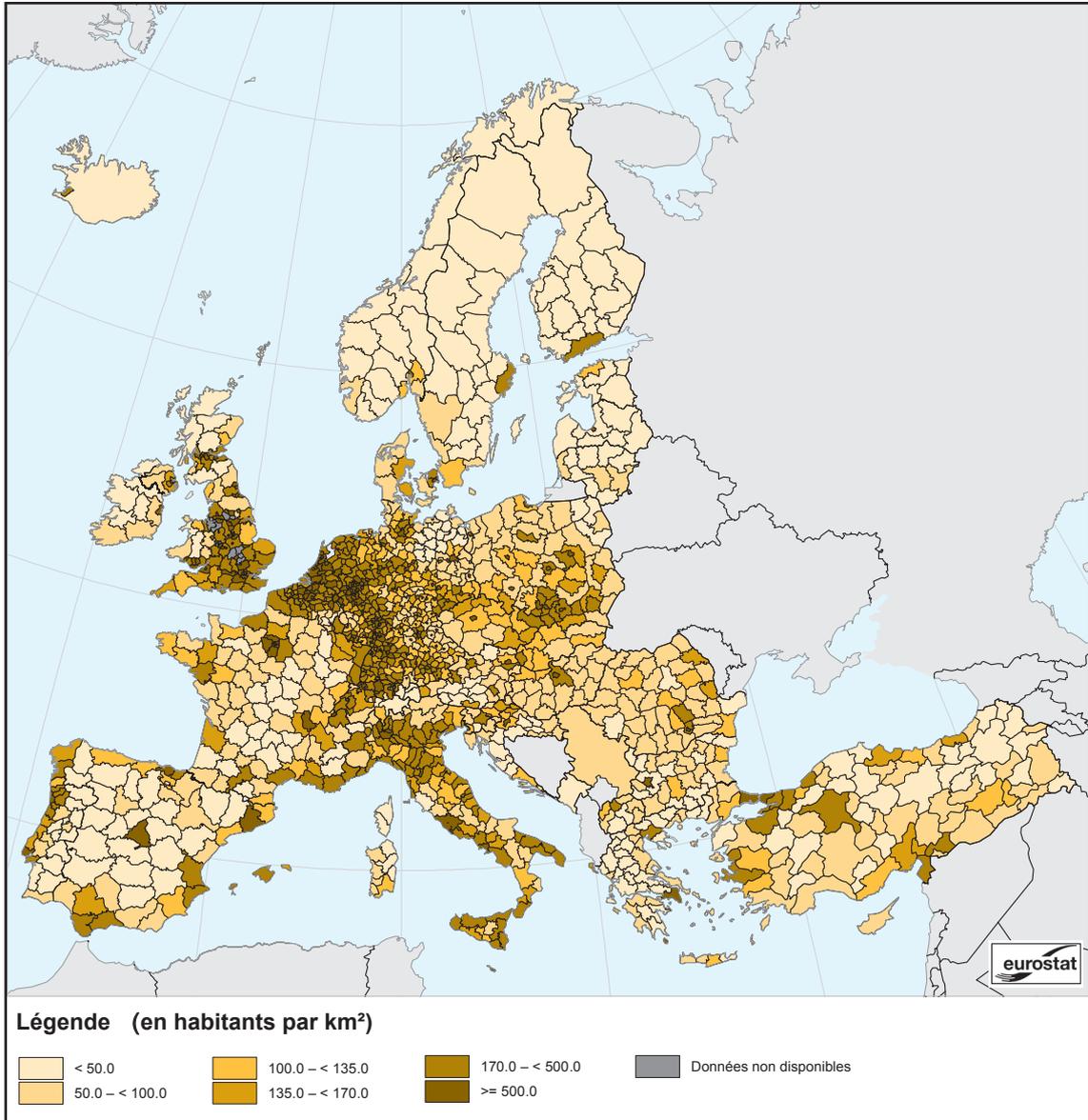
En 2013, la population des quatre régions frontalières espagnoles représentait près du quart de la population de l'Espagne (24,9%), avec 11,635 millions d'habitants, et la population des trois régions françaises 14,1% de la population française, avec 8,977 millions d'habitants.

Au cours des dix dernières années, l'augmentation de la population des quatre régions espagnoles a été plus forte que celle de la population des trois régions françaises : 1% par an en moyenne pour les trois régions françaises et 1,1% pour les quatre régions espagnoles. Par contre, la population des quatre régions espagnoles a diminué en 2013 par rapport à 2012.



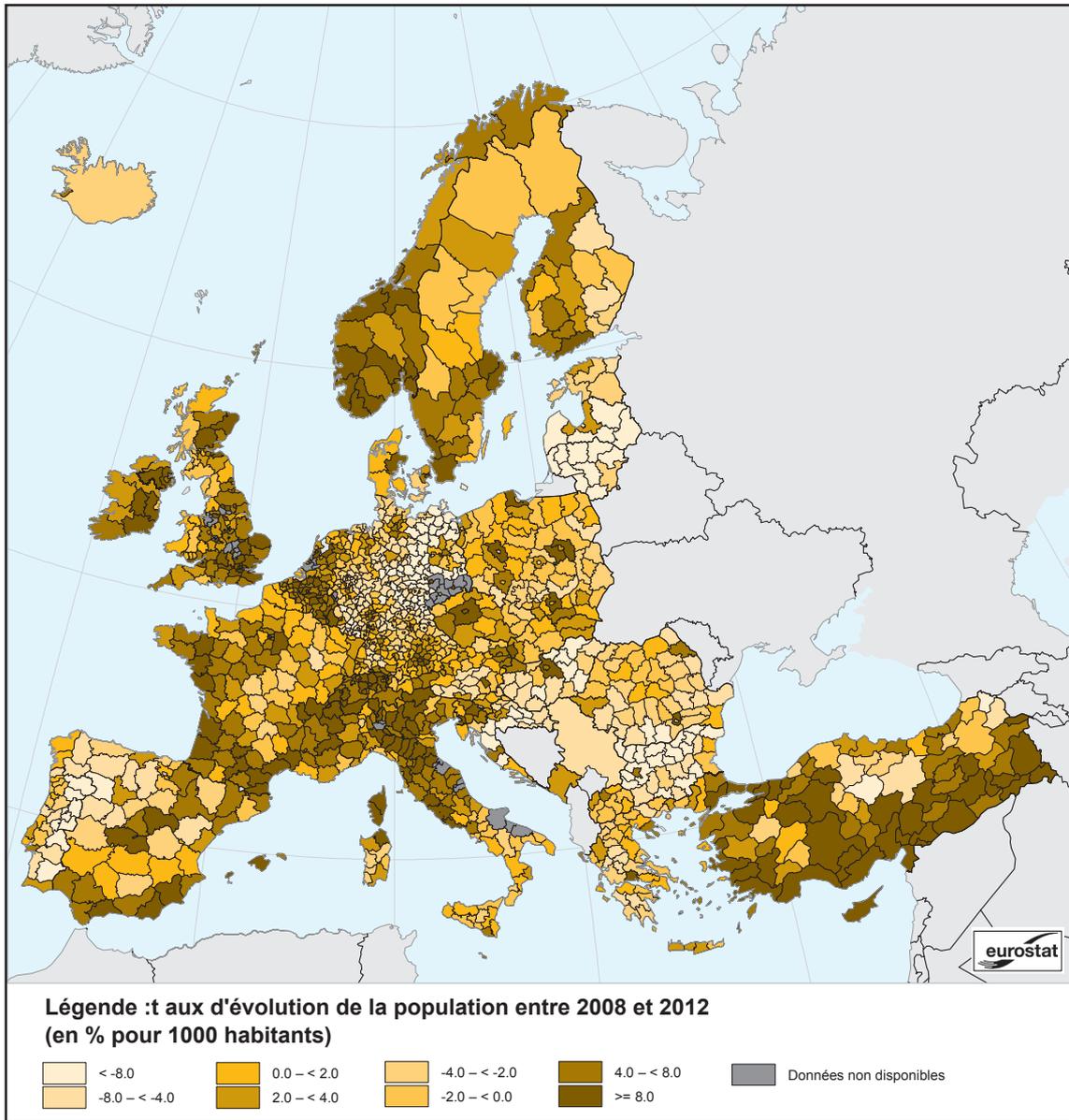
Si l'on se rapporte à la catégorie d'âge, la situation est contrastée des deux côtés de la frontière : pour l'année 2013, la part des 15-64 ans s'élève à 66,3% dans les régions espagnoles et à 62,8% dans les régions françaises.

Carte 3 : Densité de population en Europe en 2012



Source : annuaire régional Eurostat 2014.

Carte 4 : Évolution démographique en Europe en 2012

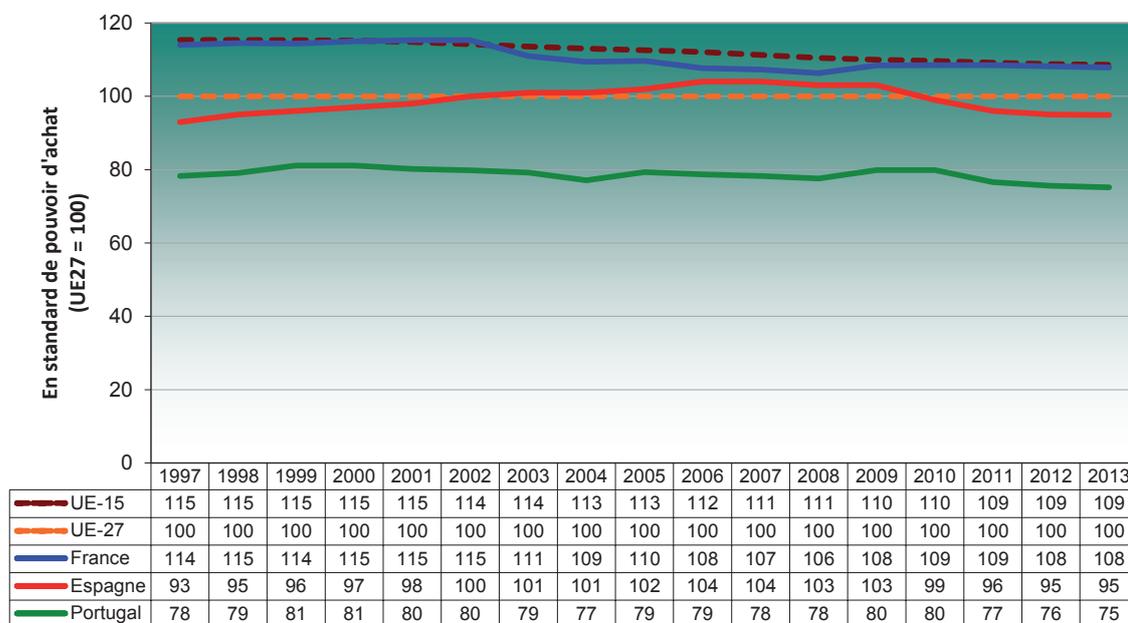


Source : annuaire régional Eurostat 2014.

2.5. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

Le graphique 3 montre l'évolution du PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat (SPA²), en prenant comme valeur de référence celle de l'Union européenne à 27 (UE-27 = 100).

Graphique 3 : Évolution du PIB aux prix du marché en SPA (période 1997-2013)



Source : Eurostat. Comptes nationaux annuels (nama_gdp_c).

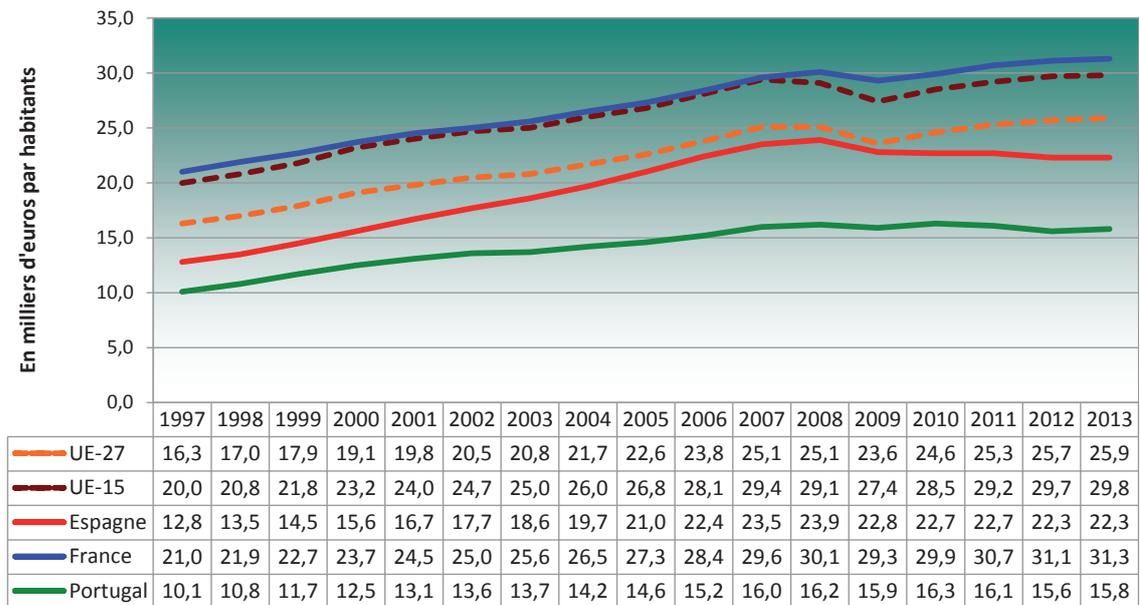
Les dernières données publiées montrent une stabilisation des valeurs du PIB par habitant en SPA. En effet, les évolutions des deux dernières années sont inférieures à 2% pour les quatre cas analysés (UE-15, France, Espagne et Portugal). La comparaison avec les valeurs figurant dans le précédent document de l'OTP (document n° 6 – valeurs 2009) montre des évolutions significatives pour l'Espagne et le Portugal : respectivement – 8% et – 6% entre 2009 et 2013. Cette diminution correspond au fait que la quantité de biens et de services produits par l'Espagne et par le Portugal par habitant a subi une réduction. Durant la même période, le PIB par habitant de la France a également diminué, mais seulement de 0,5%.

Par ailleurs, le PIB par habitant en SPA de la France et de celui de l'ancienne UE-15 restent proches pendant la période 1997-2013 et évoluent de façon similaire au-dessus de la valeur de référence de l'UE-27. Par contre, les PIB par habitant en SPA de l'Espagne et du Portugal sont en dessous. Le PIB par habitant de l'Espagne a dépassé celui de l'UE-27, de 2003 à 2009, mais est repassé au-dessous depuis 2010.

L'unité « standard de pouvoir d'achat par habitant (UE-27 = 100) » gomme les phénomènes qui touchent l'ensemble de l'Europe, comme la crise économique de 2009. C'est pourquoi le graphique 4 est présenté ci-après ; celui-ci montre l'évolution du PIB en prix du marché (en milliers d'euros par habitant).

²Le 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.

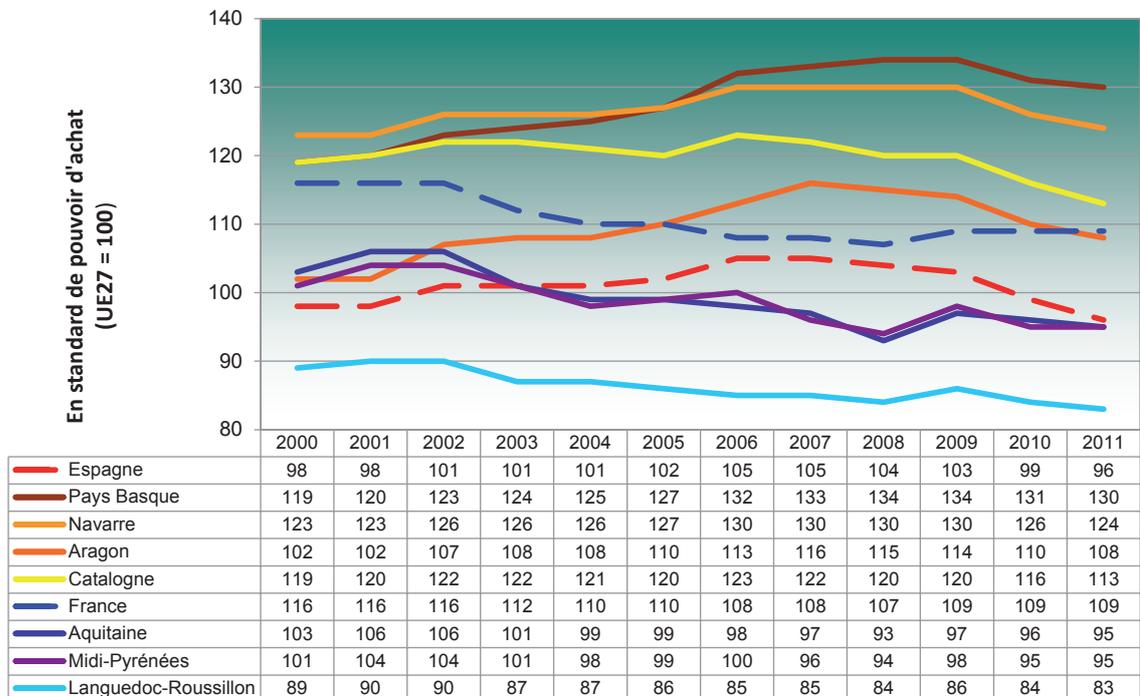
Graphique 4 : Évolution du PIB en prix du marché (période 1997-2013)



Source : Eurostat. Comptes nationaux annuels (nama_gdp_c).

Le PIB par habitant en prix du marché de la France a repris sa progression après 2009, suivant la tendance donnée par l'UE-27 et l'ancienne UE-15, tandis que ceux de l'Espagne et du Portugal ont tendance à stagner depuis 2009.

Graphique 5 : Évolution du PIB des régions proches des Pyrénées en standard de pouvoir d'achat (UE-27 = 100)

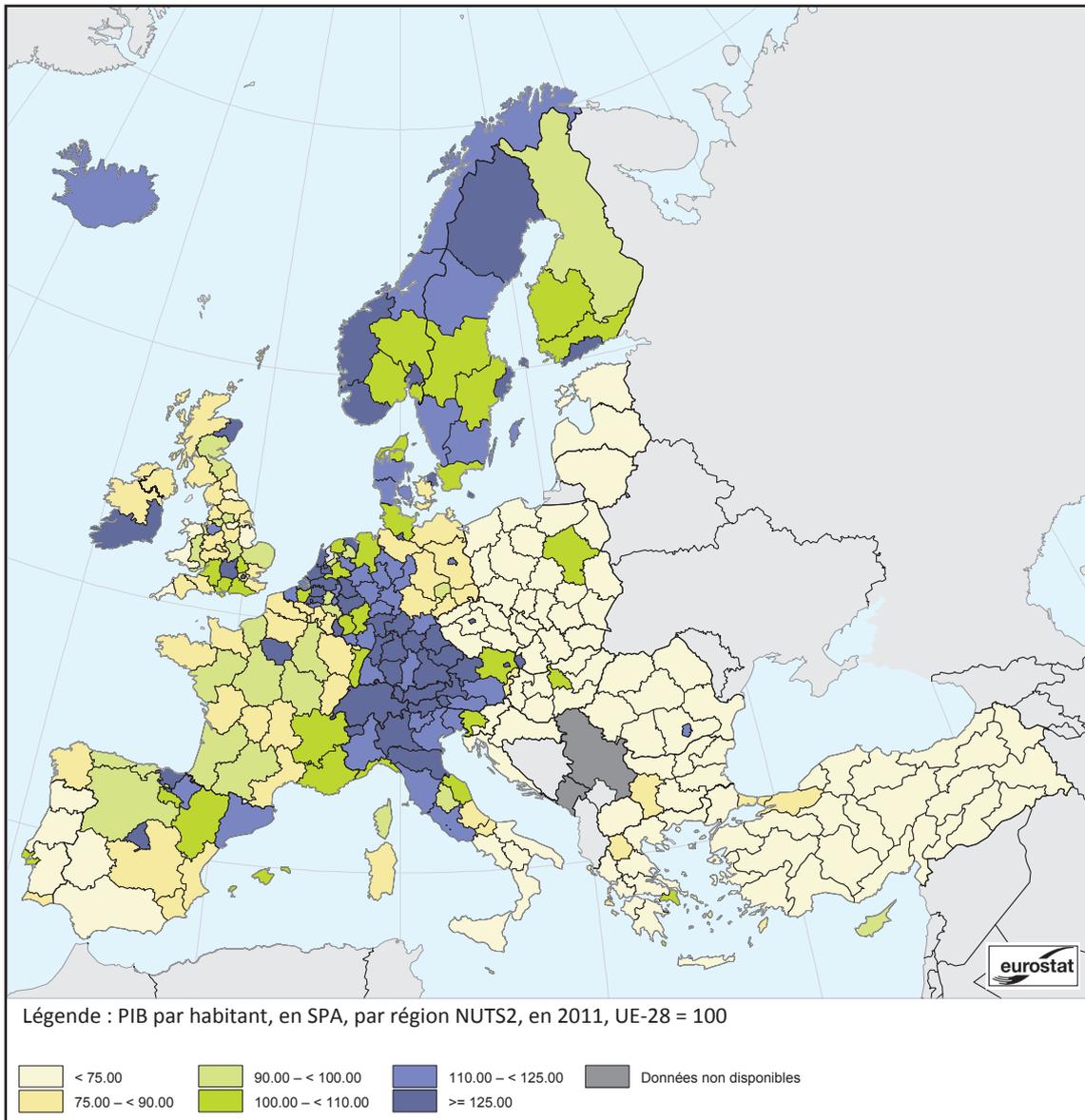


Source : Eurostat. Comptes annuels régionaux (nama_r_e2gdp).

Bien que le PIB en SPA par habitant de la France soit supérieur à celui de l'Espagne, pour les régions proches des Pyrénées, la situation est inversée : en effet, les quatre régions frontalières espagnoles ont un PIB en SPA par habitant supérieur à celui des trois régions frontalières françaises.

La comparaison avec les valeurs figurant dans le précédent document de l'OTP (document n° 6 – valeurs 2008) montre des évolutions pour les PIB régionaux semblables à celles des PIB nationaux. Le PIB des régions françaises reste relativement stable dans le temps, avec des variations inférieures ou égales à 2% entre 2008 et 2011, alors que le PIB des régions espagnoles a subi des variations plus prononcées, entre 4% et 7% sur la même période. Les régions frontalières espagnoles ont ainsi vu leur PIB en SPA par habitant diminuer fortement entre 2008 et 2011.

Carte 5 : PIB régional dans l'UE-27 (en 2012) exprimé en SPA



Source : annuaire régional Eurostat 2014.

2.6. COMMERCE EXTÉRIEUR

En 2012, le commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays européens (UE-27, pays candidats à l'adhésion à l'UE³ et reste de l'Europe géographique⁴) s'est élevé à 346,81 milliards d'euros et était réparti comme indiqué dans le tableau 3 ci-dessous.

Tableau 3 : Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2012 (en milliards d'euros)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal
Ancienne UE15	122,9	20,8	143,7	118,9	20,5	139,5	241,8	41,4	283,2
Pays intégrés en 2004	8,5	1,2	9,7	8,6	1,1	9,7	17,2	2,3	19,5
Pays intégrés en 2007	1,4	0,3	1,7	2,3	0,3	2,6	3,7	0,6	4,3
Pays candidats	3,2	0,1	3,4	5,1	0,4	5,4	8,3	0,5	8,8
Reste de l'Europe	15,5	1,8	17,3	12,5	1,1	13,6	28,1	2,9	30,9
Total	151,6	24,3	175,9	147,5	23,4	170,9	299,1	47,8	346,8

Source : Eurostat. Commerce extérieur.

La majorité des échanges de la péninsule Ibérique ont pour origine et destination l'UE-27, et plus particulièrement les pays qui formaient l'ancienne UE-15. Les pays de cette dernière représentent une part de marché de 82%. Viennent ensuite les pays du reste de l'Europe et ceux intégrés en 2004, avec respectivement 9% et 6%. La répartition entre les importations et les exportations de la péninsule Ibérique est très équilibrée : 51% - 49%.

Le graphique suivant montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les pays du reste de l'Europe géographique pendant la période 2000-2012.

Graphique 6 : Évolution du commerce extérieur de l'ensemble de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2000 et 2012



Source : Eurostat. Commerce extérieur.

³Croatie, Islande, Monténégro, République yougoslave de Macédoine et Turquie.

⁴Principauté d'Andorre, Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Biélorussie, Géorgie, Liechtenstein, République de Moldavie, Monténégro, Norvège, Russie, San Marino, Serbie, Suisse et Ukraine.



Après avoir chuté au cours des années 2008 et 2009, les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe se sont redressés en 2010 et 2011 (augmentation de 24% en deux ans), puis ont à nouveau diminué de 3% en 2012. Cette année-là, ce sont les échanges avec les pays de l'UE-27 qui ont diminué ; en revanche, ceux avec les pays candidats et les pays du reste de l'Europe ont augmenté de 5%.

Le tableau 4 montre les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe, en termes de tonnage des marchandises transportées et en distinguant les importations et les exportations.

Tableau 4 : Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2012 (en millions de tonnes)

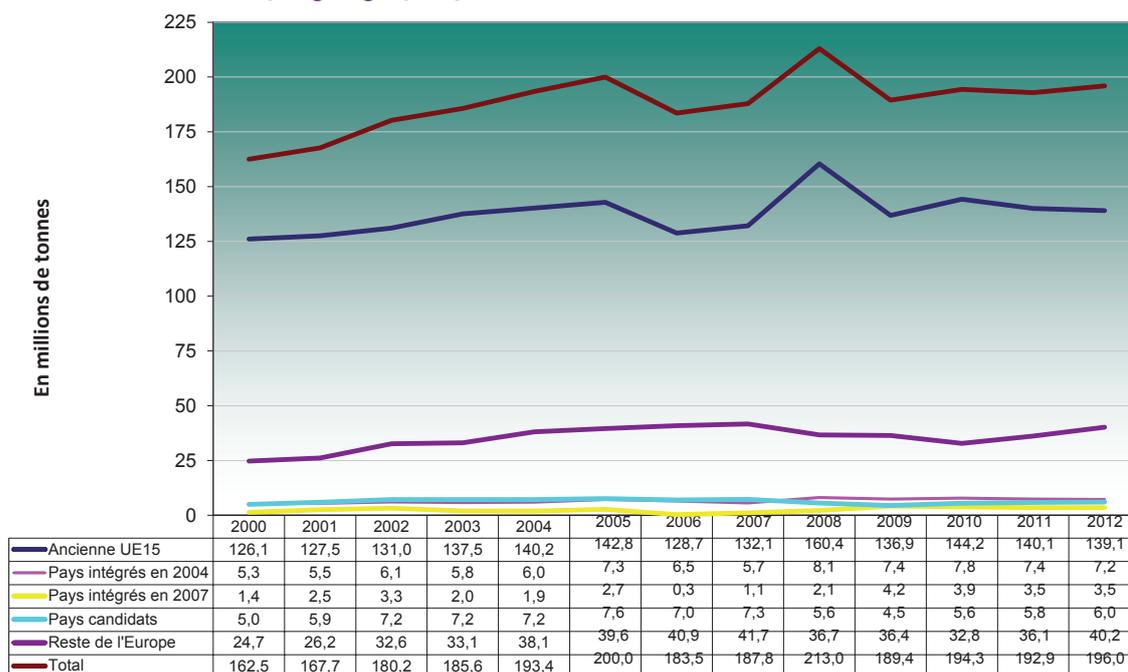
	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal
Ancienne UE15	53,9	8,9	62,8	66,1	10,2	76,2	120,0	19,1	139,1
Pays intégrés en 2004	2,7	0,3	3,1	3,8	0,4	4,1	6,5	0,7	7,2
Pays intégrés en 2007	1,7	0,6	2,3	1,1	0,1	1,1	2,8	0,7	3,5
Pays candidats	2,2	0,2	2,3	3,3	0,3	3,7	5,5	0,5	6,0
Reste de l'Europe	28,6	3,0	31,6	7,7	0,9	8,6	36,3	3,9	40,2
Total	89,1	13,0	102,2	82,0	11,8	93,8	171,1	24,9	196,0

Source : Eurostat. Commerce extérieur.

Pour l'année 2012, les tonnages des importations et des exportations sont très équilibrés (52% - 48%), ce qui n'était pas le cas auparavant (en 2009 : 60% - 40%). Toutefois, la répartition des échanges avec les différents groupes de pays diffère selon qu'ils sont examinés en valeur monétaire ou en tonnage. Ainsi, les échanges avec l'ancienne UE-15 représentent 71% en tonnage et 82% en valeur monétaire, et les échanges avec les pays du « reste de l'Europe » représentent 21% en tonnage et 9% en valeur monétaire. Cette différence est encore plus marquée si l'on ne considère que les importations : les ratios deviennent 62% en tonnage et 82% en valeur monétaire pour l'ancienne UE-15, et 31% en tonnage et 10% en valeur monétaire pour le « reste de l'Europe ».

Le graphique 7 montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe au cours de la période 2000-2012.

Graphique 7 : Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2000 et 2012 (en millions de tonnes)



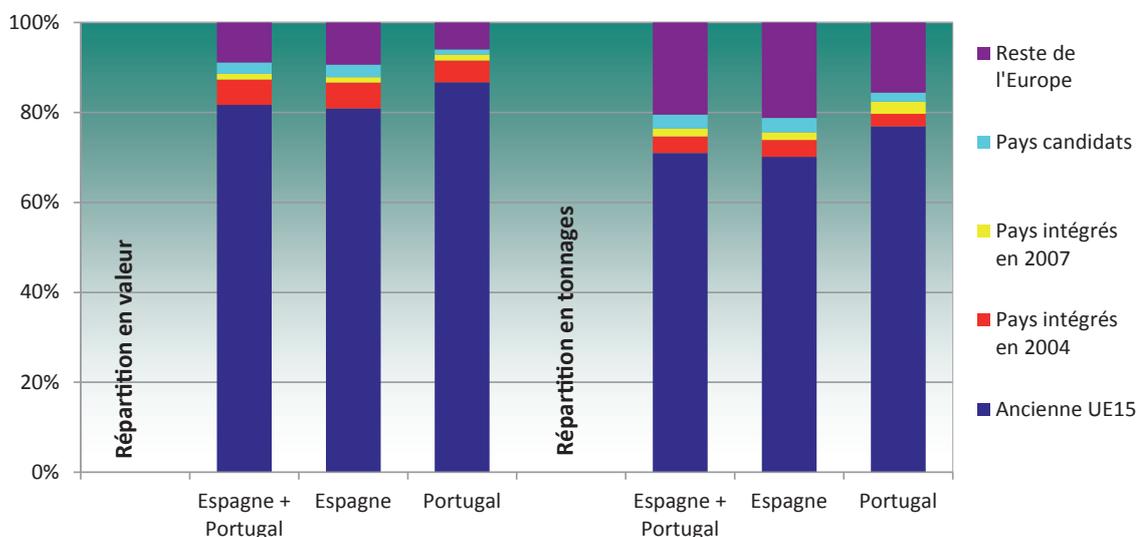
Source : Eurostat. Commerce extérieur.

Entre 2000 et 2012, le commerce extérieur, en tonnage, de l'Espagne et du Portugal avec les pays de l'Europe géographique a augmenté, en moyenne, de 1,7% par an.

Depuis la forte chute de l'année 2009, le tonnage des marchandises échangées entre la péninsule Ibérique et l'Europe est resté relativement stable.

Le graphique 8 montre la répartition du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays de l'Europe géographique, exprimée en valeur monétaire et en tonnage.

Graphique 8 : Commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2012

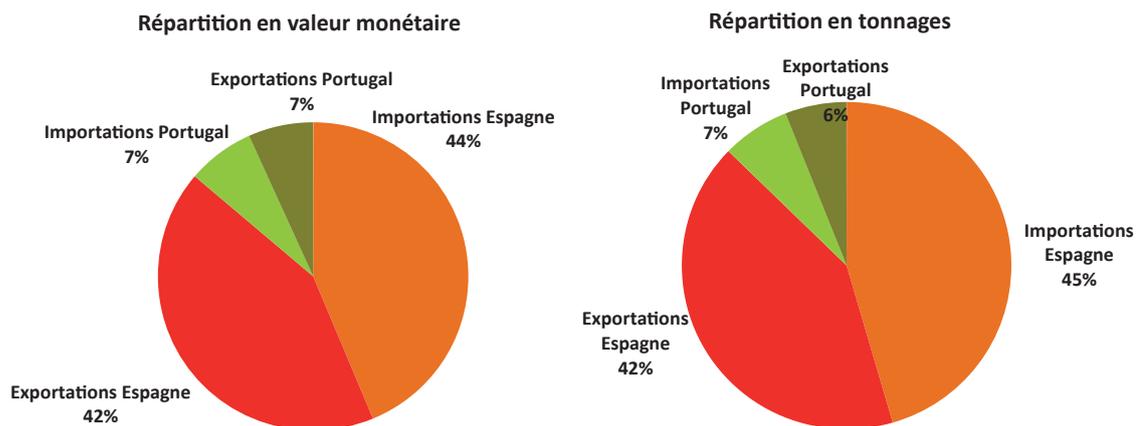


Source : Eurostat. Commerce extérieur.

Le graphique 8 met en évidence l'importance du commerce extérieur de la péninsule Ibérique avec les pays de l'ancienne UE-15 (71% en tonnage et 82% en valeur monétaire) ainsi que la faible valeur monétaire des produits échangés hors UE (21% en tonnage et 9% en valeur monétaire).

Le graphique 9 rend compte des parts respectives de l'Espagne et du Portugal dans le commerce extérieur de la péninsule Ibérique avec les autres pays de l'Europe géographique.

Graphique 9 : Part de l'Espagne et du Portugal dans le commerce de la péninsule Ibérique avec l'Europe géographique en 2012



Source : Eurostat. Commerce extérieur.

La part de l'Espagne dans le commerce extérieur de la péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe géographique s'élève à 86% en valeur monétaire et 87% en tonnage, celle du Portugal s'élève à 14% en valeur monétaire et 13% en tonnage.

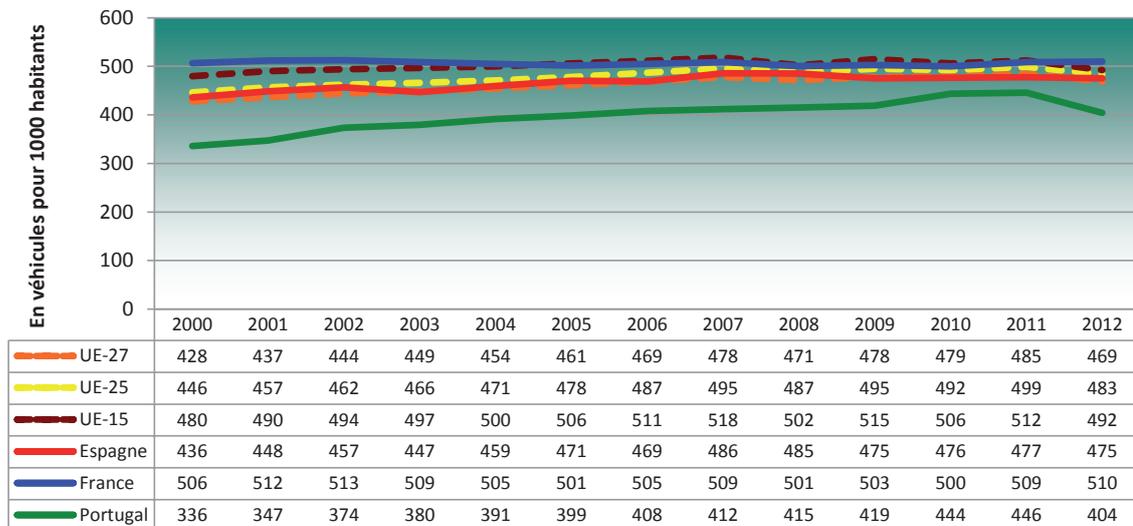
Le graphique 9 permet aussi de visualiser la balance commerciale de la péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe géographique. Aussi bien pour l'Espagne que pour le Portugal, la répartition entre importations et exportations est équilibrée en valeur monétaire (51% - 49%) et en tonnage de marchandises (52% - 48%). La comparaison avec les données 2009 publiées dans le précédent document de l'OTP montre une importante augmentation de la part des exportations, qui était alors de 43% en valeur monétaire et de 40% en tonnage.

2.7. TAUX DE MOTORISATION

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

Le graphique 10 montre l'évolution du taux de motorisation en Espagne, au Portugal et en France ainsi que dans les pays qui ont formé l'UE-15, l'UE-25 puis l'UE-27.

Graphique 10 : Évolution du taux de motorisation (nombre de véhicules par millier d'habitants)



Source : Eurostat, « Chiffres clés du transport » du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, pour les données 2010 à 2012 de la France.

Note : il manque les données concernant le parc de véhicules de certains pays dans la base de données d'Eurostat (à partir de l'année 2009). Les valeurs moyennes sur les trois périmètres européens ne sont pas totalement cohérentes d'une année à l'autre : en 2009, il manque le Danemark et le Royaume-Uni ; en 2010, le Danemark et la France ; en 2011, le Danemark, la Grèce, la France et Chypre ; en 2012, le Danemark, la Grèce, la France, l'Italie et la Suède.

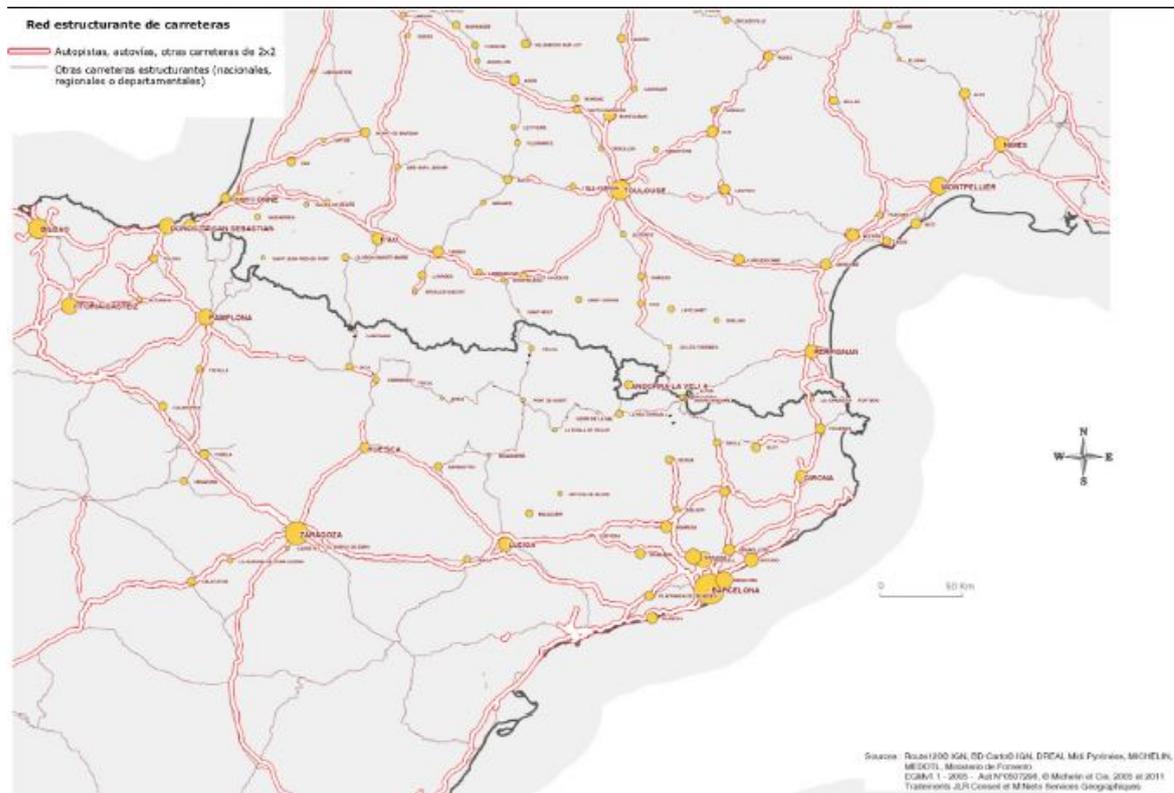
3 INFRASTRUCTURES

3.1. ROUTES

3.1.1. Réseau routier pyrénéen

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

Carte 6 : Structure du réseau routier pyrénéen (2013)



Le tableau 5 répertorie les 26 routes qui traversent la frontière franco-espagnole et une 27^e 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.

La circulation des véhicules 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 RN 10 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 camions de plus de 11 tonnes ne peuvent traverser le village du Perthus et la circulation des poids lourds de plus de 20 tonnes est interdite sur la RN 114, entre Port-Vendres et la frontière.



- À Bourg-Madame, depuis 2007, la 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 Puigcerdà-Llívia.

Tableau 5 : Points de passage frontaliers des Pyrénées

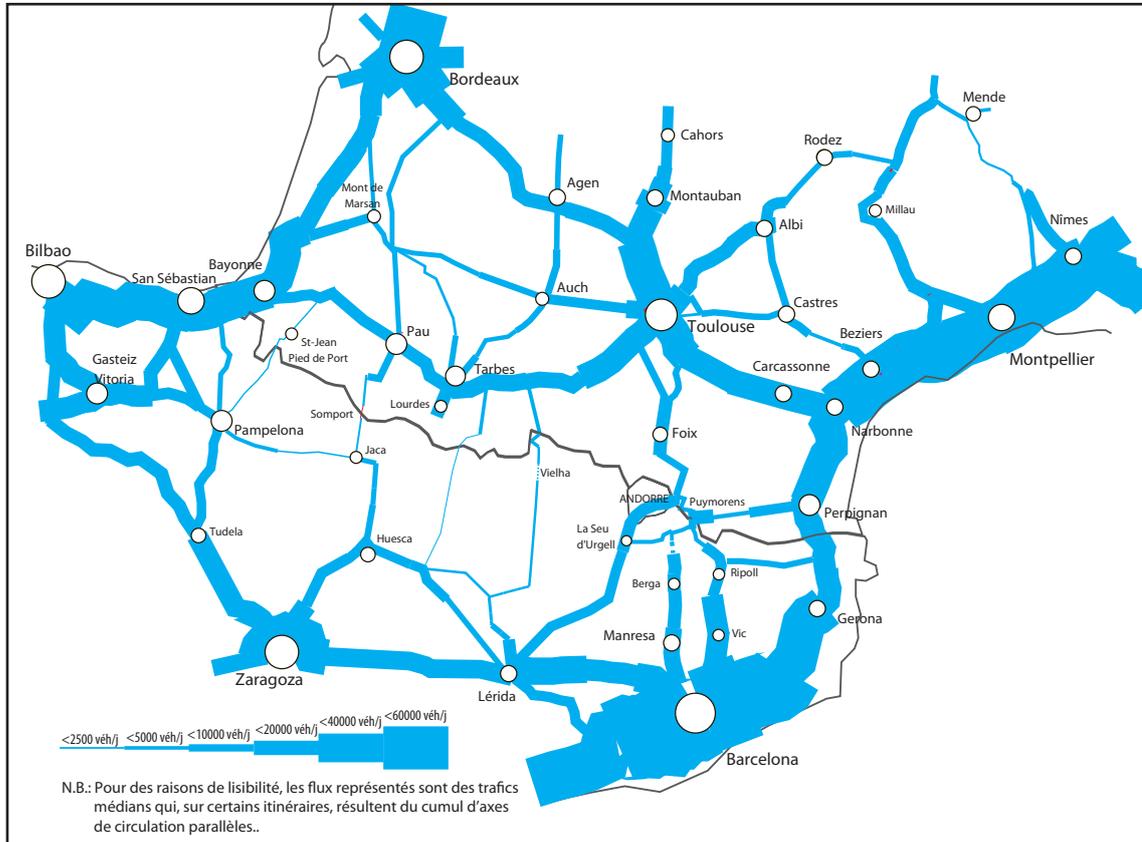
CÔTÉ FRANÇAIS		CÔTÉ ESPAGNOL	
Route	Point de passage frontalier	Point de passage frontalier	Route
RD 912	Hendaye	Irún	GI-636-H
RN 10	Hendaye (Béhobie) – Bordeaux	Donostia/San Sebastián - Irún	GI-636
A-63	Hendaye (Biriadou) – Bayonne	Donostia/San Sebastián - Irún	A-8-A
RD 404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibardin	NA-1310
RD 406	Sare Ouest	Puerto de Lizuniaga	NA-4410
RD 306	Col de Lizarieta	Etxalar – Lizarieta	NA-4400
RD 20	Ainhua – Dancharia – Bayonne	Pamplona – Landibar	N-121-B
RD 949	St. Étienne de Baygorry	Erratzu – Izpegui	NA-2600
RD 58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi – Olaberri	N-138
RD 933	St. Jean Pied-de-Port – Orthez	Pamplona - Roncesvalles - Valcarlos	N-135
RD 26	Larrau – Tardets	Ochagavía	NA-2011
RN 132	La Pierre St. Martin – Arette	Isaba – Piedra de San Martin	NA-1370
RN 134	Somport - Pau (tunnel du Somport)	Huesca - Somport (túnel de Somport)	N-330
RN 134	Col du Somport	Huesca – Somport (puerto de Somport)	N-330
RD 934	Pourtalet – Laruns – Pau	Huesca – Portalet	A-136
RD 929	Aragouet – Lannemezan	Barbastro - Bielsa	A-138
RD 618	Col du Portillon - Bagnères-de-Luchon	Puerto del Portilhon	N-141
RN 125	Fos – Montréjeau	Lleida - Vielha - Les	N-230
RN 22	Andorre - Ax - Toulouse	La Seu d'Urgell - Andorra	N-145
RD 68	Puigcerdà – Llívia	Puigcerdà – Llívia	N-154
RN 20	Bourg-Madame – Toulouse	Barcelona - Puigcerdà	N-152
RD 115	Prats de Molló	Molló - Coll d'Ares	C-38
RD 3	Coustouges	Maçanet de Cabrenys	GI-503
RD 13	Céret	La Vajol	GI-501
RN 9	Le Perthus – Perpignan	Barcelona - La Jonquera	A-2
A-9	Le Boulou – Perpignan	Barcelona - La Jonquera	AP-7
RN 114	Cerbère – Perpignan	Barcelona - Figueres - Portbou	N-260

Sources : ministère du Fomento – DG Carreteras et ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

3.1.2. Trafic total

La carte 7 montre le trafic moyen journalier annuel sur les principaux axes de la zone frontalière en 2013.

Carte 7 : Trafic moyen journalier sur les principaux axes des Pyrénées en 2013

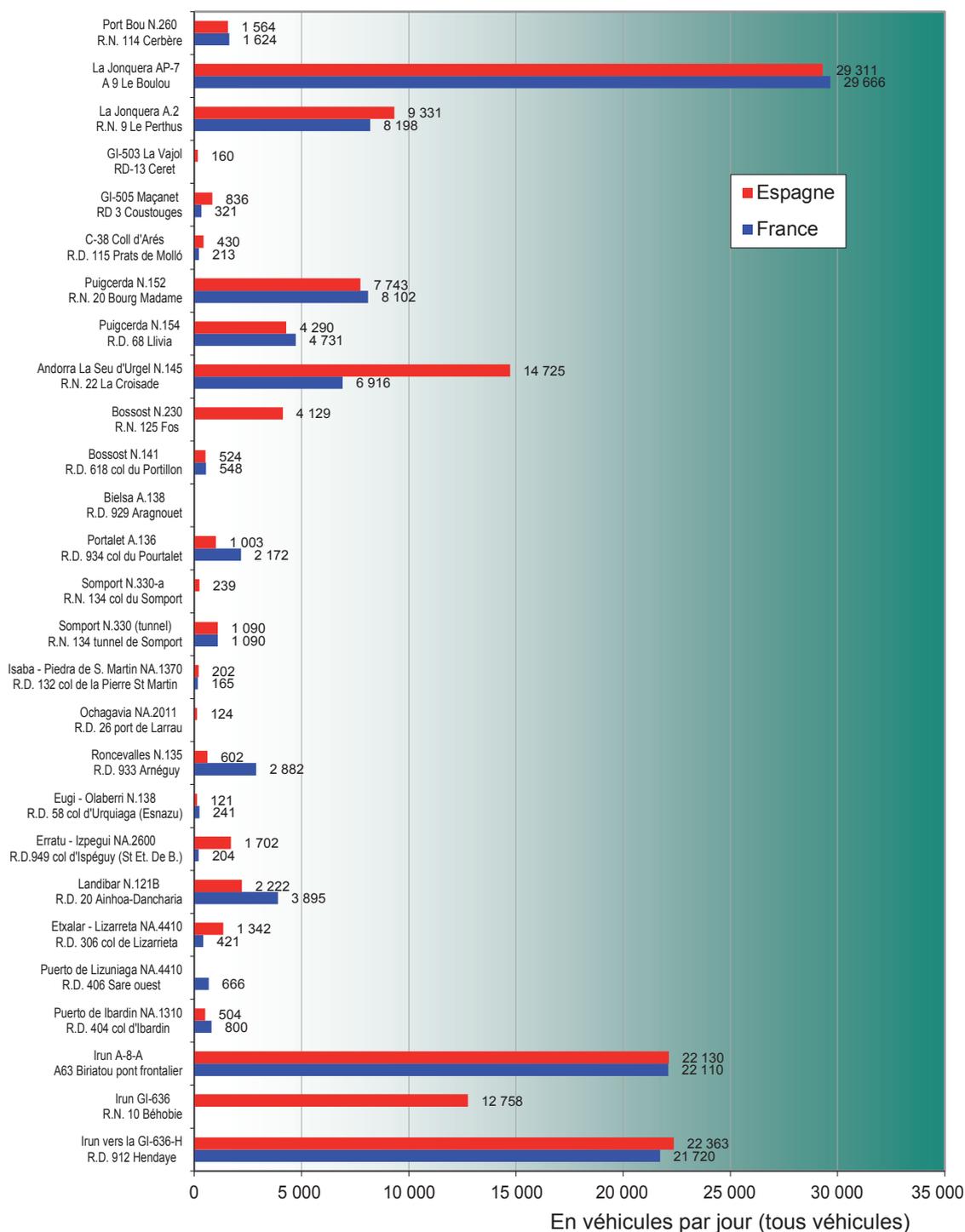


Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

En moyenne, 134 600 véhicules ont traversé la frontière franco-espagnole chaque jour en 2013. Le trafic total de véhicules a très légèrement augmenté (+0,3%) par rapport à 2012 (134 300 véhicules par jour en 2012). Le trafic aux extrémités atlantique et méditerranéenne représente 72% du total (71% en 2012).

Le graphique 11 montre le trafic moyen journalier (TMJ), tous véhicules confondus, aux points de passage frontaliers en 2013.

Graphique 11 : Trafic moyen journalier annuel aux points de passage frontaliers pendant l'année 2013 (tous véhicules confondus)



Source : ministère du Fomento - DG Carreteras, ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, ASF, Conseils départementaux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales.

Remarques concernant le graphique 11 :

- Dans le cas de l'itinéraire Andorre-La Seu d'Urgell-N145 / RN22-La Croisade, les chiffres fournis par le poste de comptage français affichent 7 800 véhicules de moins que ceux enregistrés côté espagnol. Cela s'explique par le fait qu'entre les deux points de comptage se trouve la principauté d'Andorre et que le nombre de véhicules qui vont ou viennent d'Andorre en provenance ou à destination de l'Espagne (comptabilisés côté espagnol) est plus élevé que le nombre de véhicules qui vont ou viennent d'Andorre en provenance ou à destination de la France (comptabilisés côté français).

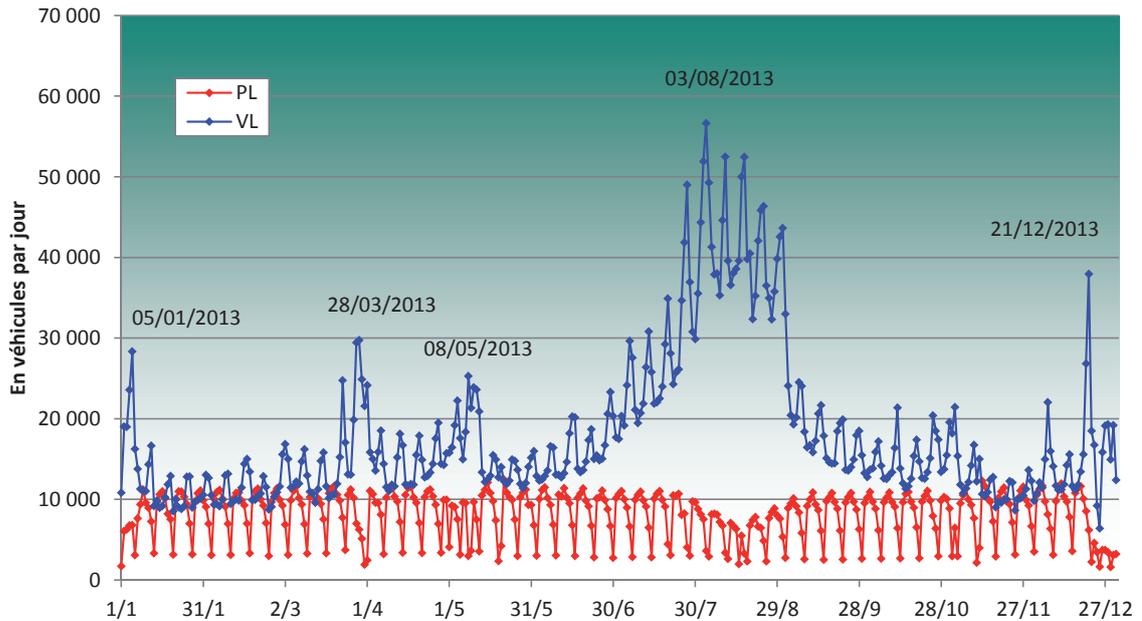


- Aucun trafic n'est indiqué pour le tunnel d'Aragnouet-Bielsa, qui a été fermé à la circulation en 2012 et durant une partie de l'année 2013 pour travaux.

Les routes sur lesquelles le trafic est le plus élevé sont les autoroutes du littoral : l'A63-A8 sur la façade atlantique et l'A9-AP7 sur la façade méditerranéenne, ainsi que le pont Saint-Jacques entre Irún et Hendaye coté atlantique (GI-636-H/RD912).

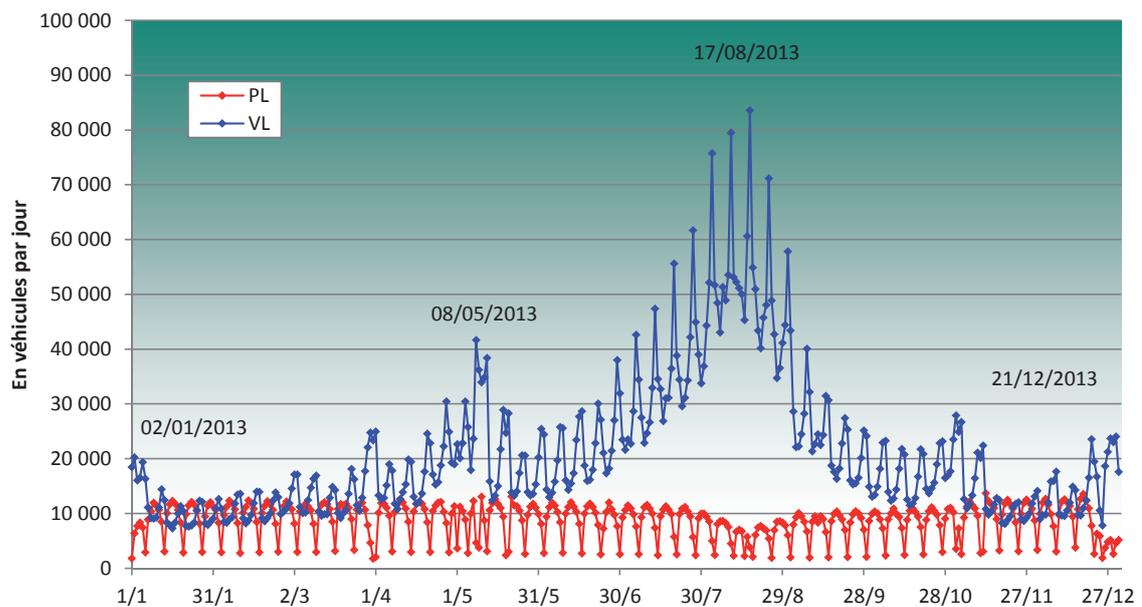
Les graphiques 12 et 13 représentent les trafics journaliers des deux axes autoroutiers.

Graphique 12 : Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A63 en 2013 (Bariatou)



Source : ASF.

Graphique 13 : Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A9 en 2013 (Le Perthus)



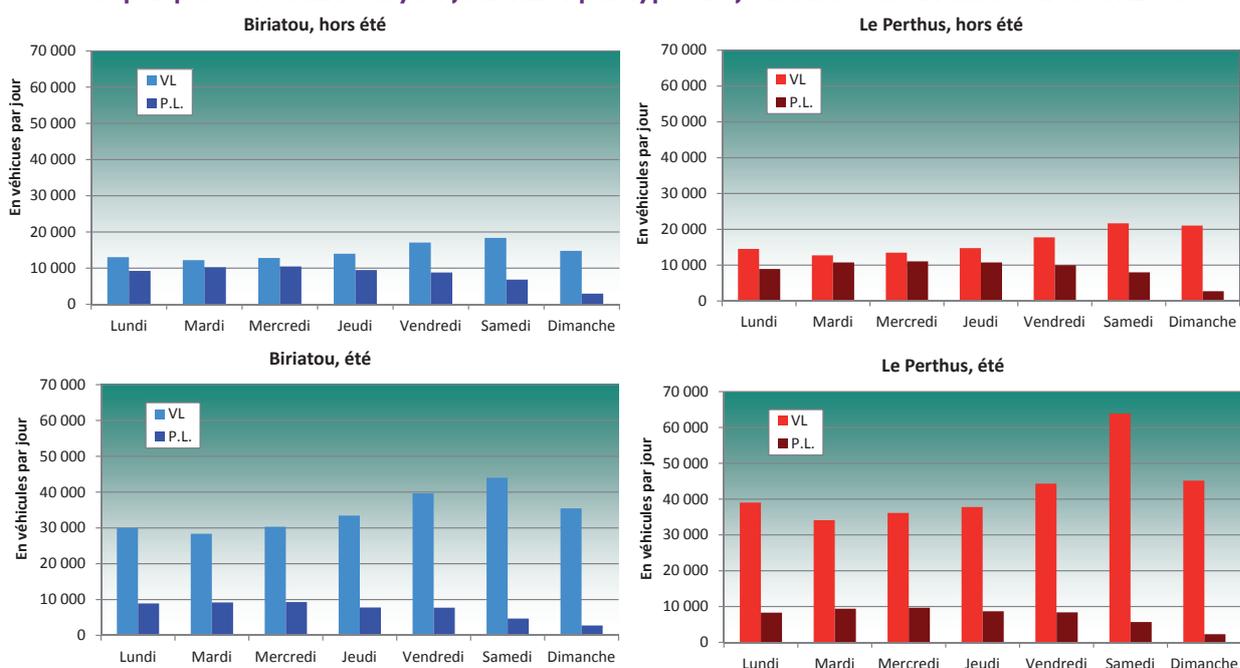
Source : ASF.

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

- Les deux autoroutes enregistrent une forte augmentation de leur trafic pendant les mois d'été (juillet et août). La circulation de véhicules légers atteint son maximum absolu en août, alors que le trafic des poids lourds diminue en raison des restrictions spéciales mises en place à l'occasion du chassé-croisé estival.
- Les autres pointes de trafic de véhicules légers coïncident avec les jours fériés, et plus particulièrement avec les vacances de Noël et de Pâques. Sur l'A63, on observe une pointe de trafic le 28 mars correspondant au jeudi avant Pâques, qui est férié pour plusieurs communautés autonomes espagnoles.
- Ces deux autoroutes connaissent une pointe de trafic de véhicules légers pendant le week-end, plus précisément le samedi, et un trafic minimum de poids lourds le dimanche (en raison des restrictions de circulation).

Pour une analyse détaillée du comportement du trafic sur les autoroutes du littoral en été (juillet et août) et pendant le reste de l'année, les graphiques 14 présentent le trafic moyen journalier par type de jour durant ces deux périodes.

Graphiques 14 : Trafic moyen journalier par type de jour sur les deux autoroutes en 2013



Source : ASF.

Les graphiques 14 montrent que :

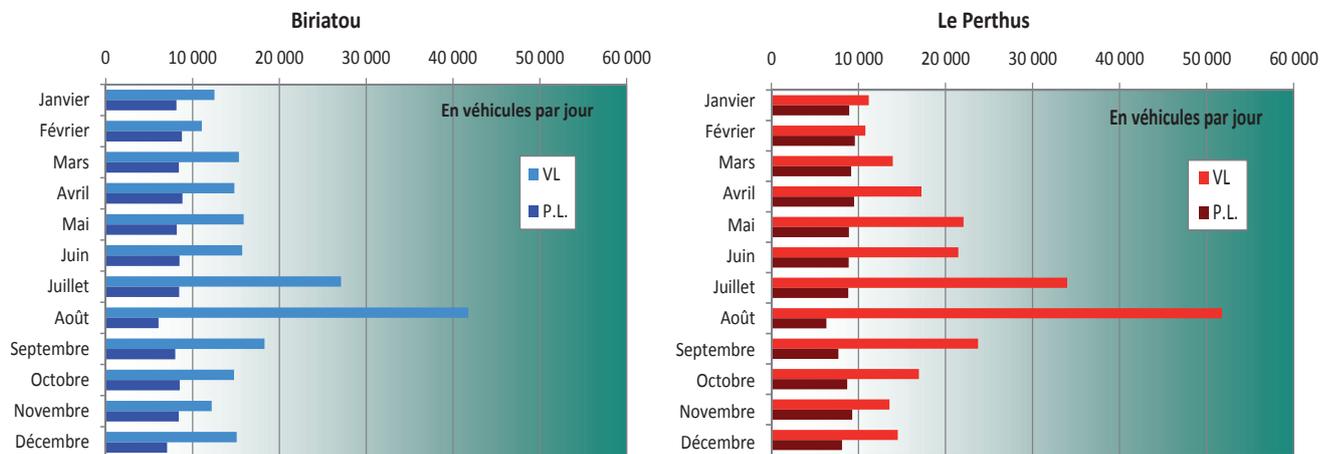
- Sur les quatre graphiques, on observe que le samedi est le jour de la semaine où circulent davantage de véhicules légers. Une moyenne journalière de 20 722 véhicules légers passe par Le Perthus et 17 524 par Biriattou hors période estivale. De la même façon, une moyenne journalière de 63 874 véhicules légers passe par Le Perthus et 44 002 par Biriattou pendant la période estivale. Le dimanche est le jour où circulent le moins de poids lourds (2 613/jour par Le Perthus et 2 835/jour par Biriattou hors période estivale, contre 2 289 poids lourds/jour par Le Perthus et 2 759/jour par Biriattou pendant la période estivale).



- Le mardi est le jour de la semaine où la différence entre le trafic des véhicules légers et celui des poids lourds est la plus faible. En période estivale, le mardi, 24 690 véhicules légers de plus que de poids lourds passent par Le Perthus, 19 169 dans le cas de Biriattou. Hors période estivale, le restant de l'année, ce sont 1 899 véhicules légers de plus que de poids lourds qui passent par Le Perthus, 1 883 dans le cas de Biriattou.
- En été, les deux autoroutes connaissent un trafic supérieur aux autres périodes de l'année, particulièrement pour l'A9 qui, réputée pour être un haut lieu de flux touristique estival, connaît une intensité moyenne journalière de circulation comprise entre 43 000 et 70 000 véhicules en été, contre 22 000 à 29 000 le reste de l'année.

Le graphique suivant met en évidence l'intensité moyenne de circulation pour les différents mois de l'année, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

Graphique 15. Trafics moyens mensuels sur les autoroutes côtières en 2013



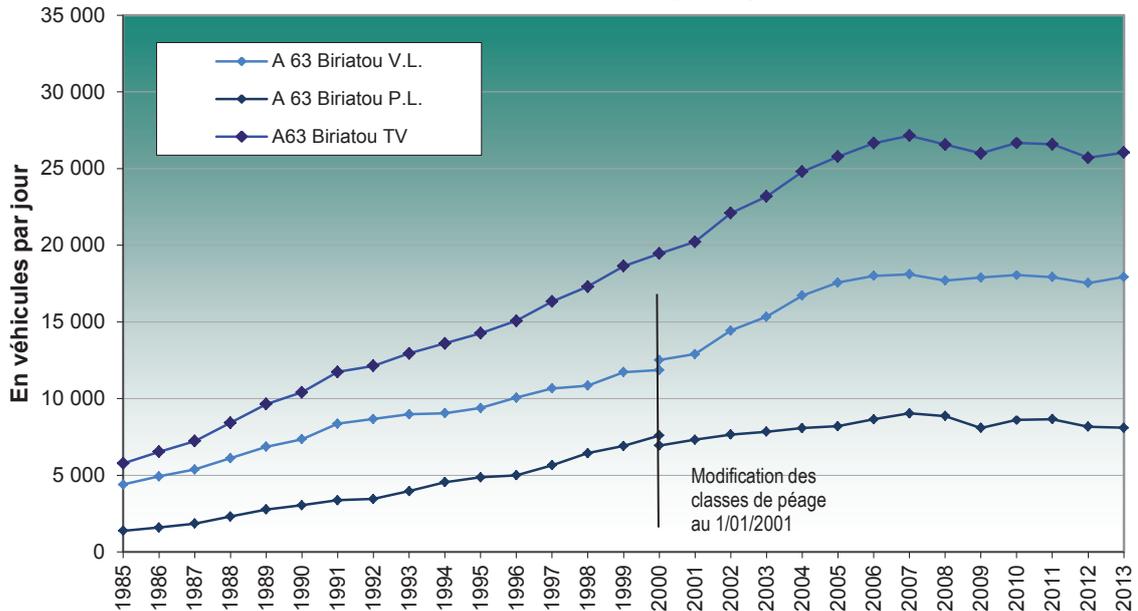
Source : ASF.

Depuis peu de temps, on observe une augmentation du trafic estival de véhicules légers et une diminution, bien que moins accentuée, du trafic de poids lourds à la même période. En général, les deux passages frontaliers ont des intensités de trafic comparables. L'écart le plus significatif se situe au niveau du flux de véhicules légers durant la période estivale, lorsque passent, chaque jour, une moyenne de 34 400 véhicules légers par Biriattou et 42 900 par Le Perthus.

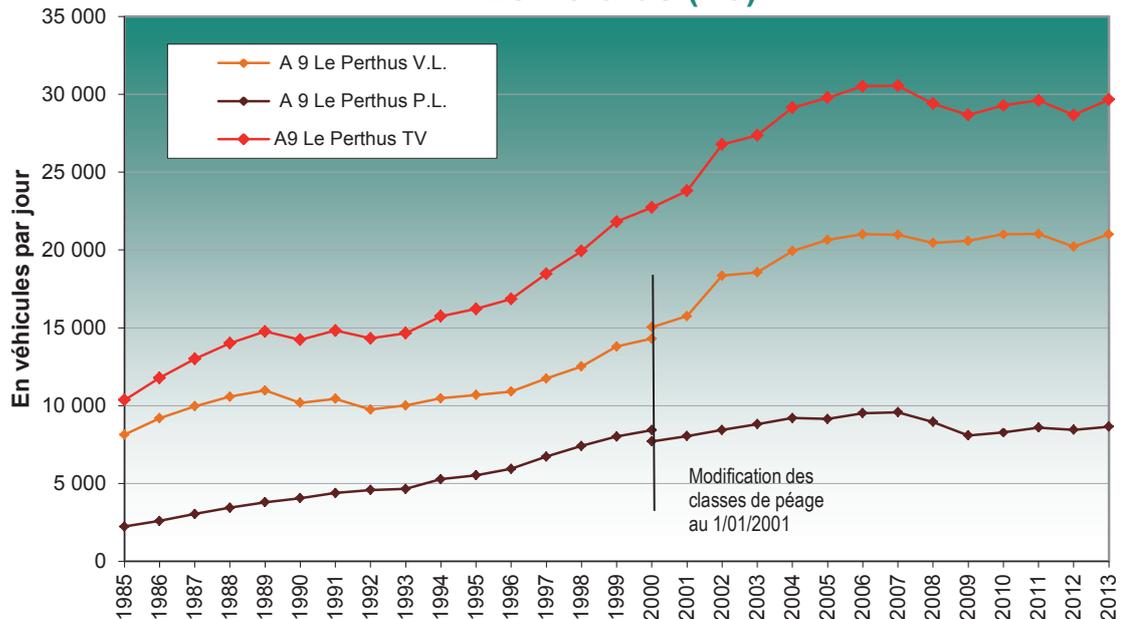
Le graphique 16 représente l'évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers, de poids lourds, et tous véhicules, pour la période 1985-2013.

Graphique 16. Évolution du trafic moyen annuel des deux autoroutes

Bariatou (A63)



Le Perthus (A9)



Source : ASF péages.

Dans le graphique précédent, le premier segment (2000-2006) montre une forte augmentation du trafic (36,9% à Bariatou et 34,3% au Perthus), et le second (2006-2013) met en évidence une diminution du trafic total de 2,3% à Bariatou et de 2,8% au Perthus. La tendance, pour les deux autoroutes, prévoit une intensité moyenne quotidienne autour de 26 000-29 000 véhicules quotidiens pour Bariatou et Le Perthus.

3.1.3. État du réseau routier structurant en 2013

Carte 8. Réseau routier structurant proche des Pyrénées en 2013 et projets en cours



Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

3.1.4. Programmation des actions concernant les routes

Lors du 24^e sommet franco-espagnol, qui s'est tenu le 1^{er} décembre 2014 à Paris, les deux pays ont décidé, qu'en matière de routes, la France réaliserait d'importants travaux pour améliorer la sécurité et le contournement urbain sur l'axe E7/RN 134, dans les Pyrénées-Atlantiques. Ces travaux auront pour objectif de fluidifier le trafic sur cet itinéraire, qui est une voie de communication entre les deux pays particulièrement importante. De même, l'Espagne a déclaré qu'elle allait mettre en service l'autoroute A-23 Huesca-Jaca, dont trois tronçons ont déjà été inaugurés en 2014, d'une longueur totale de 10,7 kilomètres.

Au cours du précédent sommet franco-espagnol, qui a eu lieu à Madrid le 27 novembre 2013, il avait été décidé, s'agissant des infrastructures routières, de poursuivre l'amélioration de la sécurité des liaisons transpyrénéennes par route, sans que cela ne remette en question toutefois l'augmentation future de leur capacité. En effet, ces voies de communication sont particulièrement exposées aux situations météorologiques défavorables, tel que l'axe Pau-Somport-Zaragoza, entre autres.



Voici une description synthétique des principales opérations d'infrastructures effectuées sur les routes franco-espagnoles situées dans la zone frontalière :

ITINÉRAIRE BORDEAUX – FRONTIÈRE ESPAGNOLE (AUTOROUTE A63)

Du côté français :

La RN10, entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne, a été transformée en l'autoroute A63 : la mise aux normes autoroutières et son élargissement en une section de 2x3 voies, le long de ses 104 kilomètres, a été achevée en avril 2014.

L'élargissement de la section à 2x3 voies concerne aussi la section Saint-Geours-de-Maremne-Biriatou (frontière) de l'autoroute A63. La partie centrale Ondres-Biarritz (18 km) est terminée depuis 2012. Le tronçon Sud Biarritz-Biriatou (22 km) est en cours de réalisation.

ITINÉRAIRES HUESCA – JACA - TUNNEL DU SOMPORT ET DE PAMPELUNE – JACA – TUNNEL DU SOMPORT

La N-330, entre Jaca et le tunnel du Somport, est une route conventionnelle de 25 kilomètres de long, qui relie Jaca avec la frontière française à travers le tunnel susnommé. Le projet d'aménagement de ce tronçon est à l'étude.

La N-330 est également l'un des accès à la France, depuis Jaca, sur l'itinéraire qui relie la corniche cantabrique à la Catalogne (constitué des futures autoroutes A-21, A-23, A-22 et A-27), et à partir de Huesca. La construction des autoroutes A-21 et A-23 a débuté. Ces deux projets, en cours de réalisation, disposent déjà de tronçons en service.

ITINÉRAIRE PAU – TUNNEL DU SOMPORT, DU CÔTÉ FRANÇAIS – RN134 :

Pour la RN134, il est prévu de procéder à des aménagements de sécurité et à la réalisation de la déviation d'Oloron-Sainte-Marie.

ITINÉRAIRE LLEIDA – MONTRÉJEAU (PAR LE VAL D'ARAN)

Du côté espagnol :

Un projet concernant la N-230 est à l'étude, entre Lleida et la frontière française, en passant par Sopeira et Viella. Dans cette perspective, la construction d'une section de l'autoroute A-14 est prévue entre Lleida et Sopeira, tandis que pour le tronçon restant (Sopeira - frontière française), il est seulement envisagé de réaliser des travaux d'amélioration de la route existante. Un tronçon de l'A-14 est d'ores et déjà en service, entre Roselló et Almenar. La poursuite du tracé de l'autoroute A-14 est en cours d'étude et de réalisation.

Du côté français :

L'itinéraire Montréjeau – frontière espagnole relie l'autoroute A64 à l'Espagne, en empruntant la bretelle autoroutière du Val d'Aran et la RN125. Le choix d'aménagement de l'itinéraire est une route bidirectionnelle à deux voies de circulation, avec contournement des agglomérations. La déviation de Saint Béat – Arlos, longue de 6 kilomètres, est en construction ; elle comporte un tunnel d'un kilomètre et un pont traversant la Garonne. Sa mise en service du tunnel est prévue pour la fin de l'année 2017.



ITINÉRAIRE TOULOUSE – BARCELONE PAR LA RN20

La déviation d'Ax-les-Thermes est en construction (voie rapide de 6 km de long, à deux voies de circulation, et comprenant une section de 2x2 voies sur un tronçon de 1,3 km). Son entrée en service est prévue pour mi-2016.

Le tunnel de Puymorens a fait l'objet de travaux de modernisation en 2013 et 2014.

AXE PYRÉNÉEN (ACTUELLE N-260 ET A-26)

Entre Llançà et Olot, la construction de l'autoroute A-26 est en cours de réalisation. Elle passera par Figueres. Le tronçon entre Besalú et Olot, d'une longueur de 20 kilomètres, est déjà en service, tandis que le projet concernant la partie restante de la future autoroute est à l'étude.

ITINÉRAIRE BARCELONE – GIRONA - FRONTIÈRE FRANÇAISE PAR L'A-2/NII

La mise en œuvre du projet N-II est en cours. Ce programme prévoit un ensemble de travaux d'amélioration de la situation actuelle, avec réfection de la chaussée.

ITINÉRAIRE PERPIGNAN – FRONTIÈRE ESPAGNOLE (AUTOROUTE A9)

La section Perpignan-Espagne de l'autoroute A9 (40 km) fait l'objet de travaux d'élargissement à 2x3 voies. Ces travaux se déroulent en trois phases. Les 17 kilomètres de la partie nord – (Perpignan Nord-Perpignan Sud) – sont terminés depuis 2013. Les 15 kilomètres de la partie centrale – (Perpignan Sud-Le Boulou) – sont en cours de réalisation et les opérations seront achevées pour fin 2016. Les 8 kilomètres de la partie sud – (Le Boulou-Espagne) – sont à l'étude.

CONNEXION AVEC L'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. Des travaux d'amélioration de cette route sont en cours. Le nouveau tunnel du Bordar est actuellement en service.

3.1.5. Planification à long terme des routes au Portugal, en Espagne et en France

S'agissant du projet de planification du réseau de routes à long terme, la carte 9 présente une vision « objective ». Cette planification est proposée dans le cadre du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Ce réseau est l'instrument de référence qui fixe des caractéristiques homogènes, en accord avec les règles européennes du transport routier et intermodal de voyageurs ainsi que de marchandises.

Carte 9. Réseau routier. Horizon RTE-T

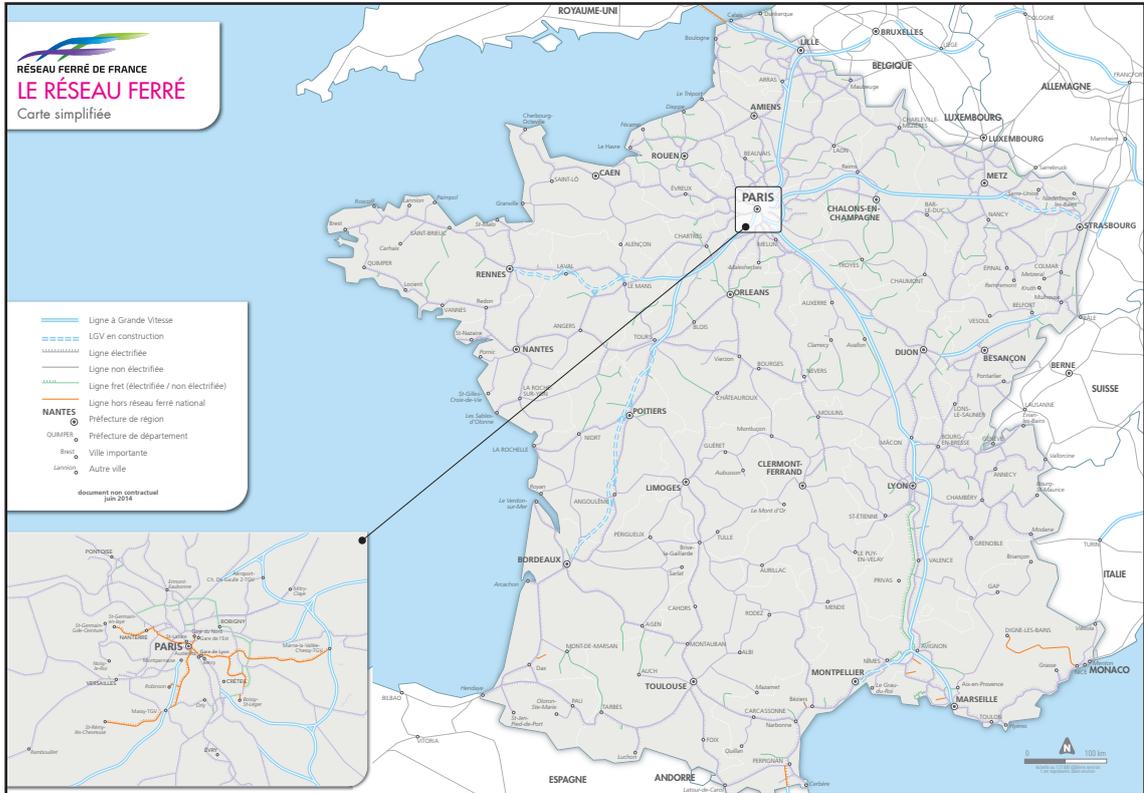


Source : Commission européenne. Mobility and Transport : Infrastructure -TEN-T - Connecting Europe.

3.2. RAIL

La carte 10 présente le réseau ferroviaire français.

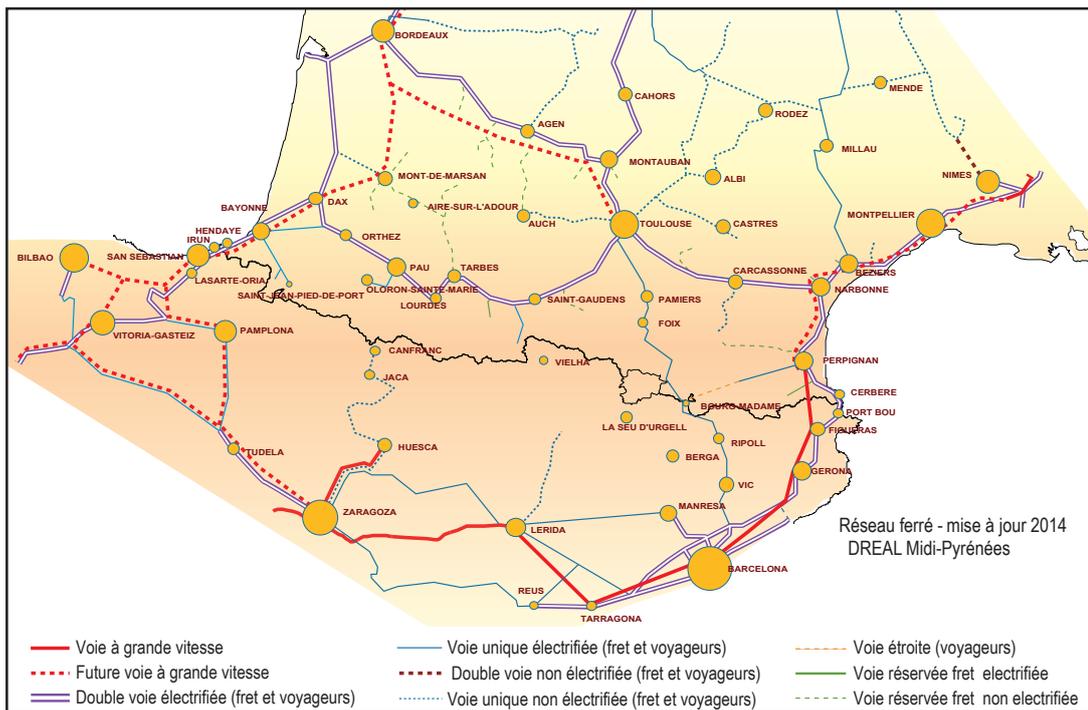
Carte 10. Réseau ferroviaire français



Source : RFF.

La carte 11 présente le réseau ferroviaire de la zone pyrénéenne et les projets en cours, mis à jour en 2014.

Carte 11. Réseau ferroviaire du secteur pyrénéen



Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.



3.2.1. Programmation d'actions concernant le rail

Lors du 24^e sommet franco-espagnol, qui s'est tenu le 1^{er} décembre 2014 à Paris, les deux pays ont confirmé l'intention de poursuivre l'étude du projet relatif au tronçon Montpellier-Perpignan, projet prioritaire du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Celui-ci permettrait de relier Barcelone et Paris en cinq heures. Une consultation publique pourrait être envisagée en 2016. Il a été également convenu du lancement d'une consultation publique concernant la LGV Bordeaux-Dax, avec la perspective d'une mise en service de la ligne en 2027, tandis que les études relatives à la liaison jusqu'à la frontière espagnole, puis jusqu'à Astigarraga, se poursuivent actuellement.

Il est aussi prévu de poursuivre la construction de la ligne à grande vitesse Vitoria-Gasteiz-Bilbao-Saint-Sébastien-frontière française, appelée communément « Y basque ». L'appel d'offres vient d'être lancé pour les deux nouveaux tronçons de l'itinéraire, depuis Vitoria jusqu'à la frontière.

L'Espagne et la France ont aussi exprimé leur intention de présenter une demande conjointe à la Commission européenne, dans le cadre du financement du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), destinée à promouvoir, à améliorer et à développer les capacités des liaisons ferroviaires entre les deux pays.

Ces derniers ont également confirmé le désir poursuivre la phase d'études concernant la traversée ferroviaire centrale des Pyrénées. Dans cette perspective, ils ont réaffirmé l'importance de la qualité des communications transpyrénéennes.

La déclaration conjointe, à l'issue du 23^e sommet franco-espagnol qui a eu lieu à Madrid en 2013, a permis aux gouvernements français et espagnol de livrer une information quant aux avancées des réalisations en matière d'infrastructures ferroviaires.

Sur la branche Méditerranée, l'Espagne a réalisé d'importantes avancées dans le projet d'extension de l'écartement UIC à partir de Castellbisbal (Barcelone), jusqu'à Valence et Alicante, en lançant les appels d'offres sur l'ensemble de l'itinéraire. En France, l'axe méditerranéen est marqué par le début des travaux de contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Sur la branche atlantique, en territoire espagnol, les travaux concernant le « Y basque » se poursuivent. Ces travaux permettront la mise en place d'un écartement mixte sur la voie conventionnelle jusqu'à la frontière. Au cours de l'année 2013, il a été procédé à la rédaction des études de la nouvelle ligne entre Astigarraga et la frontière française. La France a confirmé la perspective d'une future ligne entre Bordeaux et la frontière.

La France et l'Espagne ont en outre réaffirmé leur volonté de poursuivre le programme d'études préliminaires du projet d'un nouvel axe ferroviaire transpyrénéen de grande capacité, mis en œuvre par le Groupement européen d'intérêt économique « Traversée des Pyrénées à grande capacité » (GEIE TGC-Pyrénées). En 2013, l'étude sur les flux de marchandises s'est achevée et l'appel d'offres relatif à l'analyse territoriale en vue de la nouvelle ligne a été lancé.

Enfin, les deux pays ont également reconnu l'importance de progresser dans l'étude du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

S'agissant de la programmation des opérations liées au rail, voici le détail concernant les lignes ferroviaires espagnoles connectées à la France, à la date du 1^{er} janvier 2013 :

CONNEXION MÉDITERRANÉENNE :

LIGNE À GRANDE VITESSE MADRID – BARCELONE – FRONTIÈRE FRANÇAISE

Du côté espagnol :

La LGV 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 :

Les travaux de contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier ont démarré fin 2012 dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il s'agit de construire 80 kilomètres de ligne, dont 60 kilomètres à grande vitesse, ainsi que deux nouvelles gares. La mise en service est prévue pour fin 2017.

Les études préalables à l'enquête publique du projet de la nouvelle ligne Montpellier-Perpignan se poursuivent : la zone de passage de 1000 mètres de large a été validée en 2011, les caractéristiques de desserte (2 nouvelles gares) et de mixité - LGV mixte (fret et voyageurs) de Montpellier à Béziers, LGV voyageurs de Béziers à Rivesaltes - ont été définies en 2013. L'enquête publique est à l'horizon 2017.

Toulouse-Narbonne : les études préalables à la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) sont terminées. Toutefois, le projet a été classé à « horizon lointain » par la Commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ». Il ne fera donc pas l'objet d'un débat public à court terme.

LIGNE CONVENTIONNELLE ZARAGOSSE – HUESCA – CANFRANC – FRONTIÈRE FRANÇAISE

Du côté français :

Les travaux en vue de la remise en service du tronçon Oloron-Bedous ont commencé. Les études se poursuivent sur le tronçon Bedous-Canfranc.

NOUVELLE CONNEXION TRANSPYRÉNÉENNE DE GRANDE CAPACITÉ

Une nouvelle connexion transfrontalière est étudiée par le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) TGC-Pyrénées, qui a été constitué en 2009.

CONNEXION ATLANTIQUE : LIGNE À GRANDE VITESSE MADRID – VITORIA-FRONTIÈRE FRANÇAISE

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 à grande vitesse) est réalisée dans le cadre d'une concession pour la construction et l'exploitation. Les travaux ont commencé en 2012 et la mise en service est prévue pour 2017.

Dans le cadre du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sont soumises à enquête publique d'octobre à décembre 2014.

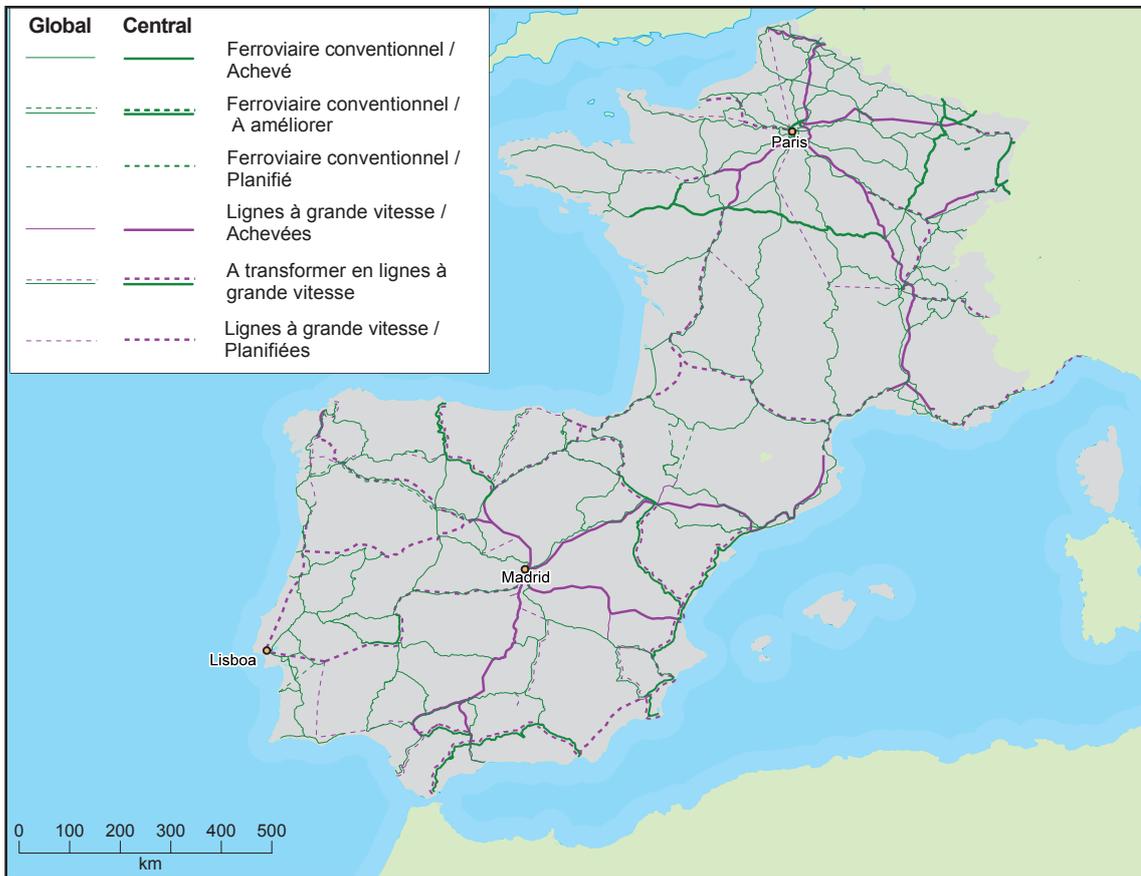
CONNEXION ATLANTIQUE : LIGNE CONVENTIONNELLE VITORIA – SAN SEBASTIÁN – IRÚN/HENDAYE

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 2012, elle était en cours de rénovation entre Saint-Sébastien et la frontière française.

3.2.2. Planification d'infrastructures ferroviaires à long terme au Portugal, en Espagne et en France

La carte suivante présente une vision à long terme des projets de lignes à grande vitesse sur le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

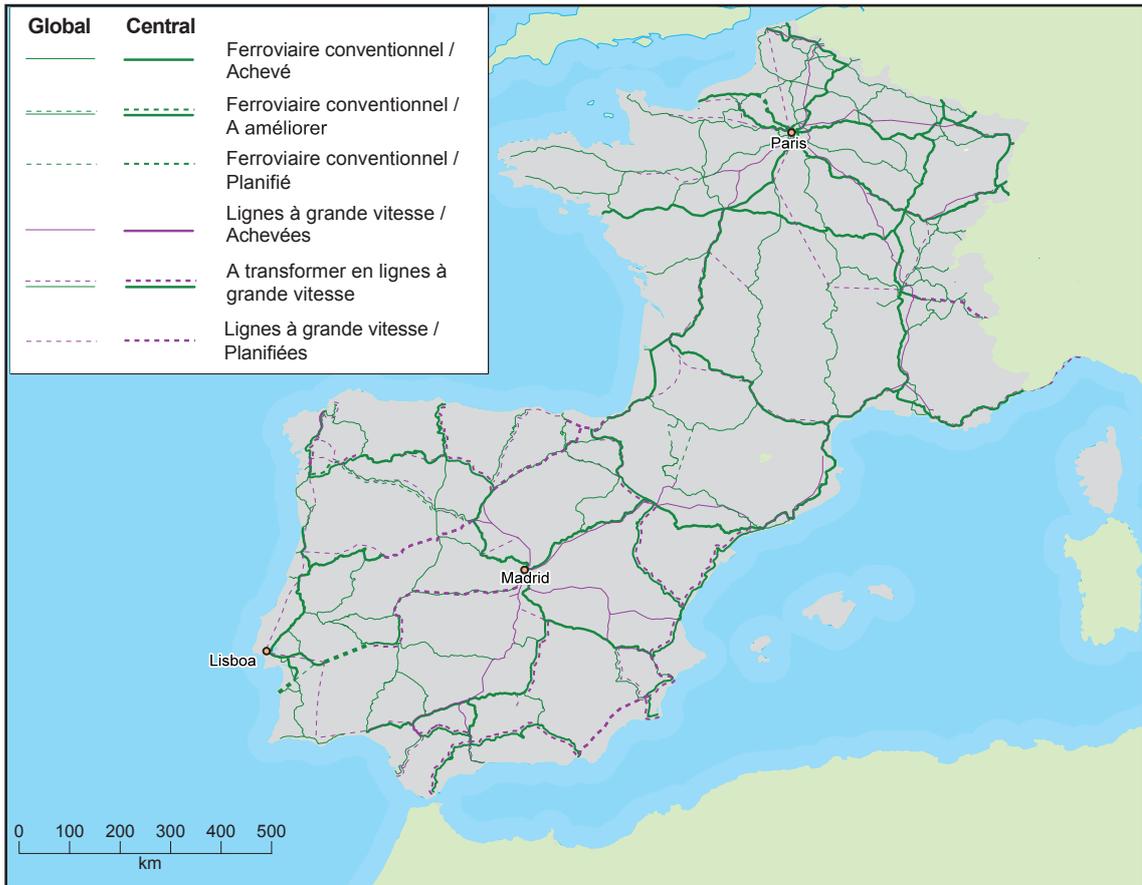
Carte 12. Réseau ferroviaire de passagers. Horizon RTE-T



Source : Commission européenne. Mobility and Transport : Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe

La planification en matière de transport ferroviaire de marchandises sur le Réseau de transport transeuropéen (RTE-T) représente également un ensemble de projets de long terme qui, dans le cas présent, se concentrent sur l'amélioration de l'acheminement des marchandises et des communications transfrontalières. La carte 13 montre la planification concernant le réseau du transport de marchandises dans le RTE-T.

Carte 13. Réseau ferroviaire de marchandises. Horizon RTE-T

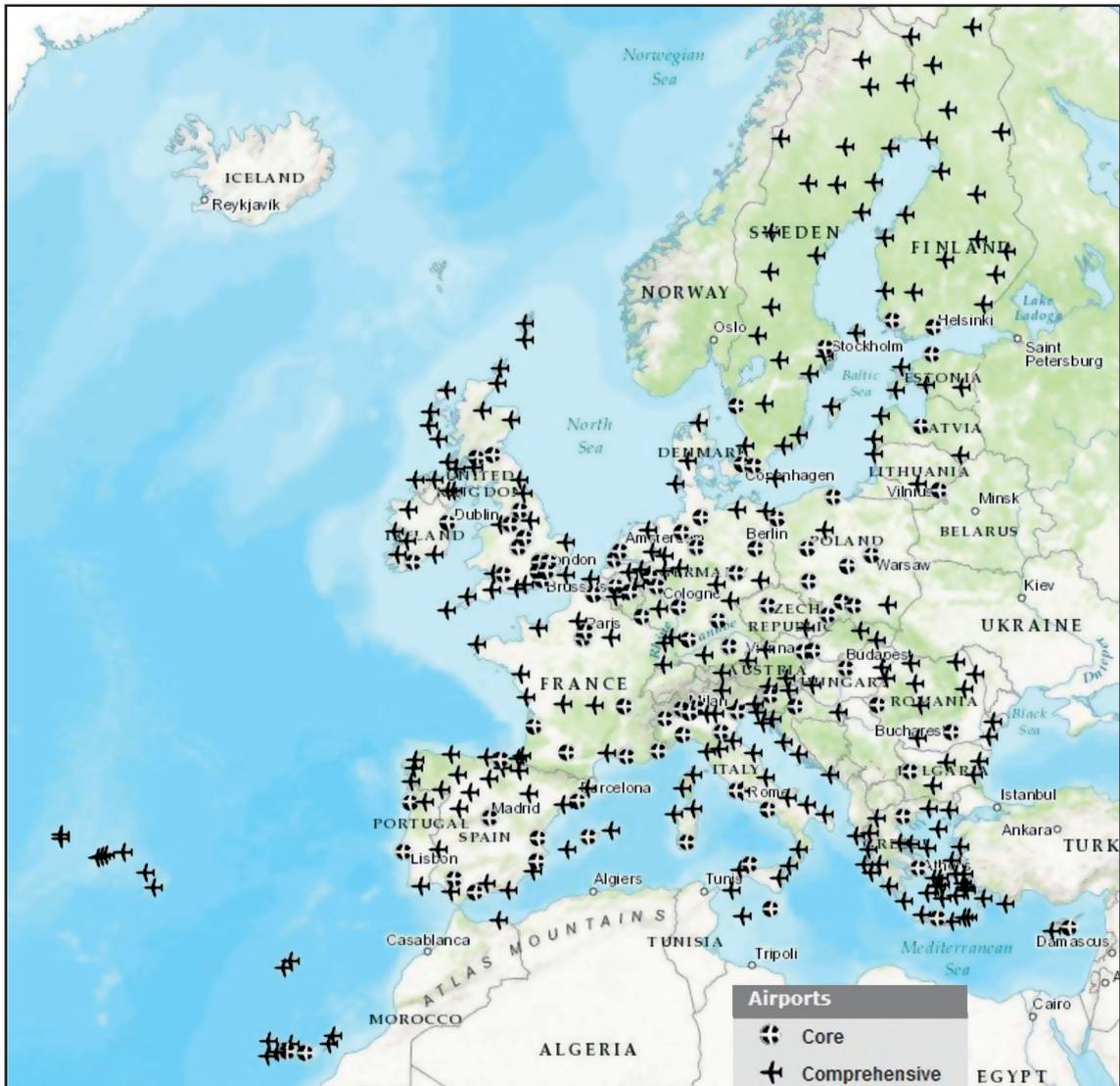


Source : Commission européenne. Mobility and Transport : Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.

3.3. AÉROPORTS

La carte 14 indique l'emplacement des principaux aéroports appartenant au Réseau trans-européen de transport des pays membres de l'Union européenne.

Carte 14. Aéroports du réseau RTE-T dans les pays membres de l'UE



Source : Commission européenne. Mobility and Transport : Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.

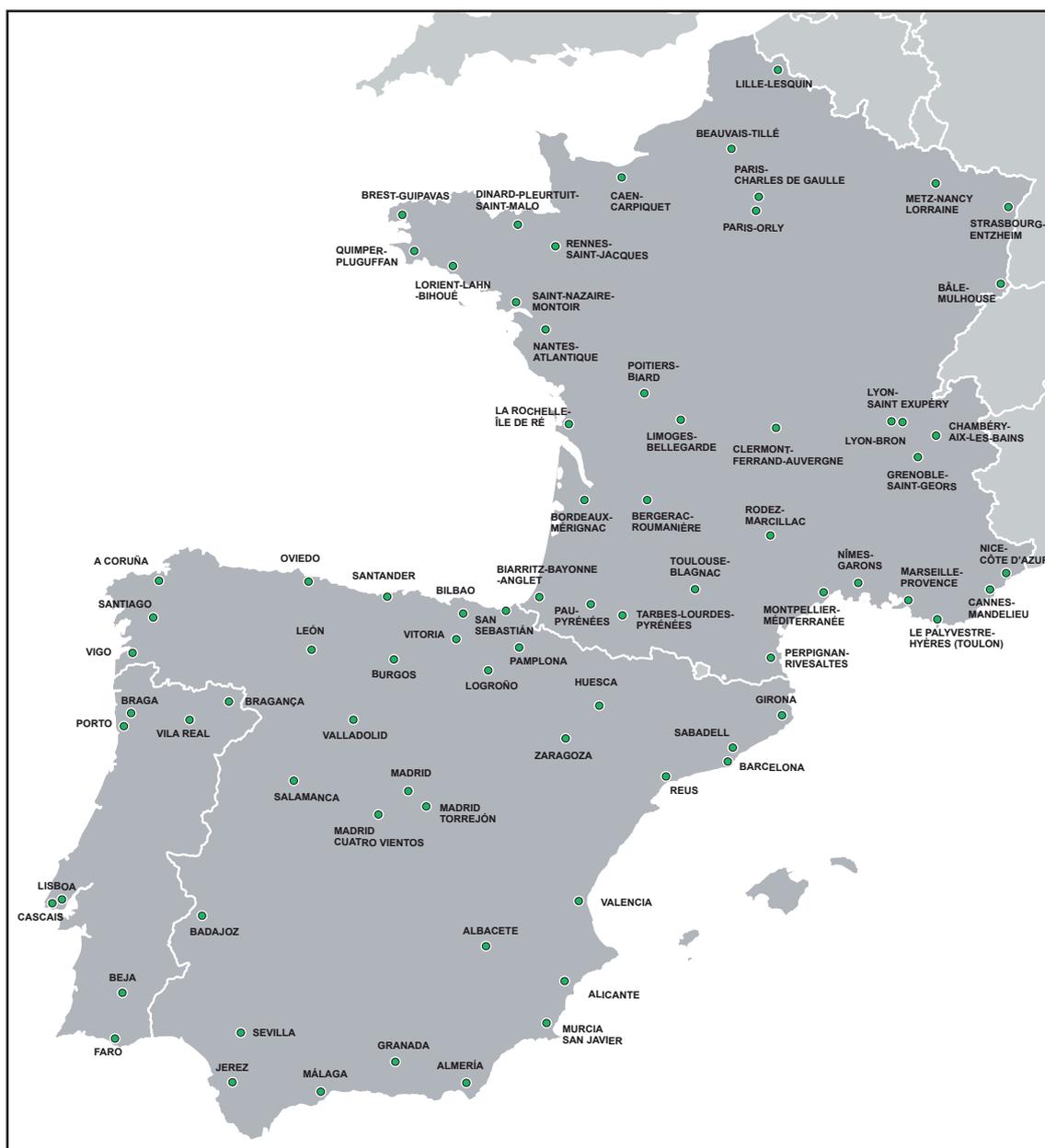
En Espagne, l'aéroport de Madrid-Barajas est le plus important en matière de trafic de passagers, avec un flux de 40 millions de voyageurs en 2013, suivi des aéroports de Barcelone (35 millions de voyageurs) et Malaga (13 millions). Ces chiffres placent l'aéroport de Madrid en cinquième place au niveau européen, après les aéroports de Londres Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Francfort Rhein-Main et Amsterdam-Schiphol.

Près des Pyrénées, l'aéroport de Barcelone est le plus important de la zone. En 2013, il a enregistré un trafic de 35 millions de passagers (25 millions de trafic international), chiffres semblables aux données de l'année 2012, mais qui avait connu néanmoins une fréquentation légèrement inférieure en matière de trafic international (23,7 millions de voyageurs).

Du côté français, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle se hisse à la deuxième place au niveau européen en termes de trafic de voyageurs, avec 62 millions de passagers. Les principaux aéroports régionaux français dans la zone des Pyrénées sont ceux de Bordeaux et de Toulouse, avec respectivement 4,7 millions et 7,7 millions de voyageurs en 2013. Tous deux ont connu une légère progression par rapport à la fréquentation de l'année 2012 (4,5 millions de voyageurs pour Bordeaux et 7,6 millions pour Toulouse).

Le réseau espagnol d'aéroports d'intérêt général comprend 46 aéroports et deux hélicoptères gérés par Aena Aeropuertos, ainsi que 3 aéroports à caractère privé, à différents stades de développement et de fonctionnement. Très proche des Pyrénées, l'aéroport de Lleida-Alguaire est également entré en service au mois de janvier 2010.

Carte 15. Aéroports des territoires non insulaires du Portugal, de l'Espagne et de la France

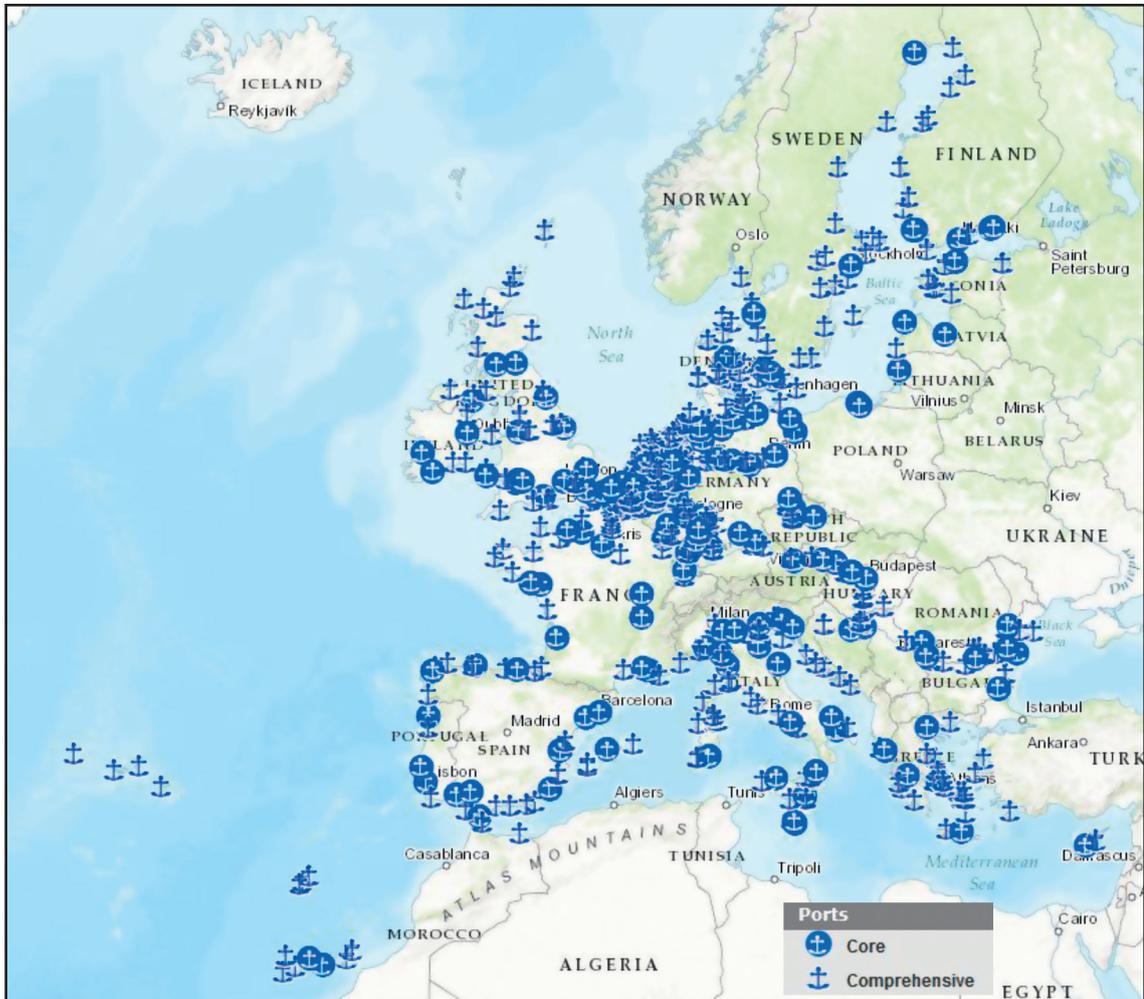


Source : Portugal : INAC ; Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

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.

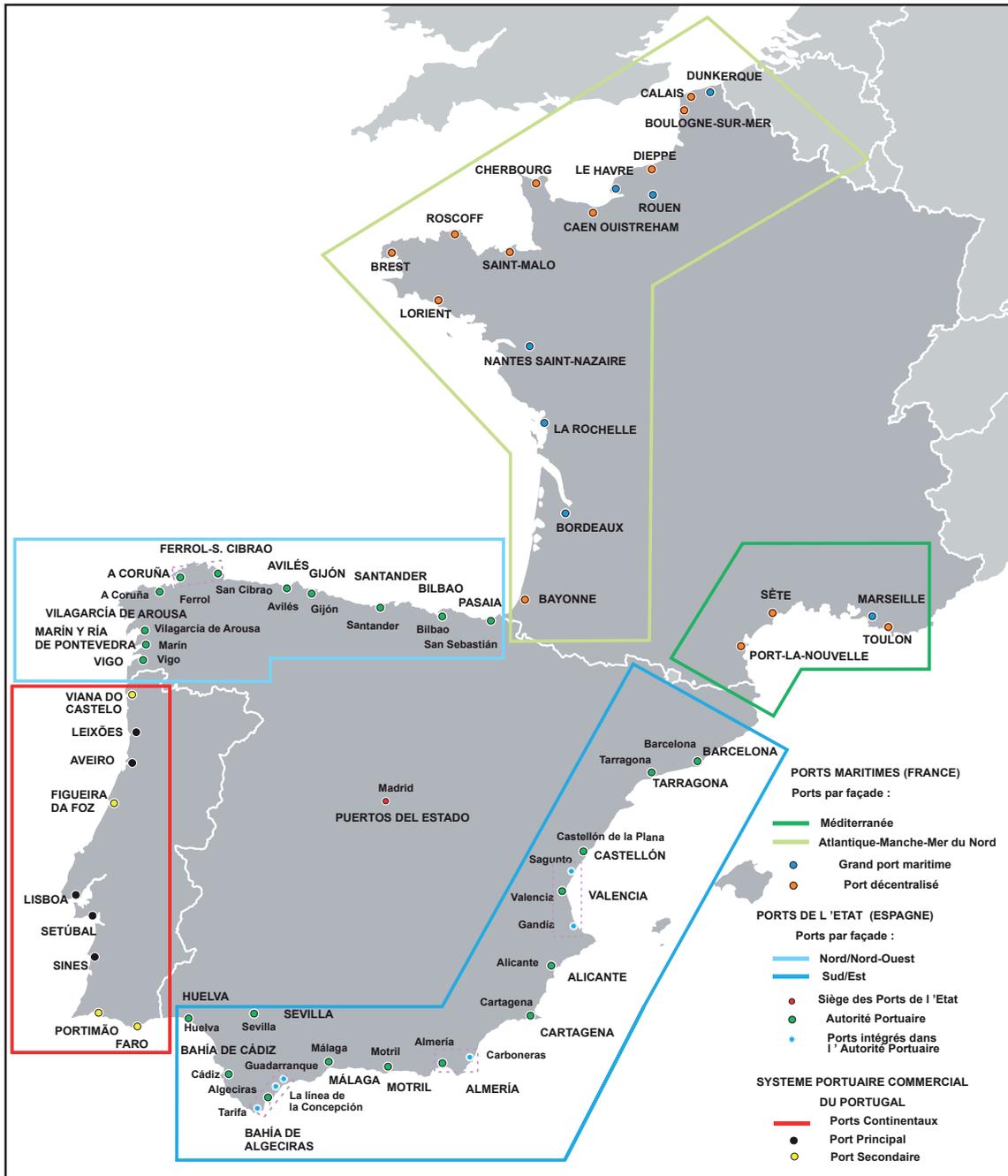
Carte 16. Ports de la RTE-T dans les pays membres de l'UE



Source : Commission européenne. Mobility and Transport : Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.

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).

Carte 17. Ports des territoires non insulaires du Portugal, de l'Espagne et de la France.



Source : Espagne : Puertos del Estado, ministère du Fomento ; Portugal : Ministère de l'Économie ; France : Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Du point de vue du trafic maritime, les autoroutes de la mer (ADM) sont particulièrement importantes, même s'il ne s'agit pas d'infrastructures physiques à proprement parler. Elles sont l'un des objectifs que s'est fixés la politique des transports de l'Union européenne. Nées dans le Livre blanc sur les transports paru en 2001 « La politique européenne de transports en 2012 : l'heure de la vérité », les ADM font partie du Réseau transeuropéen de transport depuis l'année 2004.

Après avoir conclu un premier accord international, les États espagnol et français ont entamé, sous l'égide d'une Commission intergouvernementale (CIG) créée à cet effet, les travaux relatifs au développement et à la mise en œuvre d'ADM sur la façade atlantique, dans le but de désengorger les axes routiers des points frontaliers névralgiques (Irún et La Junquera).



En avril 2007, à la suite des appels à projets lancés par la CIG, l'Espagne et la France ont présenté deux propositions d'ADM, qui ont été retenues :

1. La liaison Gijon – Nantes/Saint-Nazaire, opérée par la société d'exploitation GLD Atlantique, dont les partenaires majoritaires étaient alors Louis Dreyfus et le groupe italien Grimaldi.
2. La liaison Algésiras/Vigo – Nantes/Saint-Nazaire – Le Havre, opérée par la société d'exploitation GLD Atlantique, dont le partenaire majoritaire était Acciona Trasméditerranéa, remplacée depuis par le groupe espagnol Suardiaz.

En juillet 2010, un second accord a été ratifié par l'Espagne et la France, fixant les règles des aides financières étatiques accordées pour la réalisation des deux ADM.

L'ADM Gijon-Nantes, qui a été mise en service au mois de septembre 2010, a fonctionné de manière satisfaisante pendant quatre ans. Cependant, le service a été suspendu par la société d'exploitation le 18 septembre 2014, faute de rentabilité. L'Espagne et la France œuvrent pour trouver une solution qui permettrait une reprise de l'activité de la ligne.

Quant à l'ADM Vigo-Nantes, mise en service le 19 janvier 2015, celle-ci est en suspens, dans l'attente de la validation de la procédure d'homologation des aides étatiques instruite par la Commission européenne. Le report de cette mise en service est dû essentiellement au changement d'opérateur en cours de route.

4 TRAFIC DE VOYAGEURS

4.1. TRAFIC ROUTIER

L'analyse du transport routier de voyageurs est basée sur les données résultant des évaluations effectuées par les autorités espagnoles (Dirección General de Carreteras du Ministerio Fomento, Dirección General de Tráfico et de Turespaña) et françaises (ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie), aux abords des 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

Le graphique 17 regroupe les données concernant le trafic moyen journalier annuel résultant des comptages effectués en France (barres bleues) et en Espagne (barres rouges).

Il convient de mentionner que, pour un même passage frontalier, il peut y avoir des différences significatives entre les valeurs enregistrées en Espagne et celles enregistrées en France. Ces écarts sont dus au fait que les stations de comptage des deux pays sont relativement éloignées. Le cas le plus marquant est celui de la traversée de l'Andorre (routes N-145 côté espagnol et RN22 côté français), bien que dans ce cas les différences ne soient pas dues principalement à la distance entre les stations, mais plutôt à l'existence d'un pays (Andorre) qui génère par lui-même un trafic important et inégalement réparti vers la France d'une part et l'Espagne d'autre part.

Les 27 points de passage transfrontaliers existants peuvent être répartis en trois groupes de routes principaux, dont la répartition du trafic pyrénéen, pour l'année 2013, est la suivante :

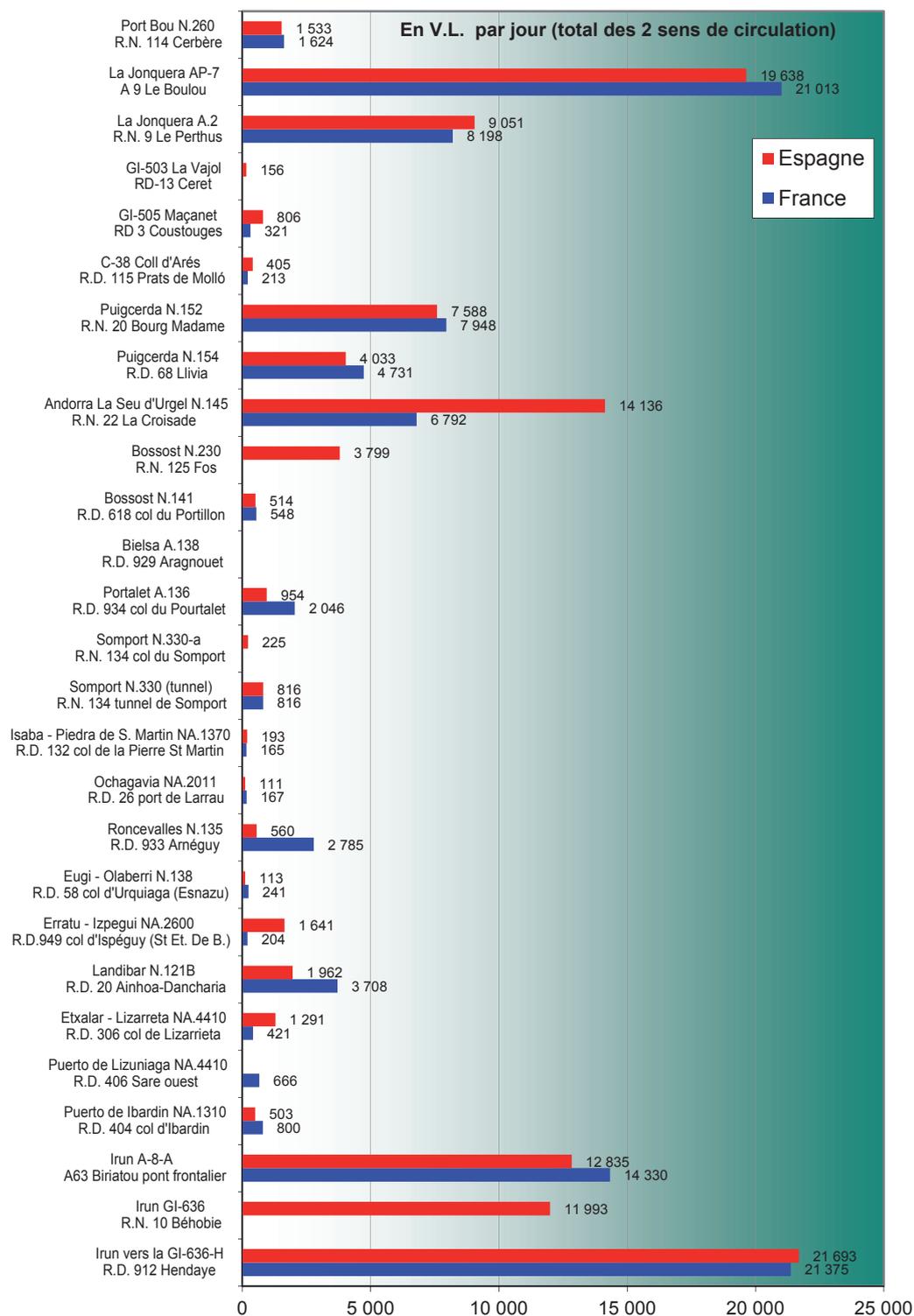
- Autoroutes du littoral : 30,6%
- Routes côtières : 37,6%
- Routes intérieures : 31,8%

En 2013, plus de 115 600 véhicules légers ont, en moyenne, traversé quotidiennement la frontière entre l'Espagne et la France.

Parmi ces points de passage frontaliers, il faut souligner la situation du tunnel d'Aragnouet qui, en mars 2013, a été rouvert à la circulation après avoir été fermé en 2012 pour des travaux de modernisation et qui, tout au long de l'année 2013, a souffert de fermetures et de périodes de circulation alternée suite à opérations d'amélioration et de maintenance. S'agissant de ce tunnel, on ne dispose pas de données de trafic pour les années concernées.

L'analyse des données indique que 80% du trafic pyrénéen total passe par les sept points de passage les plus fréquentés (plus de 5000 V.L./jour), tandis que treize points de passage ont un trafic inférieur à 1 000 véhicules légers par jour, représentant 4% du trafic transfrontalier total.

Graphique 17. Trafics moyens journaliers annuels transfrontaliers des véhicules légers en 2013 (total des deux sens de circulation)

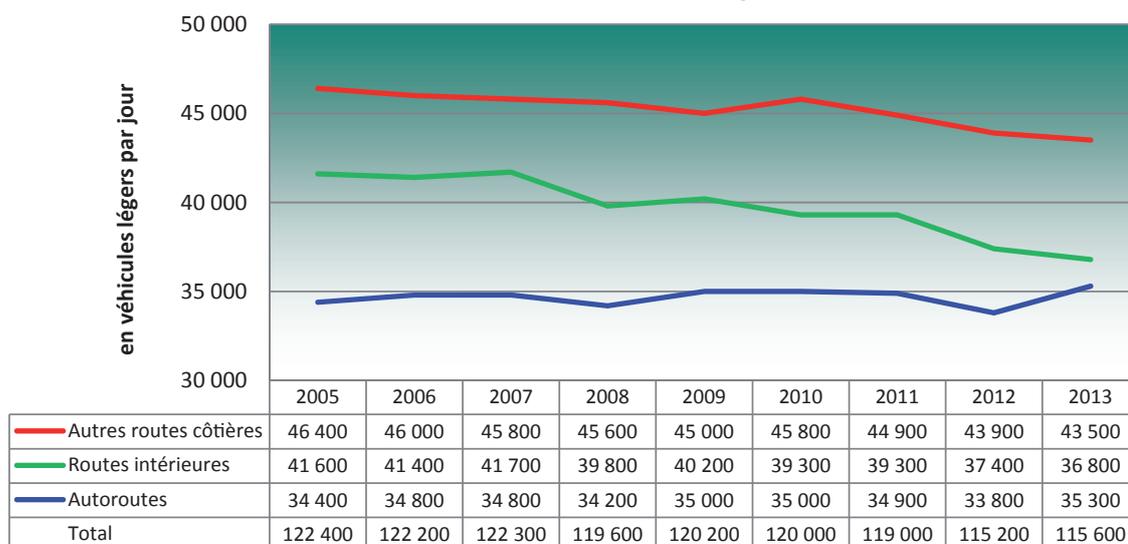


Source : Dirección General de Carreteras du ministère de Fomento et ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Le graphique 18 montre l'évolution du trafic des véhicules légers qui ont traversé chaque jour la frontière entre 2005 et 2013, selon le type de voie routière. Les autoroutes conservent les valeurs les plus stables au cours de cette période, alors que les routes côtières et les routes intérieures connaissent une fréquentation moindre.

Le trafic a diminué de 6,2% sur les routes côtières au cours de la période et de 1% entre 2012 et 2013. Concernant les routes intérieures, la baisse du trafic s'est accentuée de 11,5% entre 2005 et 2013, et de 1,6% entre 2012 et 2013.

Graphique 18. Évolution du trafic moyen journalier annuel sur l'ensemble de la chaîne des Pyrénées



Source : Dirección General de Carreteras de ministerio de Fomento et ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

4.1.2. Estimation du taux d'occupation des véhicules légers

La détermination du nombre de voyageurs traversant la frontière entre l'Espagne et la France avec des véhicules légers est calculée à partir des données du trafic moyen journalier dans les stations de comptage, et en prenant en référence l'indice d'occupation des véhicules.

Les indices d'occupation considérés sont issus des résultats des enquêtes menées au cours de l'année 2009, sur les autoroutes A9 au Perthus et sur l'A63 à Bariatou, ainsi que des enquêtes effectuées en 2010 sur les quatre passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg-Madame). Les valeurs obtenues sont les suivantes :

- 2,47 voyageurs par véhicule pour l'autoroute A9 au Perthus.
- 2,22 voyageurs par véhicule pour l'autoroute A63 à Bariatou.
- 2,19 voyageurs en moyenne par véhicule pour les quatre passages centraux. Ce taux sera appliqué à l'ensemble des passages intérieurs ainsi qu'aux routes côtières, hors autoroutes.

D'autres informations issues des enquêtes précitées concernent les pourcentages d'échange et de transit par la France. Les valeurs utilisées sont :

- 9,2% de transit sur l'autoroute A9 au Perthus.
- 5,6% de transit sur l'autoroute A63 à Bariatou.
- 0,8% de transit de moyenne pour les quatre passages centraux considérés, excluant le transit du trafic Espagne-Andorre. Ce taux de transit sera aussi appliqué au trafic de l'ensemble des connexions intérieures ainsi qu'aux routes côtières qui ne sont pas des autoroutes.

Le tableau 6 montre le flux total de voyageurs routiers qui traversent l'Espagne et la France, ainsi que sa distribution entre échange et transit. Entre 2012 et 2013, l'augmentation du nombre de voyageurs en véhicules légers a été de 0,5%.



Tableau 6. Estimation du nombre de voyageurs qui ont traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2013 et 2012, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs par an)

2012	TMJA (en VL/jour)	taux de remplissage des VL	nombre de voyageurs par an (en millions)	%transit	voyageurs en transit (en millions/an)	voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Perthus	20 216	2,47	18,23	9,2%	1,68	16,55
A63 Biriadou	13 590	2,22	11,01	5,6%	0,62	10,40
les 4 passages centraux enquêtés	19 946	2,19	15,94	0,8%	0,13	15,82
les autres passages centraux	17 477	2,19	13,97	0,8%	0,11	13,86
les autres passages côtiers	43 937	2,19	35,12	0,8%	0,28	34,84
total	115 166	2,24	94,27	3,0%	2,81	91,46
arrondi à			94,3		2,8	91,5

2013	TMJA (en VL/jour)	taux de remplissage des VL	nombre de voyageurs par an (en millions)	%transit	voyageurs en transit (en millions/an)	voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Perthus	21 013	2,47	18,94	9,2%	1,74	17,20
A63 Biriadou	14 330	2,22	11,61	5,6%	0,65	10,96
les 4 passages centraux enquêtés	19 355	2,19	15,47	0,8%	0,12	15,35
les autres passages centraux	17 397	2,19	13,91	0,8%	0,11	13,79
les autres passages côtiers	43 508	2,19	34,78	0,8%	0,28	34,50
total	115 602	2,24	94,71	3,1%	2,91	91,80
arrondi à			94,7		2,9	91,8

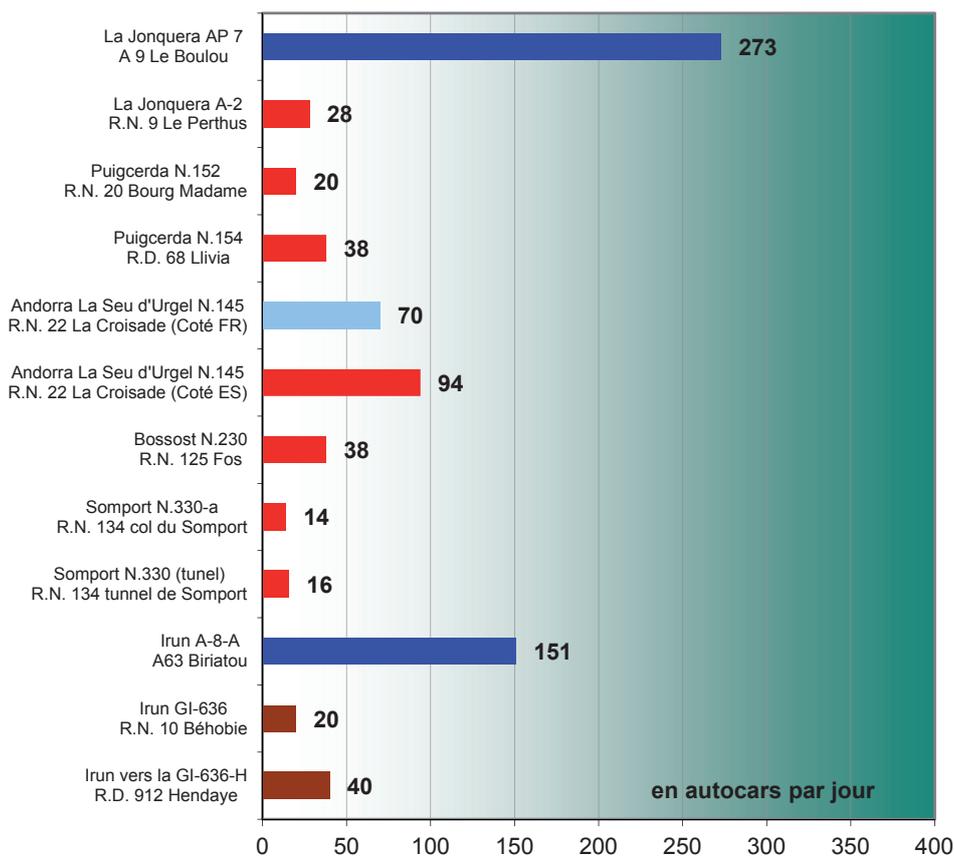
Source : ministerio de Fomento et ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

4.1.3. Trafic d'autocars

Le graphique 19 montre le trafic moyen journalier d'autocars. Les données sont affichées selon les codes de couleur suivants :

- Les barres bleues indiquent les données issues des enquêtes menées en 2012 sur les deux autoroutes (A9 et A63), en territoire français.
- Les barres rouges font référence aux données de la « Mapa de trafico 2013 » éditée par la Dirección General de Carreteras du ministerio de Fomento.
- La barre bleu clair représente l'état du trafic moyen journalier d'autocars passant par le point frontalier de la Croisade, en direction de l'Andorre. Ces données sont issues de l'enquête effectuée en 2010 sur ce point de passage.
- Les barres de couleur marron sont une estimation résultant des comptages manuels effectués en 2011 sur les routes de la province de Guipúzcoa.

Graphique 19. Trafic moyen journalier d'autocars aux passages frontaliers durant l'année 2013 (somme des deux sens de circulation)



Source : ministerio de Fomento, Bidegi et ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Le point de passage frontalier Andorre-la Seu d'Urgell-La Croisade est représenté deux fois, les données françaises et espagnoles étant différentes. En réalité, seul le trafic moyen journalier d'autocars vers et depuis l'Andorre est comptabilisé, et non le trafic entre la France et l'Espagne. Cependant, pour la réalisation des calculs, il est comptabilisé seulement une fois.

4.1.4. Principaux résultats de l'enquête autocars sur les deux autoroutes (A9 et A63)

Pour améliorer la connaissance des déplacements des voyageurs en autocar à travers les Pyrénées, l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées a mené des enquêtes par le biais d'interviews auprès des conducteurs d'autocars, lors du printemps et de l'été 2012, sur les deux autoroutes, au Boulou et à Biriadou :

- **Période hors été** : un jour ouvrable (mardi) et deux jours de week-end (samedi et dimanche).
- **Période été** : un jour ouvrable (mardi), un jour de week-end (samedi) et une nuit au cours du week-end (de samedi à dimanche).

L'échantillon recueilli totalise 597 interviews.

Les principaux résultats sont les suivants :

- En moyenne, pour l'ensemble des deux autoroutes, le **taux d'occupation des autocars** est le même que lors de l'enquête précédente, menée en 2007 : 38 passagers par autocar. En revanche, entre 2007 et 2012, le taux d'occupation a diminué à Biriadou (de 35 passagers en 2007 à 31 en 2012) et il a augmenté au Boulou (de 39 en 2007 à 42 en 2012).

Tableau 7. Taux d'occupation des autocars qui traversent la frontière, par autoroute et par période, 2012

Nombre moyen des passagers par autocars		Bariatou		Le Boulou		Total autoroutes année 2012
		été	hors été	été	hors été	
2 essieux	sans étage	28,0	28,0	33,8	39,0	34,7
	avec étage	47,3	36,3	39,0	34,0	39,0
	Total 2 essieux	29,1	28,2	33,8	39,0	34,8
3 essieux	sans étage	32,4	36,0	34,6	45,5	41,3
	avec étage	68,8	71,1	60,5	56,9	59,8
	Total 3 essieux	38,0	40,3	52,4	48,5	47,3
Total des autocars		30,9	30,9	41,3	41,8	38,4

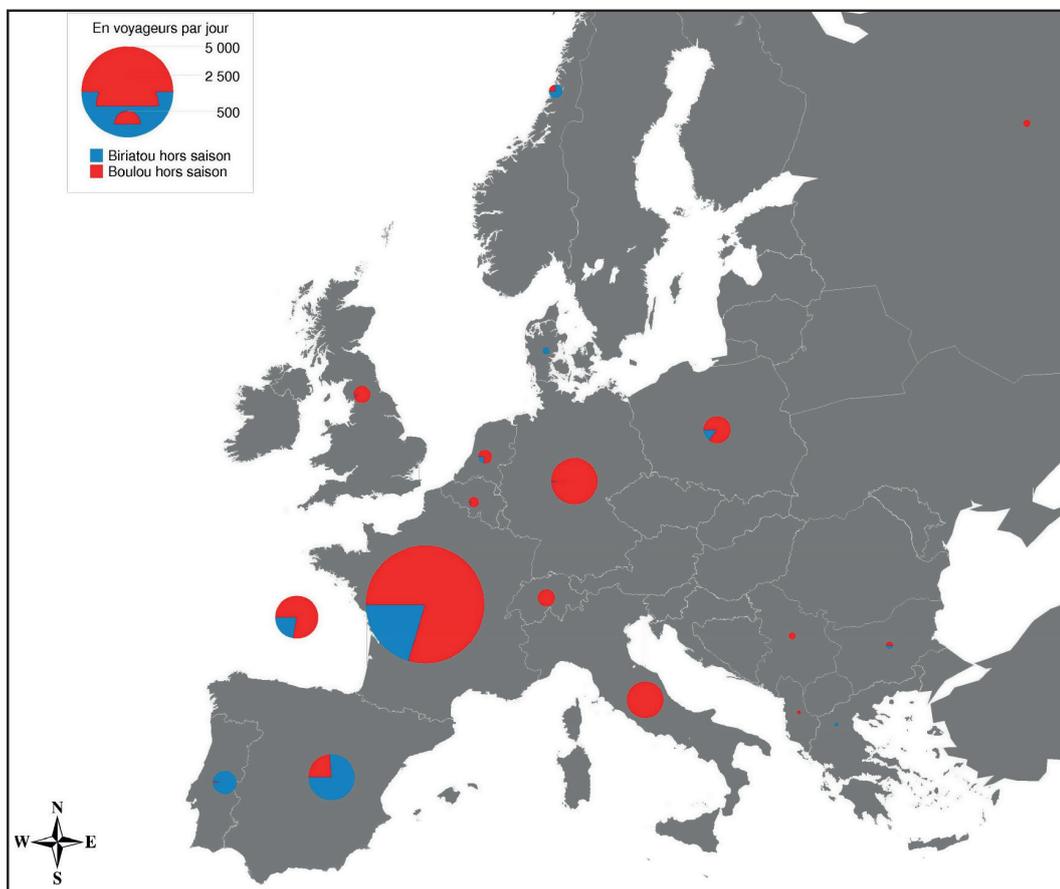
● **Les voyageurs sont majoritairement de nationalité :**

À Bariatou : portugaise en été, française et espagnole hors été.

Au Boulou : néerlandaise et allemande en été, française hors été.

Durant l'année 2012 et pour l'ensemble des deux postes, les Français représentent 40% du trafic annuel de voyageurs, les Espagnols et les Allemands 10%.

Cartes 18. Nationalité des voyageurs traversant la frontière en autocar par les deux autoroutes, 2012





● **Caractéristiques des autocars :**

La part des autocars à deux essieux, sans étage et sans remorque, est majoritaire pendant l'année (3 autocars sur 4 à Biriadou et 2 autocars sur 3 au Boulou).

À Biriadou, la structure du trafic est la même, quelle que soit la période : autour de 80% pour les véhicules à deux essieux et environ 20% pour ceux à trois essieux. Au Boulou, la part du trafic de véhicules à trois essieux est plus élevée, tout particulièrement en été (40% du trafic).

La proportion d'autocars avec étage est très faible à Biriadou (5% hors saison, 8% en été) ainsi qu'au Boulou, hors saison (8%). Elle est en revanche très élevée au Boulou en été (autour de 30%).

La proportion d'autocars avec remorque est faible en été (6%) et quasi inexistante hors saison, aussi bien à Biriadou qu'au Boulou.

Tableau 8. Caractéristiques des autocars qui traversent la frontière par autoroute et période (2012)

Type des autocars	Biriadou						Le Boulou						Total des 2 autoroutes					
	été		hors été		annuel		été		hors été		annuel		été		hors été		annuel	
2 essieux sans étage	127	72%	92	75%	98	75%	236	60%	195	70%	202	68%	363	63%	287	72%	300	70%
2 essieux avec étage	7	4%	2	2%	3	2%	1	0%	1	1%	1	0%	7	1%	4	1%	4	1%
2 essieux avec remorque	4	2%	1	1%	1	1%							4	1%	1	0%	1	0%
2 essieux avec remorque et étage	1	0%			-	0%							1	0%			-	0%
Total 2 essieux	138	79%	95	78%	102	78%	237	60%	196	71%	203	68%	375	66%	291	73%	305	71%
3 essieux sans étage	31	18%	24	20%	25	19%	34	9%	56	20%	53	18%	65	11%	80	20%	78	18%
3 essieux avec étage	1	0%	3	3%	3	2%	103	26%	20	7%	34	12%	104	18%	24	6%	37	9%
3 essieux avec remorque			-	0%	-	0%	16	4%	4	1%	6	2%	16	3%	4	1%	6	2%
3 essieux avec remorque et étage	5	3%			1	1%	7	2%	1	0%	2	1%	12	2%	1	0%	3	1%
Total 3 essieux	37	21%	28	23%	29	22%	160	40%	82	29%	95	32%	197	35%	109	27%	124	29%
Total	175	100%	122	100%	131	100%	397	100%	278	100%	298	100%	572	100%	400	100%	429	100%

Le nombre moyen de sièges par autocar est de 55, sur l'ensemble de la barrière pyrénéenne ; il est plus élevé au Boulou (56) qu'à Biriadou (53).

- **La proportion des autocars vides** est très faible au Boulou, en été comme hors saison. Elle est par contre significative à Biriadou (quasiment 1 autocar sur 5 est vide, aussi bien en été que hors saison).

Depuis 2007, cette proportion a nettement augmenté à Biriadou et diminué au Boulou.

Tableau 9. Part des autocars vides qui traversent la frontière sur les autoroutes, en trafic moyen journalier annuel (2012)

En trafic journalier moyen 2012	Biriadou						Le Boulou					
	Eté		Hors été		annuel		Eté		Hors été		annuel	
	vides	occupés	vides	occupés	vides	occupés	vides	occupés	vides	occupés	vides	occupés
2 essieux	25	113	19	76	20	82	1	236	5	192	4	199
3 essieux	7	30	3	25	4	26	11	149	0	82	2	93
Total	32	143	22	101	23	108	12	385	5	273	6	292
	175		122		131		397		278		298	



Tableau 10. Part des autocars vides qui traversent la frontière sur les autoroutes, en pourcentage (2012)

En pourcentage	Biriadou						Le Boulou					
	Eté		Hors été		annuel		Eté		Hors été		annuel	
	vides	occupés	vides	occupés	vides	occupés	vides	occupés	vides	occupés	vides	occupés
2 essieux	18,1%	81,9%	19,8%	80,2%	19,4%	80,6%	0,4%	99,6%	2,3%	97,7%	1,9%	98,1%
3 essieux	18,8%	81,2%	10,7%	89,3%	12,4%	87,6%	7,1%	92,9%	0,0%	100,0%	2,0%	98,0%
Total	18,3%	81,7%	17,7%	82,3%	17,8%	82,2%	3,1%	96,9%	1,6%	98,4%	1,9%	98,1%

● **Immatriculation des autocars :**

À Biriadou, quelle que soit la saison, le trafic des autocars est fortement marqué par les pavillons français, espagnols et portugais.

L'été, le pavillon espagnol est majoritaire, avec plus de la moitié du trafic d'autocars. La part des véhicules d'immatriculation portugaise (1/4 du trafic) et française (18% du trafic) est également importante. Ces trois pays représentent 94% du trafic estival d'autocars.

Hors saison, la part du pavillon français augmente de manière significative (42% du trafic) et s'avère supérieure à celle du pavillon espagnol (40%). A contrario, le nombre d'autocars immatriculés au Portugal diminue (10% du trafic). La part de ces trois pavillons est toujours très élevée (92% du trafic).

Au Boulou, le trafic d'autocars est caractérisé par un nombre de pavillons étrangers plus élevé que pour le poste de Biriadou.

En été, le pavillon espagnol est majoritaire, avec quasiment un autocar sur trois. La part du pavillon néerlandais n'est pas négligeable (19%) et celle du français est très faible.

Hors saison, la proportion d'autocars immatriculés en France augmente considérablement (42% du trafic). Le nombre de pavillons allemands et italiens est également important.

● **Nombre de chauffeurs :**

Pour l'ensemble des postes soumis à enquêtes et durant l'année 2012, environ 30% des autocars ont deux chauffeurs ou plus. En 2007, cette proportion était de 25%.

● **Nature du service :**

Le service occasionnel est majoritaire sur les postes d'enquête, excepté au Boulou en été où il apparaît relativement faible. Depuis 2007, il est en augmentation sur l'ensemble des deux postes et sur l'année 2012.

Les circuits représentent un tiers du trafic d'autocars sur chacun des deux postes d'enquête, mais cette proportion diminue depuis 2007 (40% du trafic d'autocars).

En 2012, les services réguliers représentent plus de 10% du trafic d'autocars à Biriadou et 17% au Boulou. Si cette proportion était la même au Boulou en 2007, elle a doublé à Biriadou en 2012 (ceci s'explique par le fait qu'en 2007, les nuits, plus propices au passage de ce type de trafic à Biriadou, n'avaient pas été enquêtées, minorant ipso facto cette part du trafic).

Tableau 11. Répartition des autocars qui traversent la frontière sur les autoroutes, selon la nature du service, en trafic moyen journalier annuel (2012)

En trafic moyen journalier 2012	Biriadou			Le Boulou			Les 2 autoroutes		
	Eté	Hors été	Année	Eté	Hors été	Année	Eté	Hors été	Année
1- régulier	37	10	14	160	29	51	197	39	66
2- occasionnel	103	68	74	76	170	154	178	238	228
3- circuit	35	45	43	162	79	93	197	124	136
Total	175	122	131	397	278	298	572	400	429



Tableau 12. Répartition des autocars qui traversent la frontière sur les autoroutes, selon la nature du service, en pourcentage

En pourcentage	Biriadou			Le Boulou			Les 2 autoroutes		
	Eté	Hors été	Année	Eté	Hors été	Année	Eté	Hors été	Année
1- régulier	21,3%	7,9%	10,9%	40,2%	10,5%	17,2%	34,4%	9,7%	15,3%
2- occasionnel	58,6%	55,6%	56,3%	19,1%	61,1%	51,6%	31,2%	59,4%	53,0%
3- circuit	20,1%	36,5%	32,8%	40,7%	28,5%	31,2%	34,4%	30,9%	31,7%

● **Longueur des trajets :**

C'est au Boulou que sont observés les trajets les plus longs, à la fois en été et hors saison. Le trajet moyen annuel, sur l'ensemble des deux postes, est de 1 134 kilomètres.

Tableau 13. Longueur des trajets des autocars qui traversent la frontière par autoroute et période, selon la nature du service - 2012 (en km)

Type de service	Biriadou		Le Boulou		Les 2 autoroutes annuel
	été	hors été	été	hors été	
régulier	1 517	653	1 590	1 049	1 269
occasionnel	679	539	1 408	1 064	889
circuit	1 842	1 320	1 547	1 507	1 479
Longueur moyenne tous services	1 091	833	1 538	1 154	1 134

● **Distribution échange-transit :**

Hors saison, le trafic d'échange est majoritaire sur les deux autoroutes. Il est néanmoins plus important à Biriadou (87% des autocars et 89% des voyageurs) qu'à Boulou (61% des autocars et 60% des voyageurs).

L'été, les deux autoroutes présentent des structures de trafic très différentes : à Biriadou, l'échange est toujours prépondérant, avec 70% des autocars. Au Boulou, 3 autocars sur 4 sont en transit à travers la France.

En moyenne annuelle, sur les deux autoroutes, la répartition échange-transit s'élève à 62%-38% en nombre d'autocars et à 59%-41% en nombre de voyageurs.

Tableau 14. Répartition échange/transit des autocars traversant la frontière, par autoroute et période - 2012

Répartition échange/transit du trafic en autocars par jour

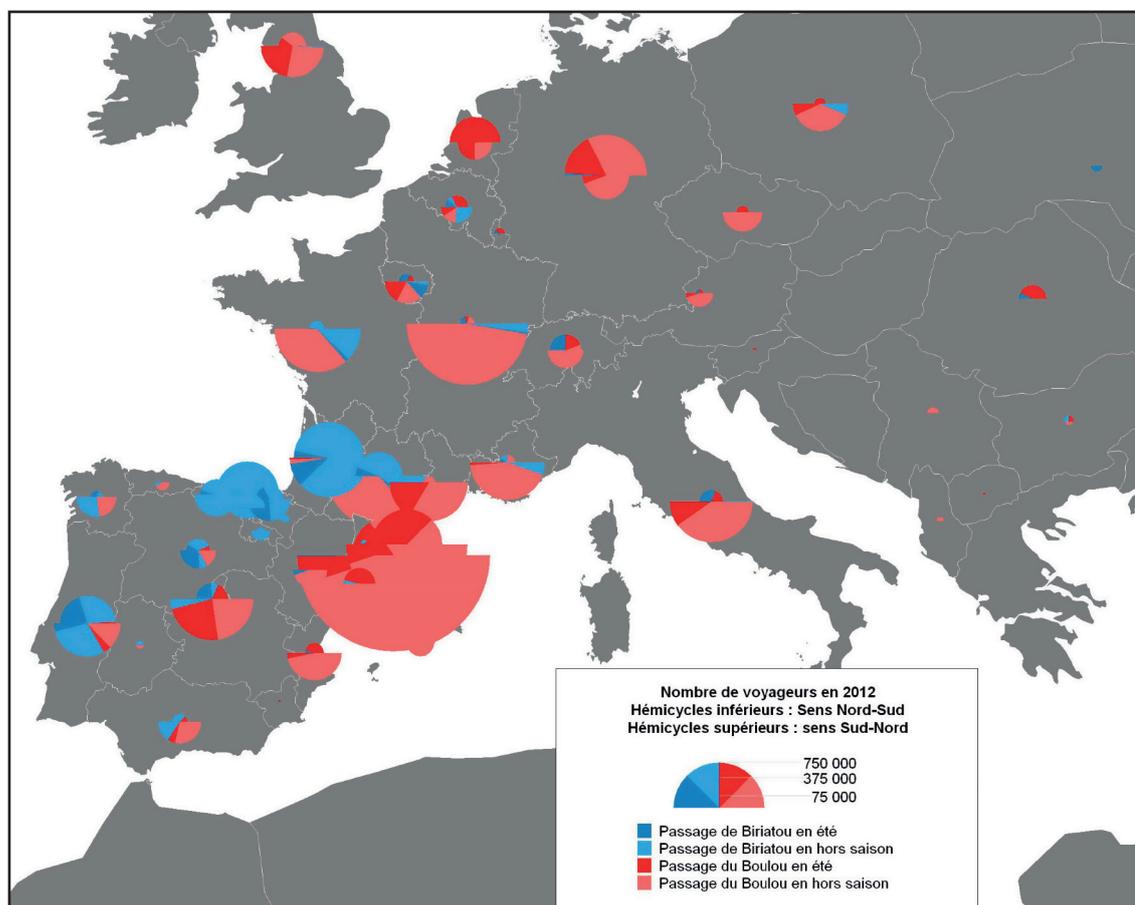
		Été		Hors été		Annuel	
		Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
A63 Bariatou	Echange	123	70%	106	87%	109	83%
	Transit	52	30%	16	13%	22	17%
A9 Le Boulou	Echange	100	25%	169	61%	157	53%
	Transit	297	75%	109	39%	141	47%
Total des 2 autoroutes	Echange	223	39%	275	69%	266	62%
	Transit	349	61%	125	31%	163	38%

Répartition échange/transit du trafic en voyageurs par jour

		Été		Hors été		Annuel	
		Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
A63 Bariatou	Echange	3 587	66%	3 359	89%	3 398	84%
	Transit	1 836	34%	419	11%	658	16%
A9 Le Boulou	Echange	3 134	19%	6 988	60%	6 335	51%
	Transit	13 276	81%	4 626	40%	6 092	49%
Total des 2 autoroutes	Echange	6 721	31%	10 347	67%	9 733	59%
	Transit	15 112	69%	5 045	33%	6 750	41%

● Origine et destination :

Carte 19. Origine et destination des voyageurs qui ont traversé la frontière en autocar sur les deux autoroutes - (2012)



À Biriadou, hors saison, le trafic d'échange France-Espagne est largement majoritaire, avec plus de 70% du trafic, notamment grâce aux relations de proximité Aquitaine-Guipúzcoa et Aquitaine-Viscaya, qui représentent 1 autocar sur 3. Le trafic de transit est relativement faible, autour de 12%. La région Aquitaine génère, en émission ou en réception, plus de la moitié du trafic.

En été, le trafic d'échange France-Espagne est toujours majoritaire, mais dans une proportion moindre que durant le reste de l'année (57% du trafic). La seule relation Aquitaine-Guipúzcoa représente un quart du trafic. Le trafic de transit équivaut à 30% du trafic global, avec des relations importantes entre Madrid et l'Italie et entre le Portugal et la Suisse.

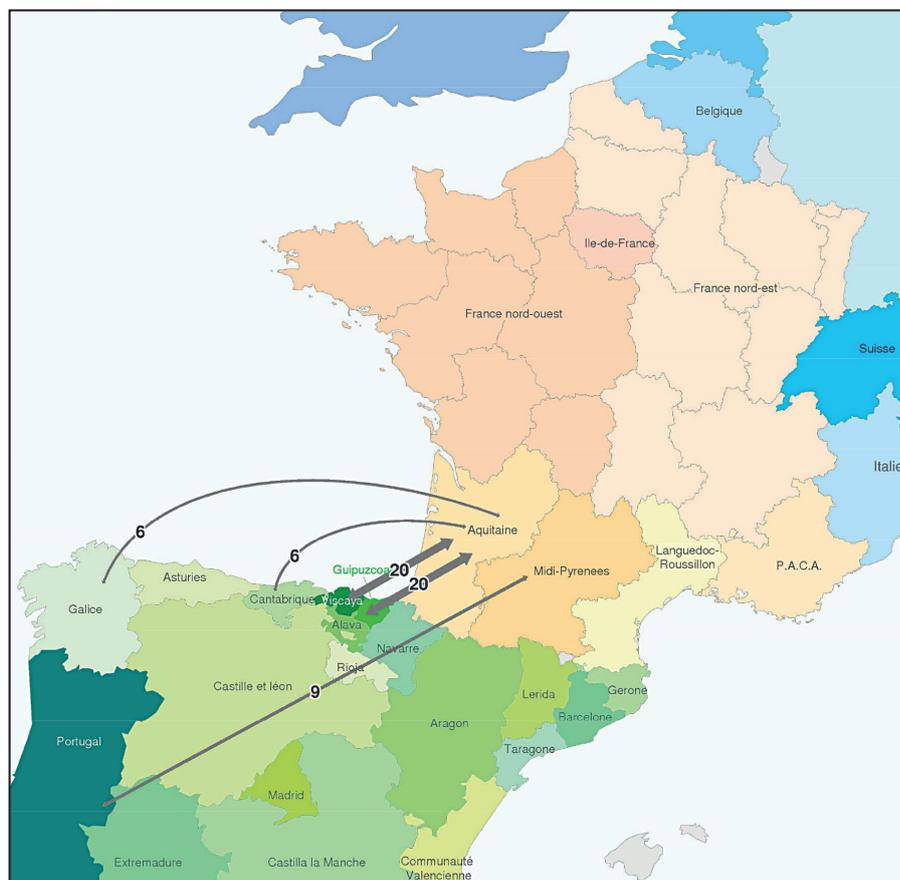
Au Boulou, hors saison, le trafic d'échange France-Espagne est majoritaire avec 60% du trafic. Le trafic de transit, relativement élevé, atteint 40% du trafic, avec d'importantes relations entre Barcelone et l'Allemagne et entre Barcelone et l'Italie. La province de Barcelone génère, en émission ou en réception, plus de la moitié du trafic.

En été, le trafic de transit est largement majoritaire, avec quasiment 3 autocars sur 4. Les pays européens les plus concernés sont le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie et surtout les Pays-Bas.

On peut affirmer que le trafic d'autocars, à Biriadou, est caractérisé par une prépondérance du trafic d'échange de proximité France-Espagne, tandis qu'au Boulou il a une dimension plus internationale, avec une part élevée du trafic de transit, quelle que soit la période de l'année.

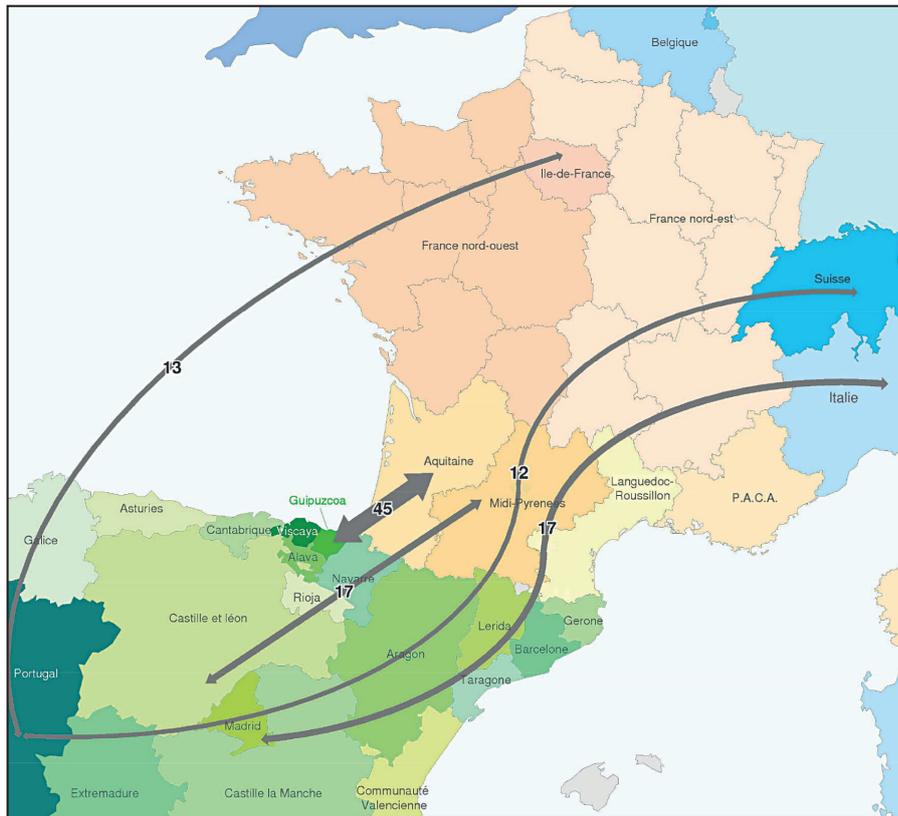
● **Les principaux flux d'autocars :**

**Carte 20. Principaux flux d'autocars au poste de Biriadou
(en trafic moyen journalier hors saison 2012 - 122 autocars)**



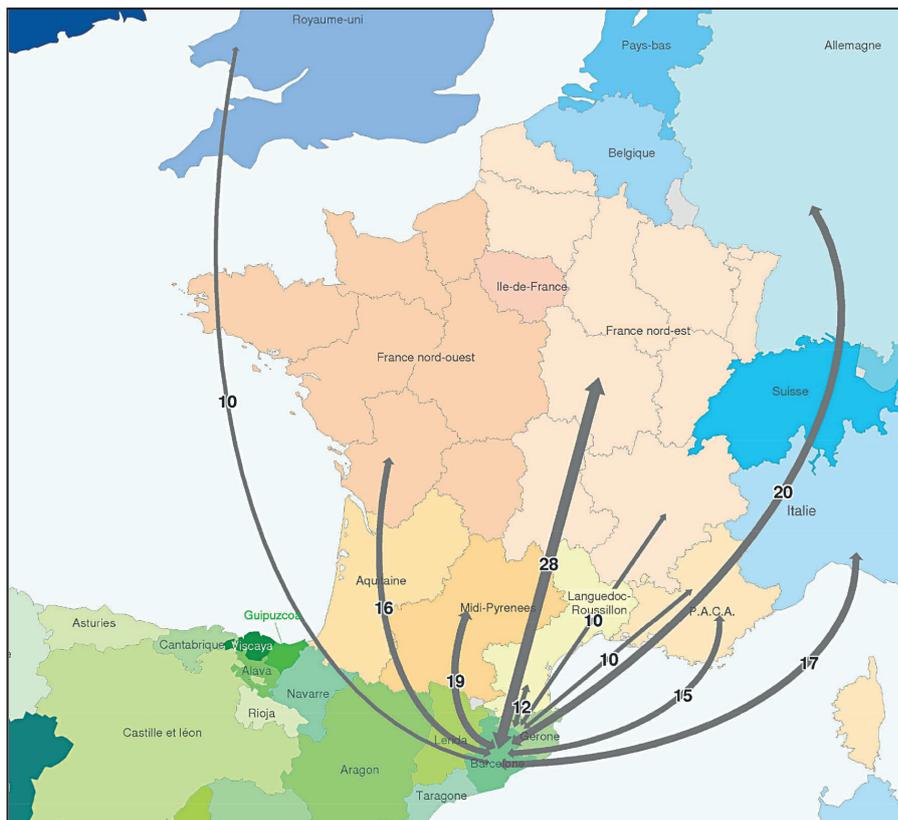
Note : Ces cinq relations représentent la moitié du trafic d'autocars traversant la frontière franco-espagnole au niveau de Biriadou.

**Carte 21. Principaux flux d'autocars au poste de Biriattou
(en trafic moyen journalier été 2012 - 175 autocars)**



Note : Ces cinq relations représentent 60 % du trafic d'autocars traversant la frontière franco-espagnole au niveau de Biriattou.

**Carte 22. Principaux flux d'autocars au poste du Boulou
(en trafic moyen journalier hors saison 2012 - 270 autocars)**



Note : Ces cinq relations représentent 60 % du trafic d'autocars traversant la frontière franco-espagnole au niveau de Biriattou.

**Carte 23. Principaux flux d'autocars au poste du Boulou
(en trafic moyen journalier été 2012 -397 cars)**



Note : Ces dix relations représentent la moitié du trafic d'autocars traversant la frontière franco-espagnole au niveau du Boulou.



4.1.5. Estimation du flux de voyageurs en autocar

L'estimation du nombre de voyageurs qui traversent les Pyrénées en autocar est obtenue à partir des comptages aux points de passage frontaliers et du taux d'occupation des véhicules. Le nombre de voyageurs en échange et en transit est déterminé d'une manière identique.

Tableau 15. Estimation du nombre de voyageurs qui ont traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2013 et 2012, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs par an)

2013	TMJA (en autocars/jour)	taux de remplissage des autocars	nombre de voyageurs par an (en millions)	%transit	voyageurs en transit (en millions/an)	voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Perthus	273	38,00	3,79	29%	1,10	2,69
A63 Biriadou	151	38,00	2,09	26%	0,54	1,55
les 4 passages centraux enquêtés	144	38,00	2,00	0%	-	2,00
les autres passages centraux	52	38,00	0,72	0%	-	0,72
les autres passages côtiers	88	38,00	1,22	0%	-	1,22
total	708	38,00	9,82	16,7%	1,64	8,18
arrondi à			9,8		1,6	8,2

2012	TMJA (en autocars/jour)	taux de remplissage des autocars	nombre de voyageurs par an (en millions)	%transit	voyageurs en transit (en millions/an)	voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Perthus	298	38,00	4,13	29%	1,20	2,93
A63 Biriadou	131	38,00	1,82	26%	0,47	1,34
les 4 passages centraux enquêtés	107	38,00	1,48	0%	-	1,48
les autres passages centraux	44	38,00	0,61	0%	-	0,61
les autres passages côtiers	111	38,00	1,54	0%	-	1,54
total	691	38,00	9,58	17,4%	1,67	7,91
arrondi à			9,6		1,7	7,9

Source : ministerio du Fomento, Bidegi et ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

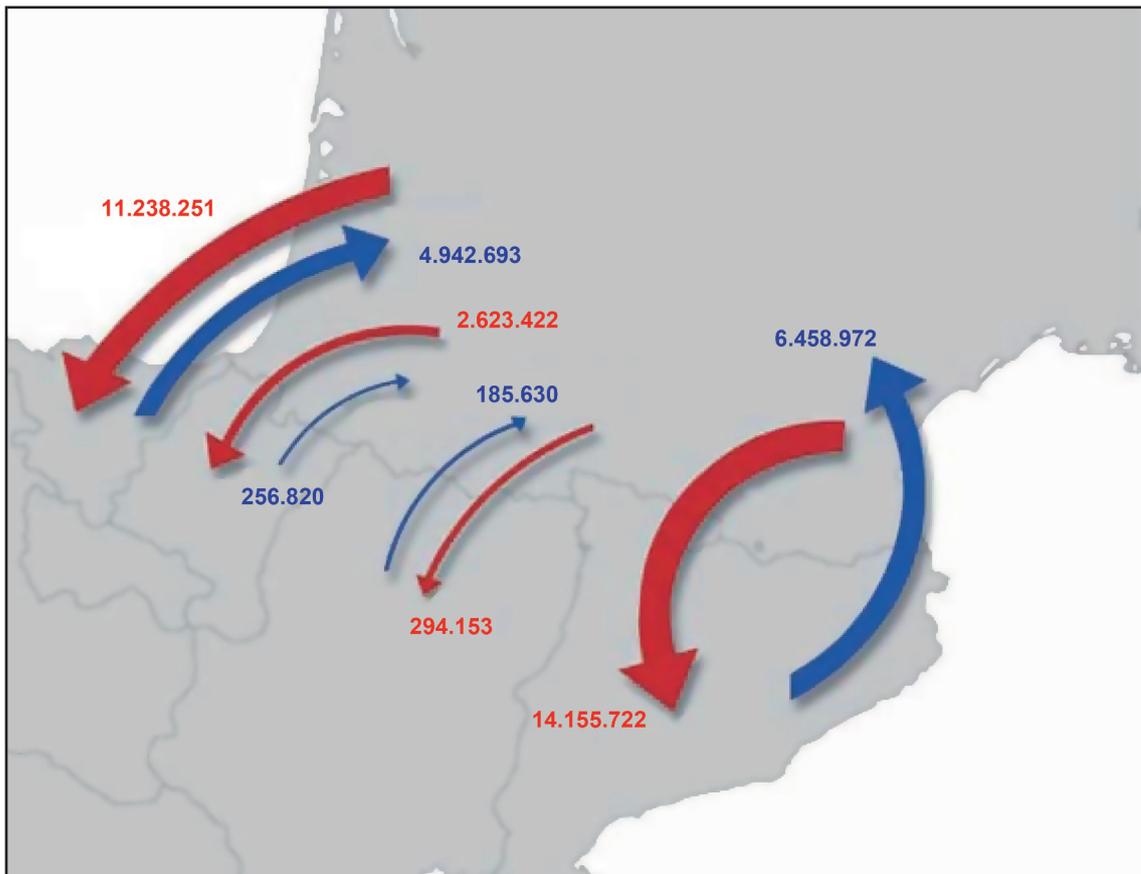
4.1.6. Exploitation des enquêtes de tourisme de l'IET

L'enquête relative aux déplacements touristiques des Espagnols (Familitur) quantifie les flux de voyageurs résidant en Espagne, entre les différentes communautés autonomes et l'étranger. Cette étude caractérise les comportements touristiques, selon leurs aspects les plus significatifs. L'enquête sur les mouvements touristiques aux frontières (Frontur) détermine le nombre de visiteurs non résidents qui entrent en Espagne par les différentes voies d'accès, permettant ainsi la déduction de comportements touristiques.

Familitur procède à des enquêtes personnalisées, par téléphone et au domicile des sondés, dans lesquelles il est demandé aux ménages de spécifier les types de déplacements qu'ils ont pu effectuer au cours de la période de référence. L'enquête Frontur, quant à elle, rassemble l'information à travers les demandes administratives des différents organismes et des entreprises publiques administrant les voies d'accès à l'Espagne, ainsi que par le biais des comptages dans les postes-frontières et des recueils d'informations issus des principales voies d'accès (21 points de passage routiers frontaliers, 20 aéroports, 7 ports et 8 lignes ferroviaires internationales).

Durant l'année 2013, 45 millions de voyageurs ont traversé les Pyrénées par la route. Environ deux tiers d'entre eux étaient des voyageurs résidant en France (28,3 millions), le tiers restant étant des voyageurs résidant en Espagne (11,8 millions). La Catalogne et le Pays Basque sont les communautés autonomes qui enregistrent le plus grand nombre de déplacements de voyageurs, comme le montre la carte suivante.

Carte 24. Total de voyageurs par route, résidant en France (ou hors de France) et entrant en Espagne (flèches rouges), et total de voyageurs par route, résidant en Espagne, qui sortent de l'Espagne (flèches bleues), estimés à partir des enquêtes de l'IET



Source : Turespaña.

S'agissant des motifs du voyage, plus d'un tiers des interviewés déclare qu'ils concernent les loisirs ou les vacances, un autre tiers affirme que ce sont des motifs liés au travail, aux affaires ou à des raisons personnelles, tandis que le tiers restant fait référence à d'autres motifs. La grande majorité de ces voyages (96%) est effectuée en automobile et 4% en autocar. Le tableau 16 et le graphique 20 analysent en détail les motifs de voyage.

Tableau 16. Répartition du nombre de voyageurs (résidant en Espagne et en France) franchissant la frontière en VL et autocars, selon les motifs de voyage en 2013

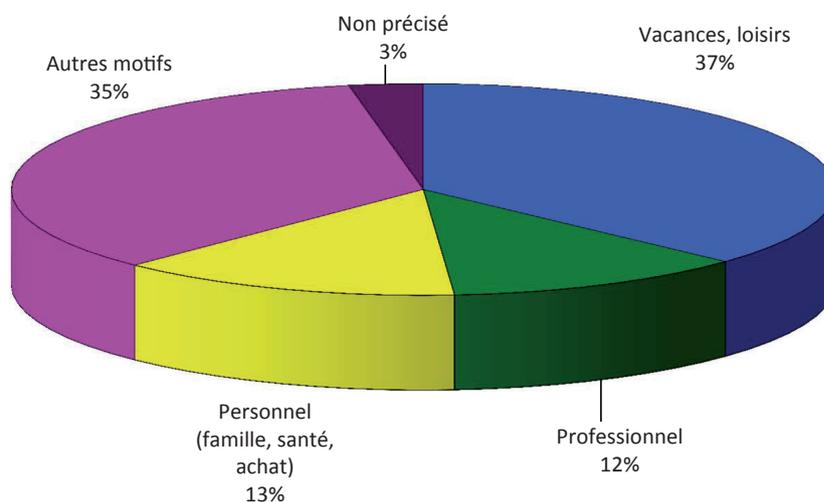
Motif	Nord-Sud (1)		Sud-Nord (2)		Total
	Voiture	Autocar	Voiture	Autocar	
Vacances, loisirs	31,0%	57,3%	48,7%	59,0%	36,9%
Professionnel	5,3%	4,2%	29,4%	2,8%	11,9%
Personnel (famille, santé, achat)	16,4%	0,0%	8,3%	0,4%	13,5%
Autres motifs	45,1%	11,5%	12,7%	6,8%	34,8%
Non précisé	2,2%	27,0%	0,9%	31,0%	2,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(1) voyageurs résidant en France

(2) voyageurs résidant en Espagne

Source : Turespaña.

Graphique 20. Répartition des voyageurs (résidant en Espagne et en France) et traversant la frontière en VL ou en autocar, selon les motifs, en 2013



Source : Turespaña.

Le tableau 17 renseigne sur la nationalité des voyageurs qui sont entrés en Espagne par les routes traversant les Pyrénées. 85,5% d'entre eux sont de nationalité française, ce qui reflète l'importance de la proximité dans les déplacements par la route. La nationalité des voyageurs restants est répartie entre les autres pays européens. Les Communautés autonomes frontalières de Catalogne (50%), du Pays Basque (32,1%) et de Navarre (8,6%) représentent les destinations favorites.

Tableau 17. Répartition des flux nord-sud par la route (33,1 millions de voyageurs), par nationalité et par région de destination

Nationalité des voyageurs qui entrent en Espagne par la frontière française		Région de destination en Espagne	
	%		%
France	85,5%	Catalogne	50,0%
Allemagne	2,0%	Pays Basque	32,1%
Pays Bas	1,3%	Navarre	8,6%
Belgique	1,3%	Valence	2,8%
Royaume Uni	0,8%	Andalousie	1,5%
Portugal	0,8%	Madrid	1,3%
Italie	0,7%	Castille et Léon	1,1%
Suisse	0,6%	Aragon	0,8%
Russie	0,4%	Cantabrie	0,5%
Pays Nordiques	0,3%	Asturies	0,2%
Reste de l'Europe	4,4%	Autres régions	0,5%
Non précisé	2%	Non précisé	0,6%

Source : Turespaña.

Comme le tableau précédent, le suivant désigne les principales communautés d'origine des voyageurs espagnols qui sont sortis d'Espagne par la route, en franchissant la frontière des Pyrénées, ainsi que les pays de destination, au cours de l'année 2013. Les plus nombreux viennent de Catalogne (49%) et du Pays Basque (27,1%). Les destinations favorites sont la France, avec 71,8%, et l'Andorre avec 23,5%.

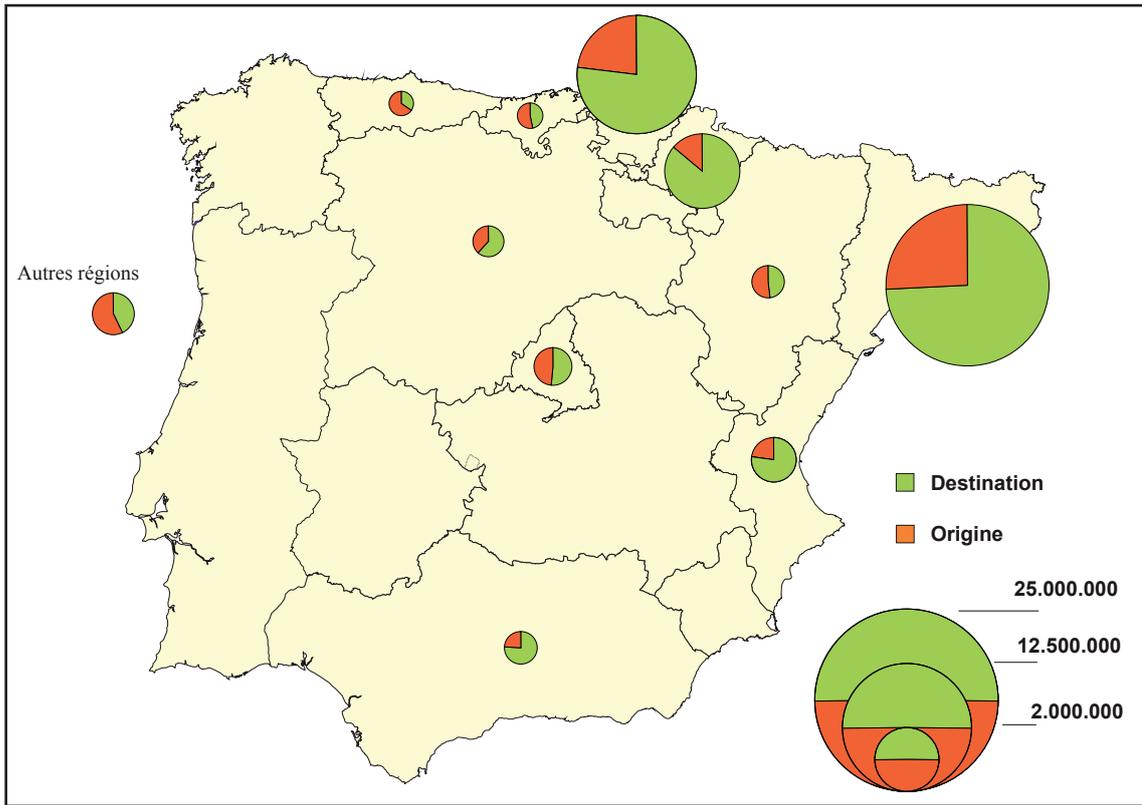
Tableau 18. Répartition des flux sud-nord par route (11,8 millions de voyageurs), par région d'origine et par pays de destination

Région d'origine en Espagne	%	Pays de destination	%
Catalogne	49,0%	France	71,8%
Pays Basque	27,1%	Andorre	23,5%
Navarre	5,5%	Italie	0,7%
Madrid	3,3%	Allemagne	0,4%
Aragon	2,6%	Suisse	0,3%
Valence	2,3%	Non précisé	3,3%
Castille et Léon	1,8%		
Andalousie	1,3%		
Cantabrie	1,7%		
Asturies	1,3%		
Autres régions	1,3%		
Non précisé	2,9%		

Source : Turespaña.

La carte suivante visualise les entrées d'étrangers (en vert) et les sorties d'Espagnols (en orange) par la frontière française, par communauté autonome.

Carte 25. Principales régions d'origine ou de destination en Espagne en 2013

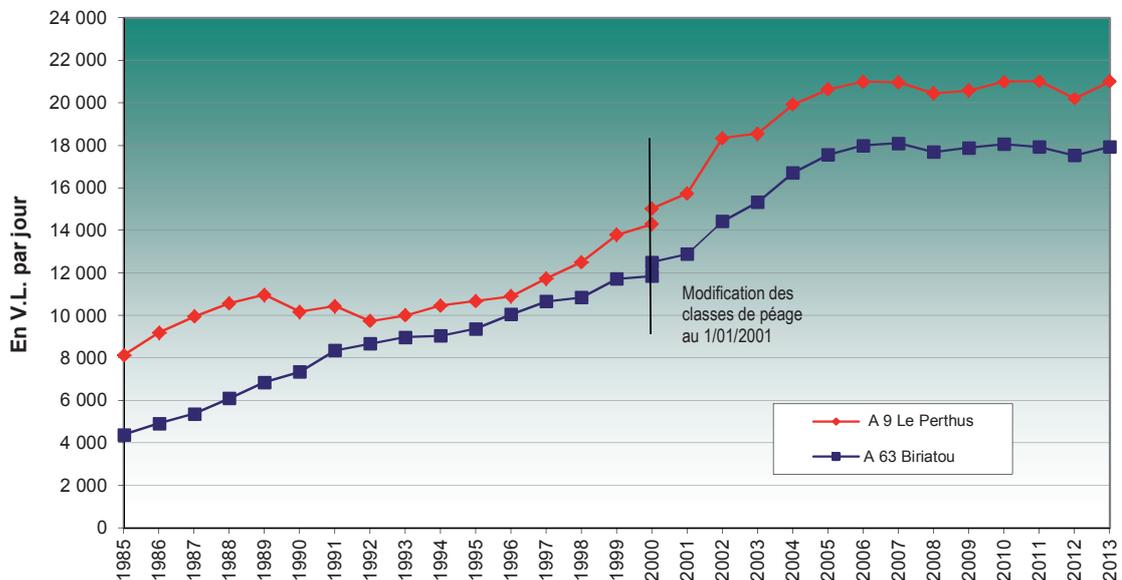


Source : Turespaña.

4.1.8. Analyse détaillée du trafic sur les deux autoroutes

Les autoroutes côtières A9 (Le Perthus) et A63 (Biriadou), sont particulièrement importantes au sein du réseau routier franco-espagnol. Le graphique suivant montre l'évolution du trafic moyen journalier de véhicules légers. On observe des valeurs qui progressent régulièrement au cours des années et une stabilisation autour des 18 000 véhicules légers/jour sur l'A63 et autour de 21 000 véhicules légers/jour pour l'A9.

Graphique 21. Évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers dans les autoroutes pyrénéennes



Source : ASF, péages.

4.2. TRAFIC FERROVIAIRE

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

- Les lignes internationales : via Irún et Portbou.
- La ligne régionale : via Portbou.
- La ligne locale : Barcelone-Latour-de-Carol.
- La ligne locale : Lasarte Oria-Hendaye (gérée par Euskotren).

4.2.1. Trafic ferroviaire international

Depuis 2008, le service statistique (SOeS) du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, procède à une estimation du nombre de voyageurs se déplaçant en train entre les différentes régions françaises et les pays étrangers. Toutefois, depuis 2010, du fait de la libéralisation du transport de voyageurs, les opérateurs du rail ne fournissent plus à l'État les données concernant les passagers. Pour cette raison, et afin de présenter des valeurs globales cohérentes, seules sont prises en compte les données publiées par Eurostat, relatives au flux de voyageurs entre la France et l'Espagne.

Le tableau 19 montre l'évolution du flux de voyageurs sur les lignes internationales au cours de la période 2006-2013. Les données de voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe (hors France) proviennent de Renfe et d'Eurostat. Seul Renfe fournit les données concernant le flux de voyageurs entre le Portugal et la France, puisque Eurostat ne dispose pas de ce type d'information.

Tableau 19. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes internationales

En nombre de voyageurs par an	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Flux de voyageurs entre la France et l'Espagne								
Sens Espagne - France	282 000	231 000	279 000	276 000	265 000	161 000	149 000	121 000
Sens France - Espagne	283 000	232 000	275 000	278 000	264 000	159 000	152 000	126 000
Total	565 000	463 000	554 000	554 000	529 000	320 000	301 000	247 000
Flux de voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe (au-delà de la France)								
Barcelone-Zurich-Milan	102 000	81 000	68 000	66 000	60 000	56 000	40 000	-*
Flux de voyageurs entre le Portugal et la France								
Lisbonne-Irun-Hendaye	111 000	95 000	101 000	86 000	83 000	78 000	67 000	69 000
Total des flux de voyageurs sur les lignes internationales (arrondi au millier de voyageurs)	778 000	639 000	723 000	706 000	672 000	454 000	408 000	316 000

Sources : Eurostat et Renfe.

* À partir de 2013, les trains qui relient Barcelone avec Zurich et Milan cessent de circuler.

Durant l'année 2013, 316 000 voyageurs ont utilisé les services des lignes ferroviaires internationales pour traverser les Pyrénées, dans les deux sens confondus. Ce nombre est en diminution de 59% par rapport à l'année 2006, engendrant une baisse moyenne annuelle de 12%.

La forte baisse de l'année 2011 est liée à l'arrêt de la liaison Barcelone-Montpellier. À noter, également, l'interruption, en 2013, de la circulation des trains reliant Barcelone à Zurich et Milan. Ces deux suppressions sont dues à des motifs d'ordre économique, la fréquentation étant insuffisante pour maintenir ces lignes en service.



4.2.2. Trafic ferroviaire régional

Le réseau ferroviaire régional entre l'Espagne et la France, sur la façade méditerranéenne, passe par la ligne Portbou-Cerbère. Le tronçon espagnol est opéré par Renfe Media Distancia. Selon l'opérateur, le nombre de voyageurs qui ont traversé la frontière en 2013, dans le sens nord-sud, est de 31 637. En émettant l'hypothèse que les flux nord-sud et sud-nord sont symétriques, on obtient ainsi un flux total annuel de près de 63 000 voyageurs.

Tableau 20. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes régionales

En nombre de voyageurs par an	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Urbanos e Interurbanos - Cerbere	76 500	59 688	56 314	53 122	36 306	31 326	25 967	31 637
Sens Sud-Nord								
Total 2 sens (arrondi au millier de voyageurs)	153 000	119 000	113 000	106 000	73 000	63 000	52 000	63 000

Source : Renfe – moyenne distance.

Le nombre d'utilisateurs des lignes régionales a progressé de 22% entre 2012 et 2013. Cependant, le nombre total de voyageurs a diminué de 59%, si on le compare à celui de l'année débutant la période d'analyse (2006). La perte de voyageurs la plus importante s'est produite en 2010, avec une chute de 31% par rapport à 2009.

4.2.3. Trafic ferroviaire local

Le trafic ferroviaire local utilise deux lignes régulières qui relient l'Espagne à la France, à chaque extrémité des Pyrénées. Du côté méditerranéen, il s'agit de la ligne locale R3, qui relie Barcelone à Latour-de-Carol. 22 000 voyageurs ont emprunté cette ligne pour franchir la frontière en 2013. Sur le versant atlantique, le chemin de fer relie les localités de Lasarte/Oria avec Hendaye au moyen d'une ligne gérée par Euskotren. En 2013, plus de 700 000 voyageurs ont emprunté cette ligne pour traverser la frontière.

Tableau 21. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes locales

En nombre de voyageurs par an	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Barcelone-La Tour de Carol	16 000	16 000	12 000	15 000	15 000	7 000	6 000	22 000
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	439 000	523 000	572 000	624 000	598 000	503 000	603 000	701 000
Total des lignes locales (arrondi au millier de voyageurs)	455 000	539 000	584 000	639 000	613 000	510 000	609 000	723 000

Source : Renfe – moyenne distance.

Contrairement aux lignes internationales et régionales, le transport ferroviaire local présente des statistiques favorables, tant pour la dernière année d'étude que pour l'ensemble de la période d'observation (2006-2013). Ainsi, au cours des sept dernières années, le nombre de voyageurs qui ont emprunté la ligne de la Latour-de-Carol, reliant la France à l'Espagne, est passé de 16 000 à 22 000, ce qui représente une progression de 38%. D'autre part, depuis 2006, la ligne d'Euskotren a vu augmenter de 60% le nombre de voyageurs utilisant ses services pour franchir la frontière, et de 16% entre 2012 et 2013.

Le flux total de voyageurs qui ont passé la frontière au moyen des lignes locales a été de 723 000 pour l'année 2013.



4.2.4. Estimation du flux total de voyageurs ferroviaires

Sur l'ensemble des lignes de chemin de fer qui relie la France à la péninsule Ibérique, 1,1 million de voyageurs ont pris le train pour traverser les Pyrénées en 2013. Selon les lignes, la répartition est la suivante :

- Lignes internationales : 316 000 voyageurs.
- Lignes régionales : 63 000 voyageurs.
- Lignes locales : 723 000 voyageurs.

En dépit d'une augmentation du flux de voyageurs ferroviaires de 3% au cours de la dernière année, la variation par rapport à l'année 2006 est de -20%. Cela est dû principalement à la perte d'utilisateurs des lignes internationales, que l'augmentation de voyageurs de la ligne locale Lasarte/Oria-Hendaye ne suffit pas à compenser.

Le graphique 22 représente l'évolution du flux de voyageurs sur les différentes lignes de chemin de fer au cours de la période 2006-2013.

Graphique 22. Évolution du flux de voyageurs ferroviaires, de 2006 à 2013



Sources : Eurostat, Renfe et Euskotren.



4.3. TRAFIC AÉRIEN

Dans son analyse du trafic aérien de passagers, l'Observatoire ne prend pas en compte les flux qui ont comme origine ou destination les îles espagnoles et portugaises. En effet, ces îles sont quasiment indépendantes de l'alternative terrestre. Ce choix permet donc de présenter une étude objective entre les différents modes de transport.

La non-prise en compte des zones insulaires entraîne une diminution importante du nombre total de voyageurs transportés, étant donné le poids significatif de la part du transport aérien insulaire dans les chiffres nationaux. En 2012, le flux de passagers des îles espagnoles (îles Baléares et îles Canaries) avec le reste de l'Europe (sans le Portugal) représente 38% du flux total espagnol. Pour les îles portugaises (îles des Açores et de Madère), le flux de passagers avec le reste de l'Europe (sans l'Espagne) équivaut à 7% du flux aérien total portugais.

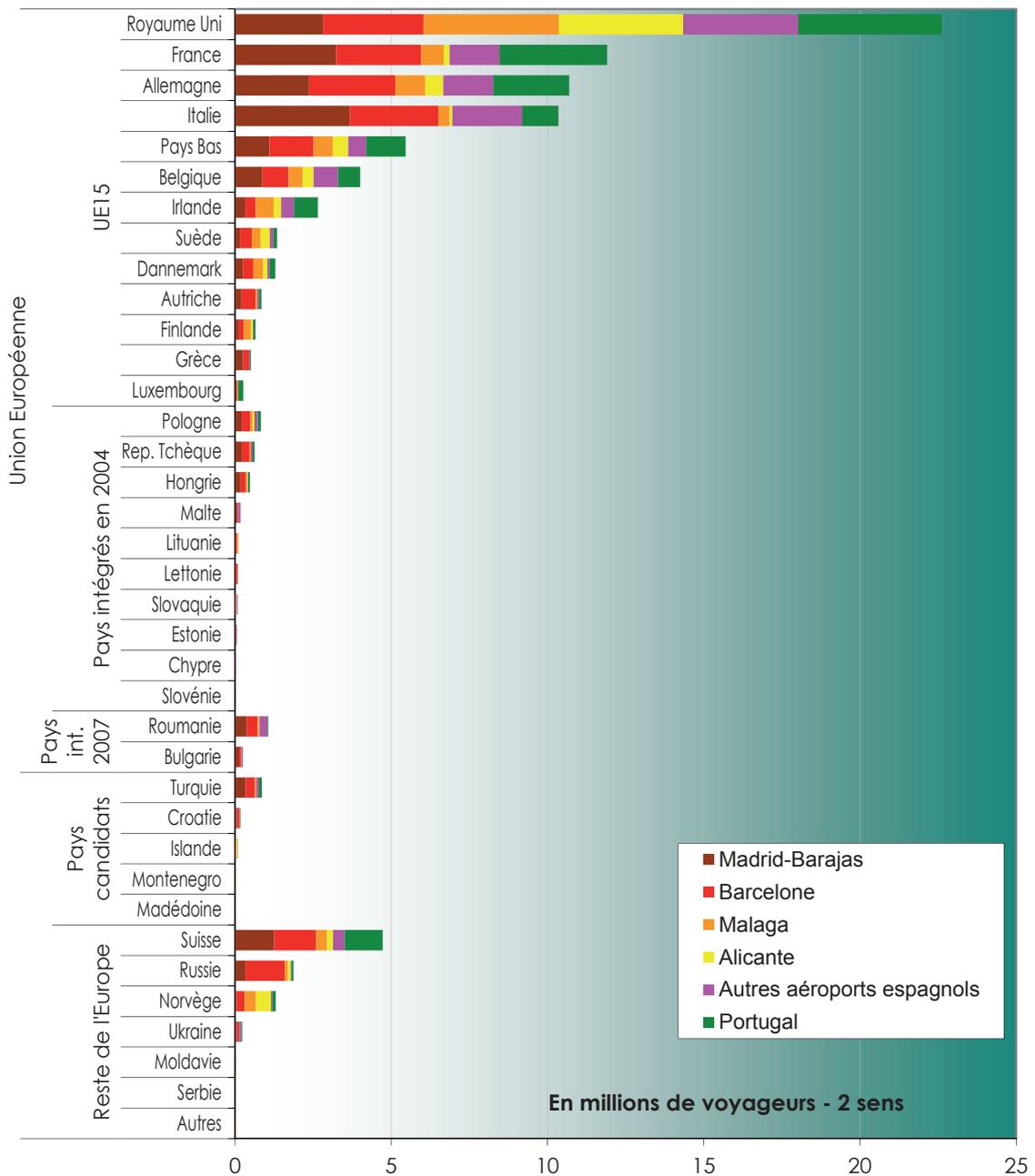
Au cours de l'année 2012, 68,7 millions de voyageurs ont fréquenté les aéroports espagnols au départ ou à destination d'un autre pays européen, de l'autre côté des Pyrénées. Le Portugal enregistre un nombre de 16,8 millions de voyageurs. Ces valeurs traduisent une augmentation du trafic passagers de 11% pour l'Espagne et de 17,7% pour le Portugal, comparées aux valeurs précédentes de l'OTP (données 2009). Par rapport à l'année 2009, les principales variations concernent le trafic avec les pays « du reste de l'Europe⁵ », avec une progression de 63% pour l'Espagne et de 21% pour le Portugal. Ces valeurs équivalent à une augmentation de 2,6 millions de voyageurs pour l'Espagne et de 250 000 voyageurs pour le Portugal.

Pour l'Espagne et le Portugal, si l'on compare les données de 2009 et 2012, la variation la plus importante du nombre de passagers s'observe avec les pays de l'ancienne UE-15, avec une augmentation de 5,4 millions de voyageurs (3,2 millions de voyageurs espagnols et 2,2 millions de voyageurs portugais).

Le graphique suivant montre la répartition du trafic entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

⁵ Les pays dits « du reste de l'Europe » sont ceux qui ne font pas partie de l'Union Européenne et n'ont pas le statut de pays candidat à l'entrée dans l'Union Européenne.

Graphique 23. Répartition du trafic de passagers par voie aérienne entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2012



Sources : Aena, Aéroports de Catalogne (Espagne) et SIMOPTC/INAC (Portugal).

Le tableau 22 présente les données relatives aux flux de passagers par voie aérienne entre l'Espagne et les autres pays européens, ainsi qu'entre le Portugal et le reste des pays européens.

Tableau 22. Répartition des passagers par voie aérienne de la péninsule Ibérique, selon l'origine/destination en 2012

		Total dans les deux sens confondus (millions de passagers)		
		Espagne	Portugal	Total
Union Européenne	Ancienne UE-15	57,5	15,0	72,6
	Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	2,2	0,2	2,4
	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	1,3	0,0	1,3
Pays candidats		1,0	0,1	1,1
Reste de l'Europe		6,7	1,5	8,2
TOTAL EUROPE		68,7	16,8	85,6
<i>Ancienne UE-15 + Suisse + Norvège</i>		<i>62,2</i>	<i>16,4</i>	<i>78,6</i>

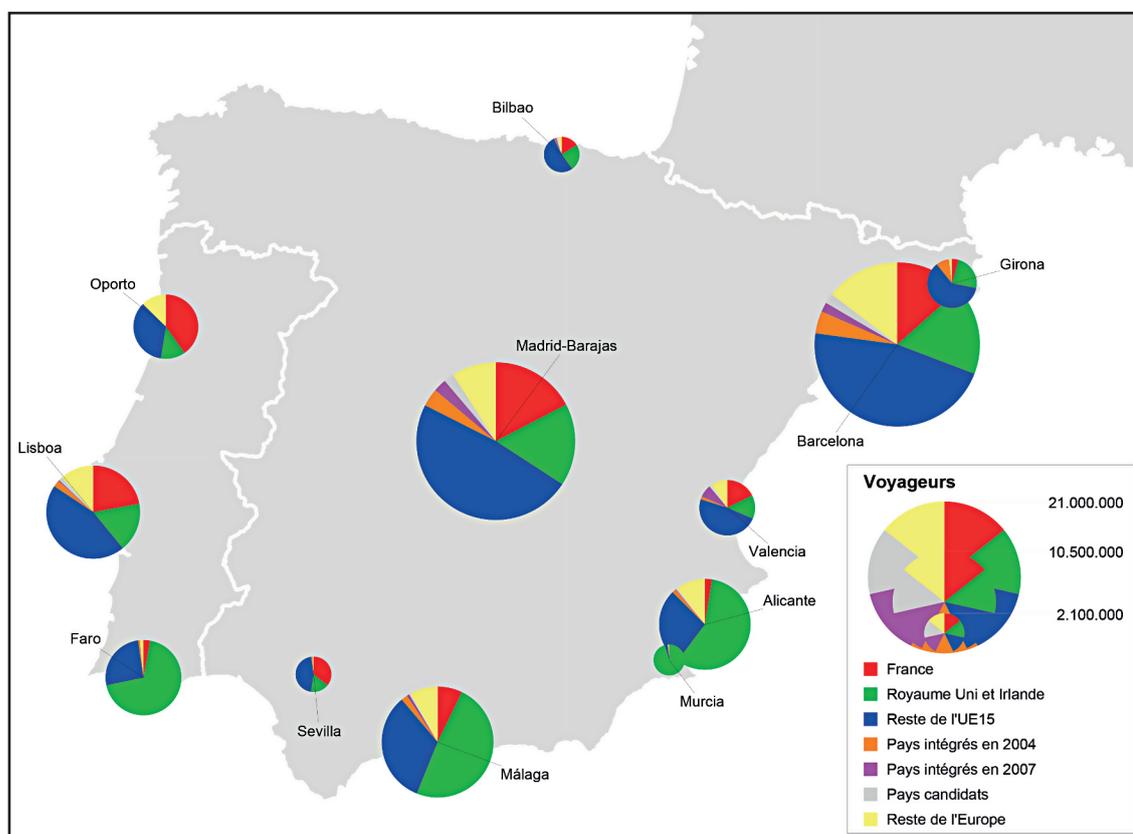
Sources : Aena, Aéroports de Catalogne (Espagne) et SIMPOTC/INAC (Portugal).

L'aéroport Barcelone-El Prat est celui dont le flux de voyageurs avec le reste de l'Europe est le plus important en 2012, avec 20,3 millions de voyageurs. Suivent les aéroports de Madrid-Barajas (18,6 millions), Malaga (10 millions) et Lisbonne (7,7 millions).

Le Royaume-Uni (22,6 millions), la France (11,9 millions) et l'Allemagne (11,7 millions) sont les pays européens qui génèrent le plus grand nombre de voyageurs avec l'Espagne et le Portugal.

La carte suivante donne, de manière schématique, un aperçu du trafic des principaux aéroports espagnols et portugais (avec un flux supérieur à 1 million de voyageurs) avec le reste de l'Europe.

Carte 26. Trafic des principaux aéroports de la péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe



Sources : Aena (Espagne), SIMPOTC/INAC (Portugal).

4.4. SYNTHÈSE CONCERNANT LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le tableau 23 synthétise les données du flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2012, et le graphique 24 montre la répartition par mode de transport. Les calculs ne prennent pas en considération le trafic de voyageurs par voie maritime.

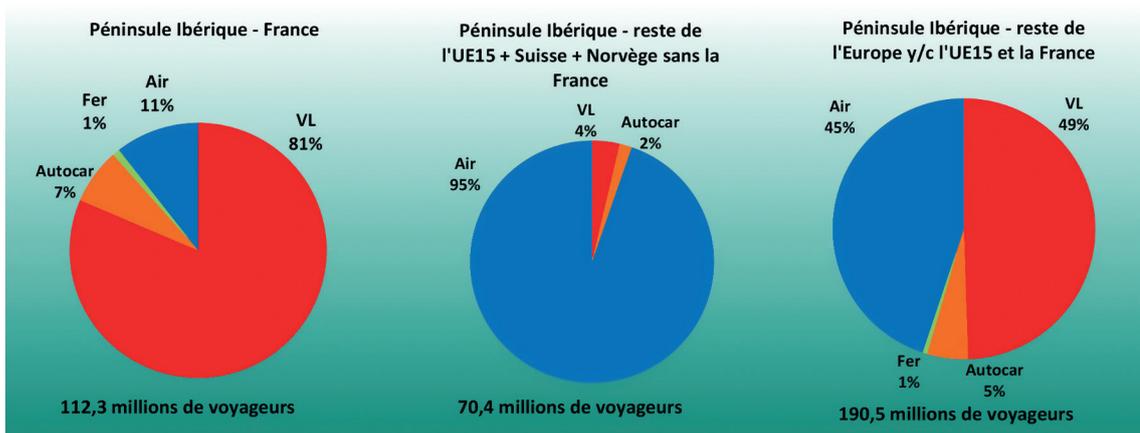
La répartition par grandes zones d'origine ou de destination du trafic de véhicules légers, ainsi que le taux d'occupation, résulte des enquêtes menées au cours de l'année 2009, sur les autoroutes A9 et A63, et en 2010 sur les passages centraux. Concernant les autocars, les données sont le fruit des enquêtes menées sur les autoroutes précitées en 2012.

Tableau 23. Synthèse des flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2012

Mode de transport		France	Reste UE15 + Norvège + Suisse (sauf France)		Pays entrés en 2004	Pays entrés en 2007	Reste de l'Europe*	TOTAL
Route	VL	91,5	2,6	0,1	0,1	0,0	94,3	
	Autocar	7,9	1,1	0,3	0,2	0,1	9,6	
Fer		1,0	0,0				1,1	
Air		11,9	66,7	2,4	1,3	3,2	85,6	
Total		112,3	70,4	2,8	1,6	3,4	190,5	

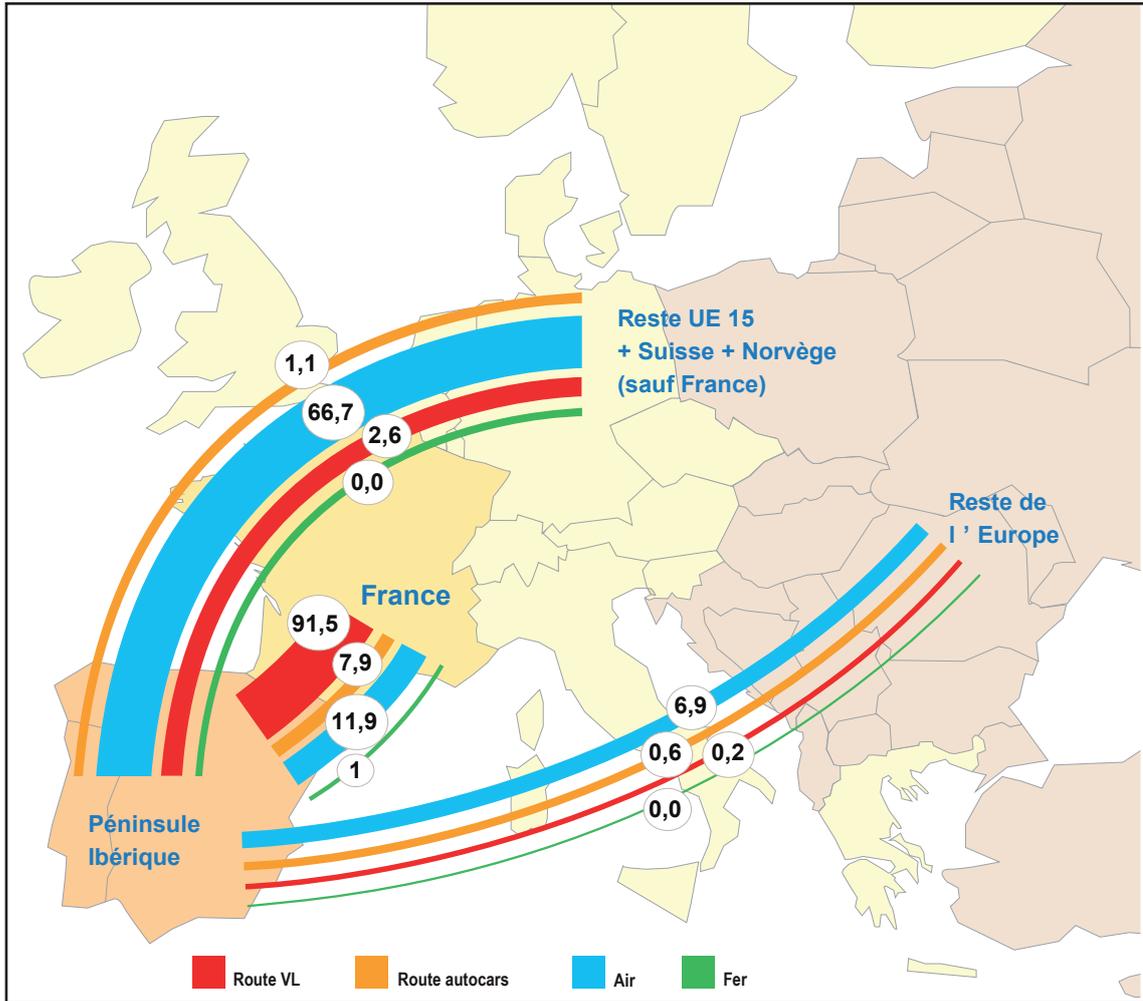
* Reste de l'Europe : Albanie, Biélorussie, Bulgarie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Macédoine, Moldavie, Serbie, Russie, Turquie, Ukraine.

Graphique 24. Répartition modale des voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2012



La carte suivante montre la répartition du trafic de voyageurs entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe en 2012.

Carte 27. Répartition du trafic de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2012 (en millions de voyageurs)



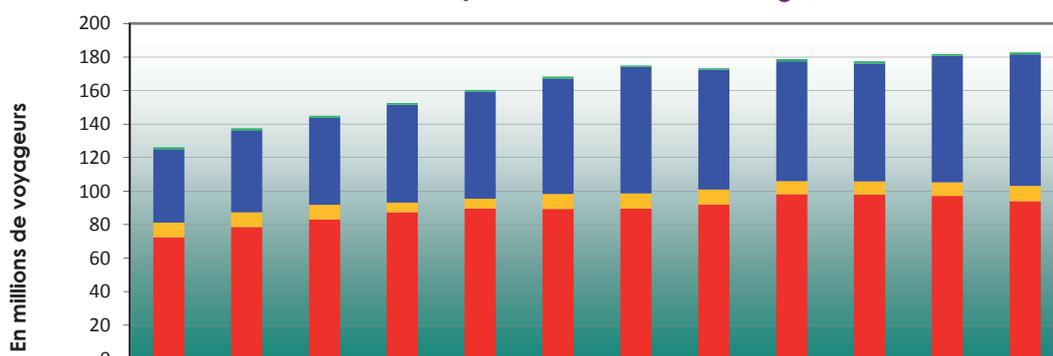
4.5. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE 2001 ET 2012

Ce présent chapitre rassemble les données sur les flux de voyageurs à travers les Pyrénées recueillies dans les documents suivants :

- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003).
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003).
- Données 2003 : Supplément du Document n° 3, principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004).
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006).
- Données 2005 : Supplément du Document n° 4, principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007).
- Données 2006 : Document n° 5 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2008).
- Données 2007 et 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 2008).
- Données 2010 et 2011 : Supplément du Document n° 6, principaux chiffres actualisés pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013).
- Données 2012 : le présent document.

Le graphique 25 montre l'évolution du trafic de voyageurs à travers les Pyrénées, entre la péninsule Ibérique et l'ancienne UE-15 plus la Suisse et la Norvège, entre 2001 et 2012.

Graphique 25. Évolution des flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 (plus la Suisse et la Norvège)

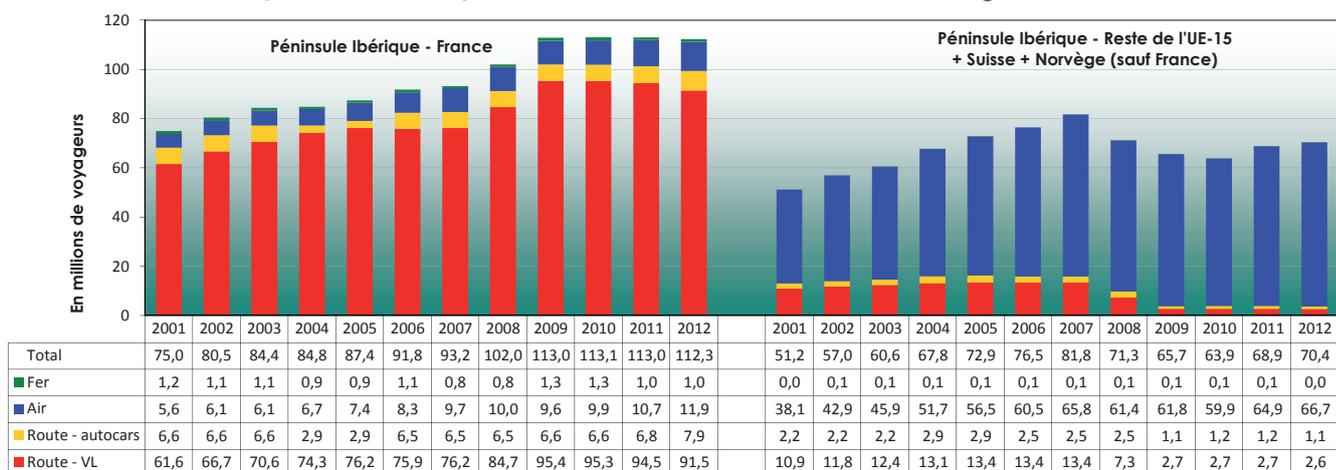


Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

L'analyse du flux total de voyageurs permet de constater qu'après des années de croissance continue, le flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et le reste l'UE-15 (plus la Suisse et la Norvège) tend à se stabiliser autour de 180 millions de voyageurs. Ceci est dû au fait que, durant les dernières années, les transports routier et aérien ont compensé entre eux les légères variations observées.

Le graphique 26 reprend les données du précédent, mais en différenciant le trafic d'échange entre la péninsule Ibérique et la France, et le transit de la péninsule Ibérique avec l'ancienne UE-15 plus la Suisse et la Norvège.

Graphique 26. Évolution des flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France, et entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 + Suisse + Norvège (hors France)



Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

La France occupe une place très importante dans les relations de l'Espagne et du Portugal avec l'ancienne UE-15 plus la Suisse et la Norvège. Depuis 2009, la part d'échange de voyageurs avec la France dépasse les 60%, jusqu'à atteindre 64% en 2010. Dans l'analyse détaillée de cette relation privilégiée avec la France, on observe une progression de la circulation de l'usage des véhicules légers en 2009, avec plus de 90 millions de voyageurs, valeur qui demeure stable au cours des années suivantes. Le transport aérien témoigne d'une forte croissance, en constante augmentation depuis le début de la période d'observation (2001).

Concernant les flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 (sans la France) plus la Suisse et la Norvège, le transport de passagers par voie aérienne, qui représentait 75% du trafic au début de la période d'observation (2001), a progressé continuellement pour atteindre près de 95% du trafic au cours des dernières années.

Les trois tableaux suivants (24, 25 et 26) montrent l'évolution de l'utilisation des modes de transport au cours de la dernière année et sur l'ensemble de la période d'observation (2001-2012). Ces tableaux ne prennent pas en compte le transport ferroviaire, dont les valeurs sont négligeables. En outre, la presque totalité du trafic ferroviaire de passagers s'établit en France, ce qui accentue encore davantage l'écart avec les autres modes de transport utilisés.

Tableau 24. Évolution du flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique avec l'UE-15 + Suisse + Norvège

	Evolution 2001/2012		En 1 an (2011/2012)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	45%	3,4%	0,5%
Routes- VL	30%	2,4%	-3,2%
Routes - autocars	3%	0,2%	12,9%
Air	80%	5,5%	3,9%

En 2012, la diminution du nombre de voyageurs routiers engendre une stagnation du flux total de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'UE-15 plus la Suisse et la Norvège, malgré l'augmentation de voyageurs par avion, le poids du secteur routier étant supérieur à celui du secteur aérien.

Tableau 25. Évolution du flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France

	Evolution 2001/2012		En 1 an (2011/2012)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	50%	3,7%	-0,6%
Routes- VL	48%	3,7%	-3,2%
Routes - autocars	20%	1,7%	16,4%
Air	113%	7,1%	11,3%

Dans les relations avec la France, le flux de passagers par voie aérienne est celui qui connaît la croissance la plus élevée au cours de la période d'observation. La dernière année montre que l'avion est le seul mode de transport qui enregistre une progression, avec 11,3%

Tableau 26. Évolution du flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'UE-15 + Suisse + Norvège (sans la France)

	Evolution 2001/2012		En 1 an (2011/2012)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	38%	2,9%	2,2%
Routes- VL	-76%	-12,3%	-4,2%
Routes - autocars	-49%	-6,0%	-6,7%
Air	75%	5,2%	2,7%

En 2012, la croissance du flux de voyageurs par voie aérienne parvient à compenser la baisse de l'utilisation des autres modes de transport. Le nombre total de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'UE-15 (sans la France, plus la Suisse et la Norvège) augmente également.

5 FLUX DE MARCHANDISES

Pour l'élaboration de ce chapitre, l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées utilise, pour chaque mode de transport, les sources de données suivantes :

- **Routes** : les données proviennent des stations de comptage, de part et d'autre de la frontière franco-espagnole. Les informations issues des enquêtes de trafic effectuées périodiquement par l'administration française ont également été utilisées. Il convient également de souligner l'importance de l'enquête Transit 2010.
- **Chemin de fer** : les sources sont les données publiées par Eurostat et celles fournies par la Renfe.
- **Ports maritimes** : les sources des données sont les celles des statistiques portuaires espagnoles et celles du ministère de l'Économie portugais.

5.1 TRAFIC ROUTIER

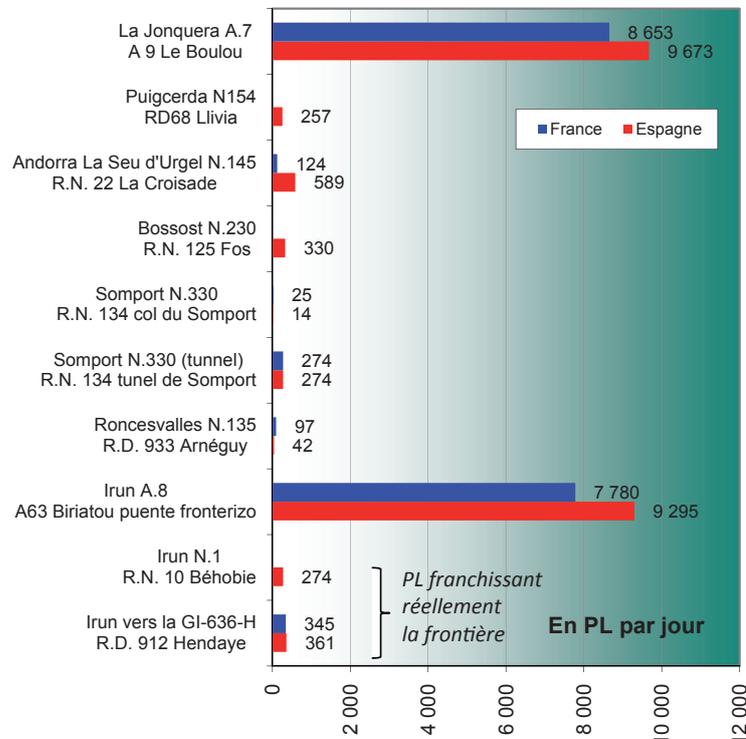
Les principales sources d'information utilisées pour l'estimation du trafic de marchandises routier traversant les Pyrénées sont les suivantes :

- Les cartes du trafic de 2012 et 2013, élaborées par la Dirección General de Carreteras du Ministerio de Fomento. Ces cartes fournissent les données concernant les véhicules enregistrés par les postes de comptage espagnols (permanents et temporaires), en différenciant les véhicules lourds et légers, en termes de trafic moyen journalier annuel (nombre de véhicules/jour).
- ASF (Autoroutes du Sud de la France), société concessionnaire des autoroutes A9 et A63 en France. Elle fournit les données concernant les deux autoroutes.
- L'entreprise chargée de l'exploitation du tunnel de Somport a fourni les données concernant les flux de véhicules qui empruntent ce tunnel. La station de comptage est située côté espagnol.
- Agence guipuscoane des infrastructures Bidegi, chargée de la gestion de l'autoroute du Cantabrique, l'AP-8. Elle dispose des données relatives aux trafics frontaliers moyens journaliers d'Irún, côté espagnol.
- Les données relatives aux trafics moyens journaliers des routes nationales, côté français, ont été fournies par les services extérieurs du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, celles des routes départementales par les services des conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques, des Pyrénées-Orientales, des Hautes-Pyrénées et de Haute-Garonne.
- Les résultats de l'enquête Transit 2010, qui permettent de disposer de l'information concernant le tonnage des poids lourds franchissant les points de passage frontaliers pyrénéens, selon l'origine et la destination.

5.1.1. TRAFIC DES POIDS LOURDS SUR LES PASSAGES FRONTALIERS EN 2013

Le graphique 27 montre le trafic moyen journalier de poids lourds aux principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France, en 2013.

Graphique 27. Trafic moyen journalier des poids lourds aux points de passage frontaliers en 2013



Sources : Espagne : Direction General de Carreteras du ministère du Fomento. France : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie ; ASF ; conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales.

Le graphique 27 ci-dessus représente le trafic moyen journalier annuel des PL (tous PL confondus, y compris les autocars) sur les dix infrastructures routières susceptibles de recevoir du trafic de transport de marchandises international. Les autres routes qui traversent les Pyrénées ont un trafic lourd négligeable.

L'interprétation des données relatives aux trafics moyens journaliers représentés dans le graphique 27 permet d'apporter les précisions suivantes :

- Comme pour les véhicules légers, les trafics moyens journaliers de poids lourds observés côté français et côté espagnol ne coïncident pas précisément. Les causes possibles de ces différences sont :

La séparation physique entre les stations de comptage situées de chaque côté de la frontière. Le cas le plus significatif est celui de la traversée de l'Andorre (N145 du côté espagnol et N22 du côté français).

La différence des catégorisations de poids lourds utilisées par les péages des autoroutes de France et d'Espagne.

Le niveau de fiabilité des instruments de comptage employés de chaque côté de la frontière.

- Les points de passage frontaliers pour franchir la frontière entre Hendaye et Irún présentent une situation particulière. Il existe trois ponts traversant la rivière Bidasoa : celui de l'autoroute A63-A8 vers Biriatoú, celui de la RN10-N1 vers Béhobie, et celui de la RD912-pont Saint Jacques vers Hendaye. À partir d'observations visuelles effectuées dans cette zone, il a pu être déterminé qu'un certain nombre de poids lourds circulent autour des trois ponts en cherchant un lieu où se garer, surévaluant de fait la valeur du trafic moyen journalier des véhicules qui traversent la frontière.

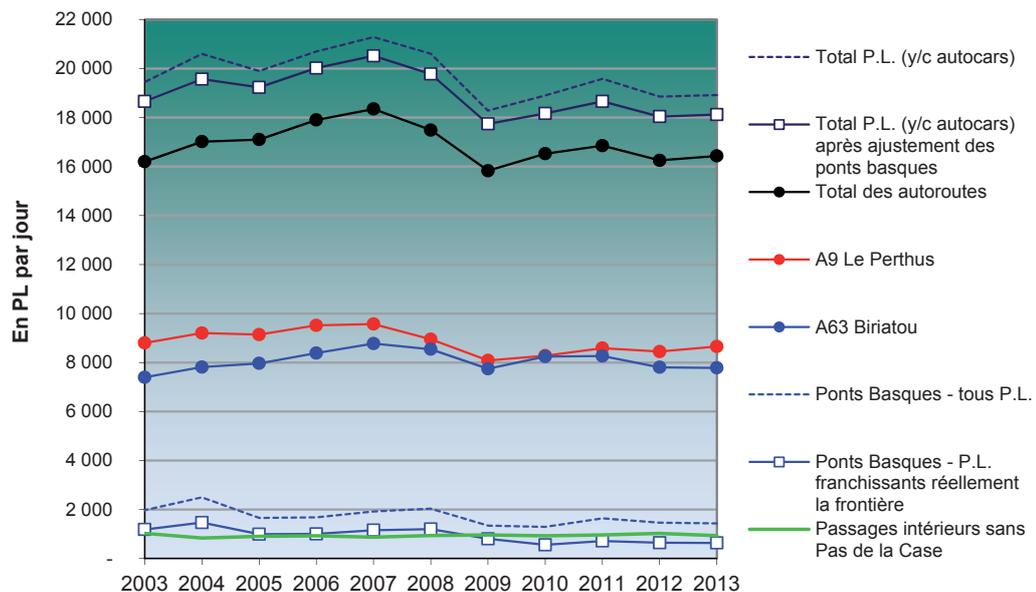
- Le fait précédent est pris en considération dans le présent document, de sorte qu'aux valeurs de trafic moyen journalier obtenues par comptages sur les points de passage d'Irún-Hendaye et d'Irún-Béhobie, il est appliqué un facteur réducteur permettant de n'estimer que le nombre de poids lourds ayant réellement franchi la frontière. Ce facteur a été défini en 2010 à la suite d'une enquête menée auprès des conducteurs de poids lourds circulant sur les ponts de Béhobie et d'Hendaye. Les pourcentages sont :

Point de passage Irún-Hendaye : 67%
 Point de passage Irún-Béhobie : 40%

À la lumière des informations précédentes, environ 18 120 poids lourds ont franchi la frontière chaque jour en 2013, dont 660 autocars, de telle sorte que le trafic total de poids lourds destinés au transport de marchandises est de l'ordre de 17 460 véhicules. 91% de ces véhicules circulent sur les autoroutes, tandis que le reste emprunte les points de passage centraux (5%) ou les ponts basques (4%).

L'importance des autoroutes dans le transport routier de marchandises entre l'Espagne et la France est mise en avant dans le graphique suivant.

Graphique 28. Évolution du trafic moyen annuel des poids lourds qui franchissent la frontière franco-espagnole



Sources : Espagne : Direction General de Carreteras du ministère du Fomento. France : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie ; ASF ; conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales.



5.1.2. Enquête «Transit 2010»

En 2010-2011, une enquête concernant les flux routiers internationaux de marchandises a été diligentée, sous le patronyme « Transit 2010 ». Cette étude avait pour objectif d'actualiser la connaissance des flux de marchandises à travers les grands massifs montagneux que sont les Alpes et les Pyrénées, à la suite d'enquêtes similaires réalisées en 1992-1993, 1999 et 2004. Dans les Pyrénées, l'enquête principale a porté sur les deux passages autoroutiers A9 (Le Perthus) et A63 (Bariatou), où passent 91% des poids lourds traversant les Pyrénées.

Pour enrichir la base de données, deux enquêtes complémentaires ont été menées :

- Une en 2010, portant sur les quatre principaux passages intérieurs des Pyrénées : Somport, Fos-Vielha, Pas de la Case et Puigcerdà.
- Une en 2011, portant sur les deux ponts basques entre Hendaye et Irún, le pont Saint-Jacques et le pont de Béhobie.

Cette enquête, réalisée par le biais d'interviews auprès des chauffeurs de poids lourds, est l'objet d'une publication spécifique.

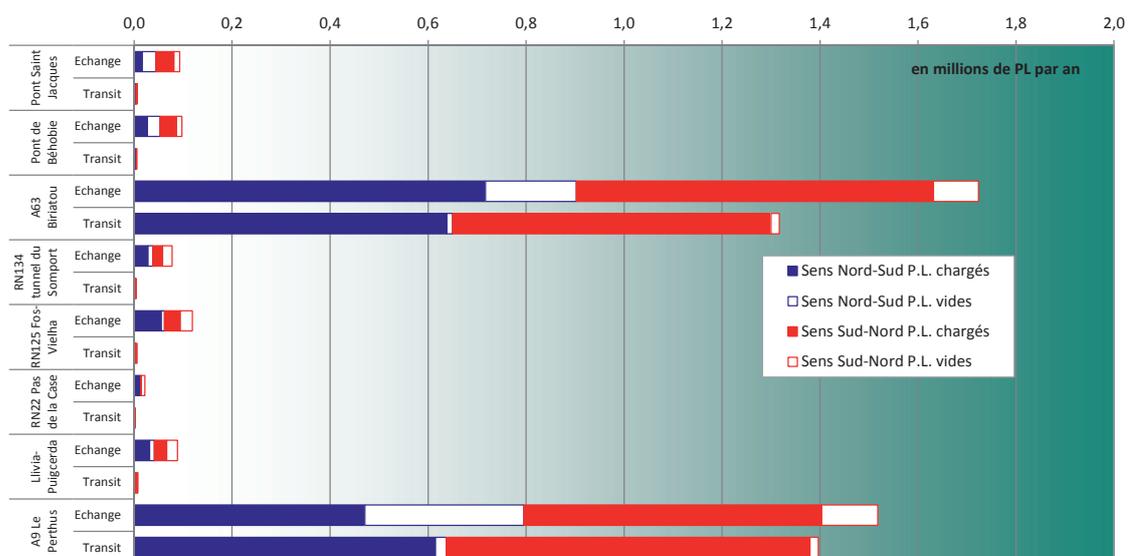
Les résultats de l'enquête «Transit 2010», qui renseignent quant au calcul du tonnage des marchandises traversant les Pyrénées, ont déjà été présentés et utilisés pour les chiffres 2010 et 2011 publiés dans le supplément au document n° 6.

L'enquête «Transit» réalisée sur les deux ponts basques non autoroutiers a mis en évidence l'importance des trafics parasites (passages multiples, demi-tours, etc.) : le nombre de poids lourds qui franchissent réellement la frontière s'élève à 36% du trafic compté en tant que poids lourds par le compteur automatique du pont de Béhobie (RN10) et à 54% sur le pont Saint-Jacques (RD912). Le nombre de poids lourds franchissant la frontière prend en compte, depuis les chiffres de l'année 2010, le nombre de véhicules franchissant réellement la frontière sur les deux ponts basques.

L'enquête «Transit» permet d'estimer le tonnage moyen des marchandises transportées par les poids lourds (cf. chapitre 7.1.3) et de connaître le trafic des véhicules vides.

Le nombre total des poids lourds vides qui franchissent les Pyrénées s'est élevé, en 2010, à 963 000 véhicules par an, soit 2 600 poids lourds par jour, ce qui représente 15% du trafic total.

Graphique 29. Répartition des poids lourds vides par passage, par sens de circulation et type de trafic (échange ou transit)



Les poids lourds vides sont plus nombreux :

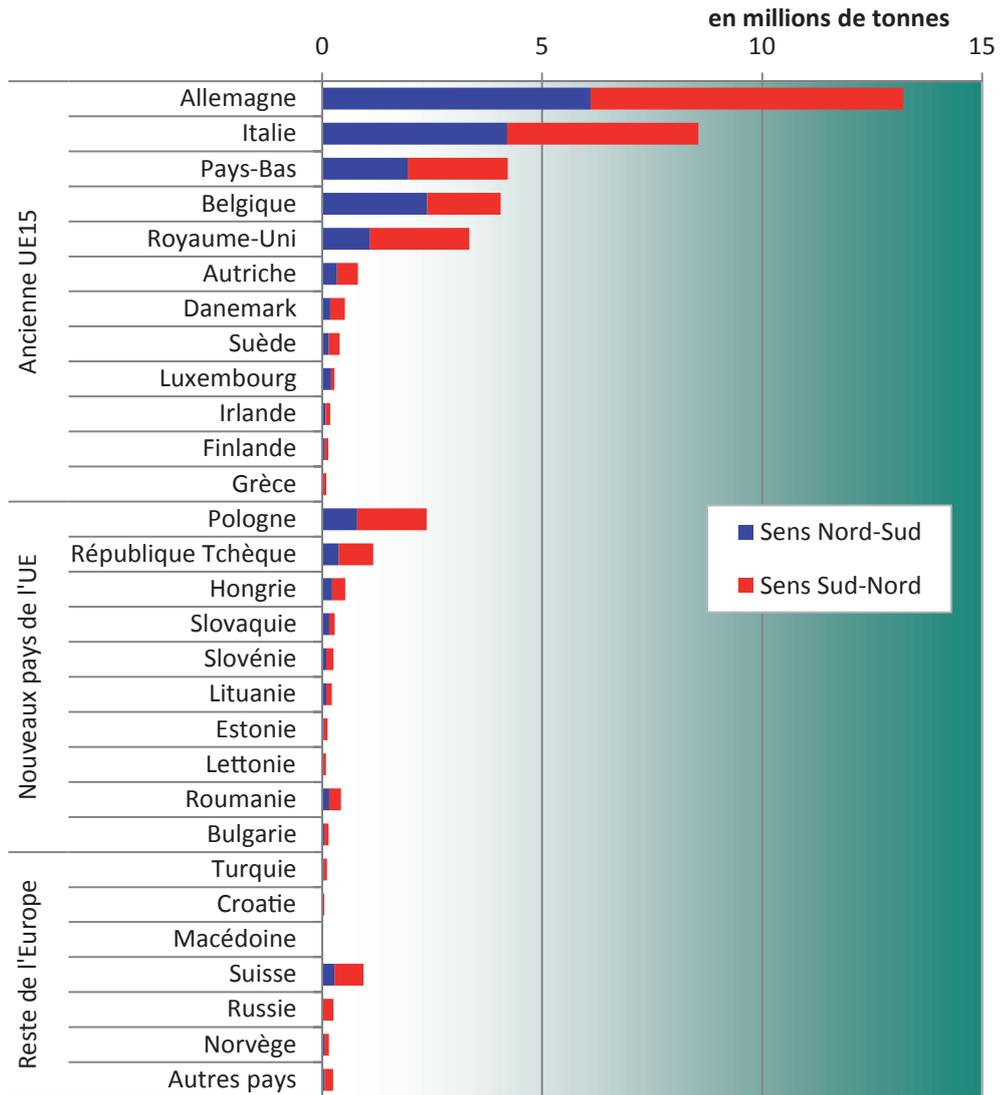
- en échange qu'en transit, avec respectivement 23,8% et 2,6% ;
- dans le sens nord-sud que sud-nord, avec respectivement 19,2% et 10,5%.

Le taux de poids lourds vides est très important :

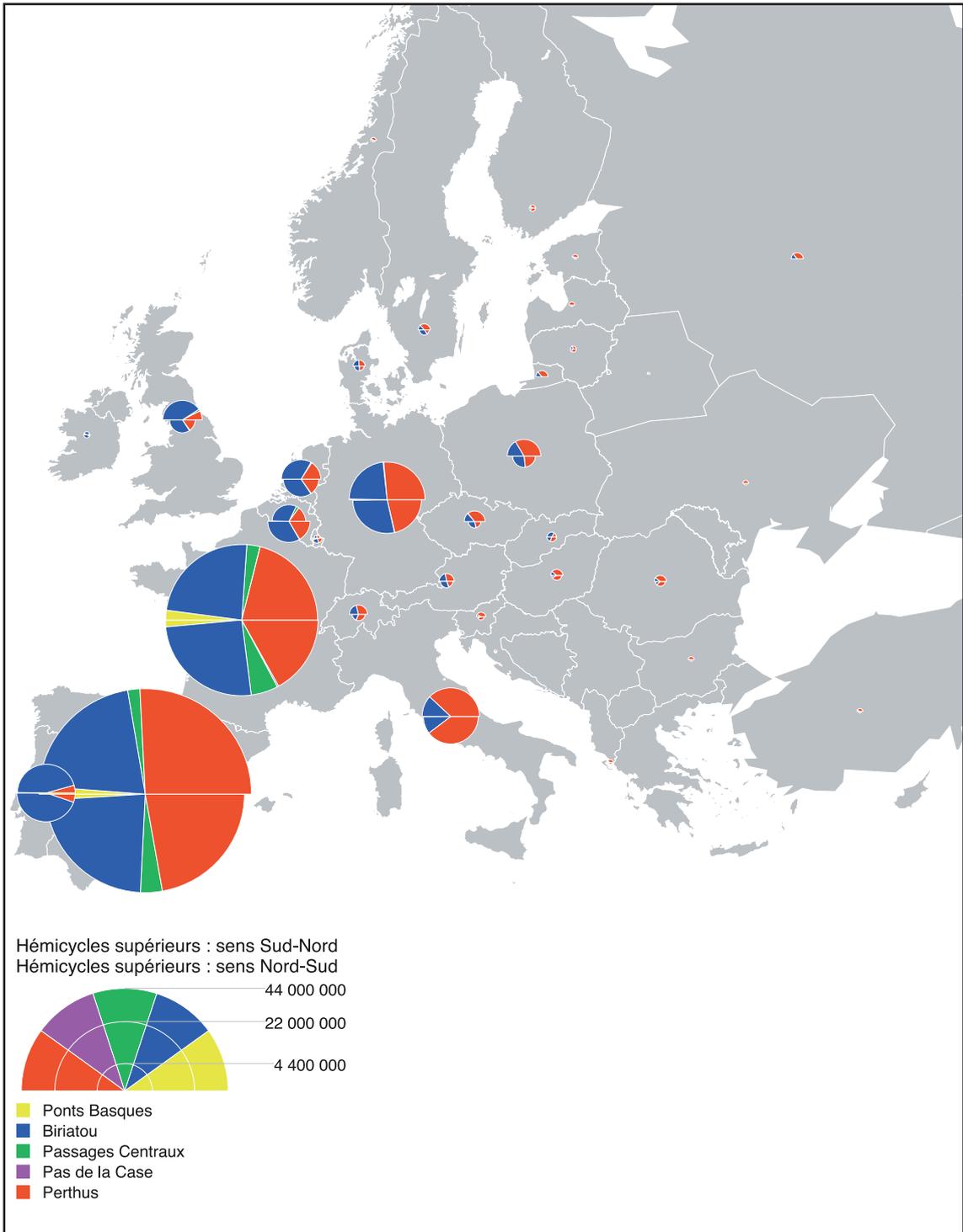
- Sur les trois passages intérieurs, Somport, Fos-Vielha et Puigcerdà : 31,5% pour les deux sens de circulation confondus, 44,3% dans le sens sud-nord.
- Au Pas de la Case (desserte d'Andorre) : 33,8% pour les deux sens de circulation confondus et 81,3% pour le sens sud-nord.
- Sur les deux ponts basques : 37,3% pour les deux sens de circulation confondus et 50,2% dans le sens nord-sud.

Globalement, sur les 2 autoroutes, les poids lourds vides représentent 13,1% du trafic. Le taux est plus important au Perthus (16,4%, soit 1300 poids lourds vides par jour) qu'à Biriartou (10,0%, soit 840 poids lourds vides par jour). Et il est beaucoup plus important en échange (22,1%) qu'en transit (2,5%).

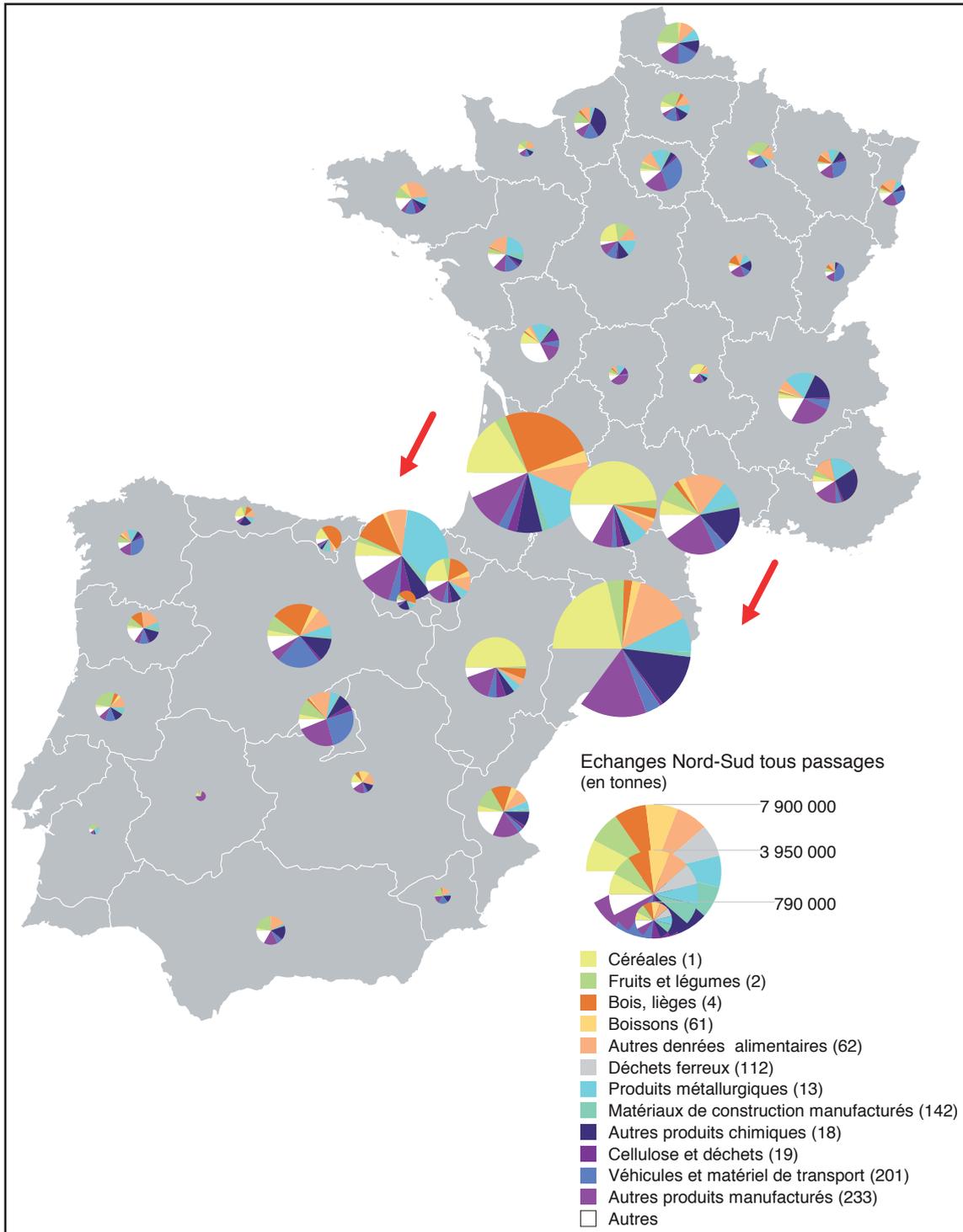
Graphique 30. Répartition du transit à travers la France par pays d'origine ou de destination des marchandises franchissant les Pyrénées en 2010



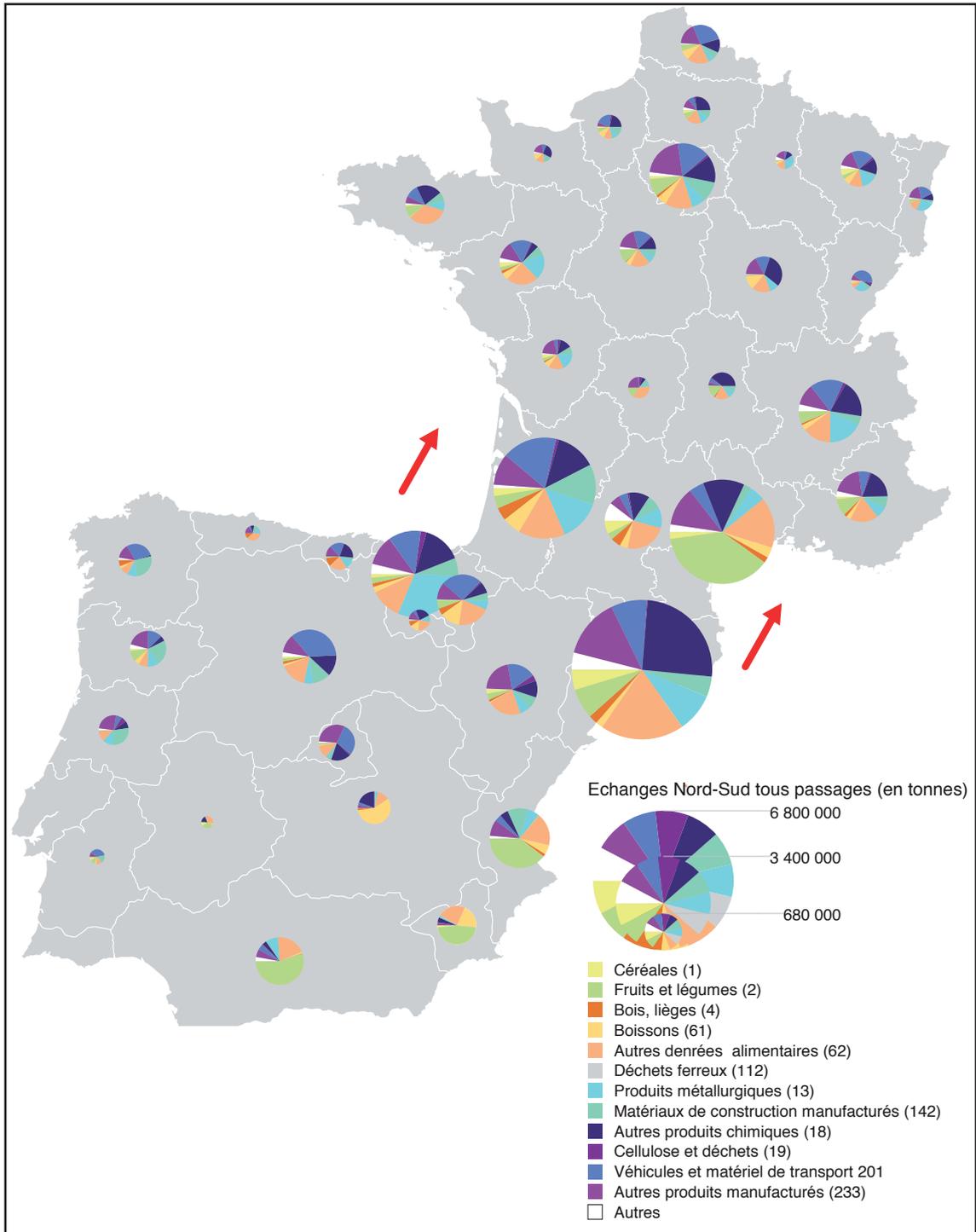
Carte 28. Pays d'origine ou de destination des flux routiers de marchandises à travers des Pyrénées (en tonnes)



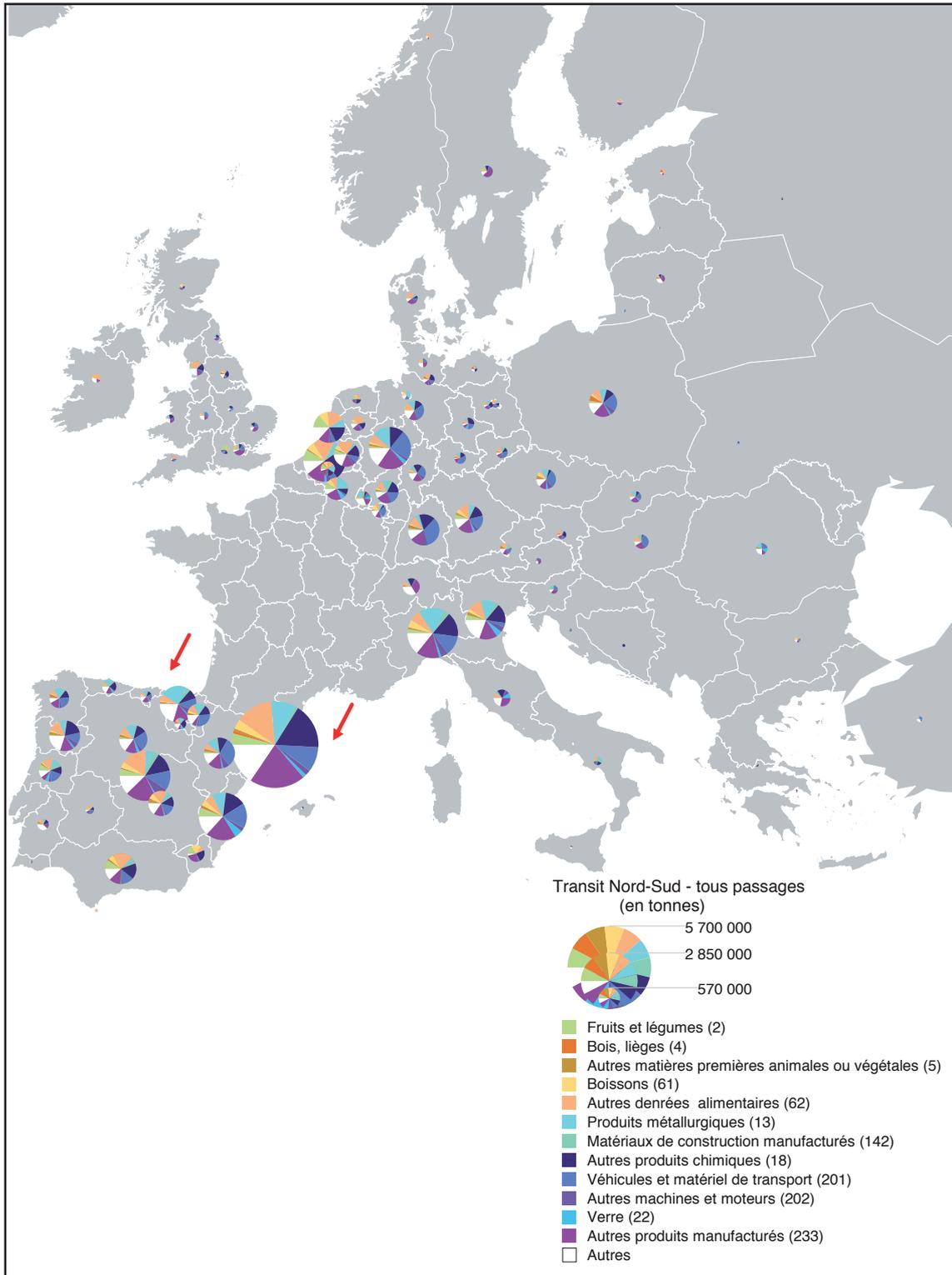
Carte 29. Transports de marchandises entre la France et la péninsule Ibérique - sens nord-sud (en tonnes)



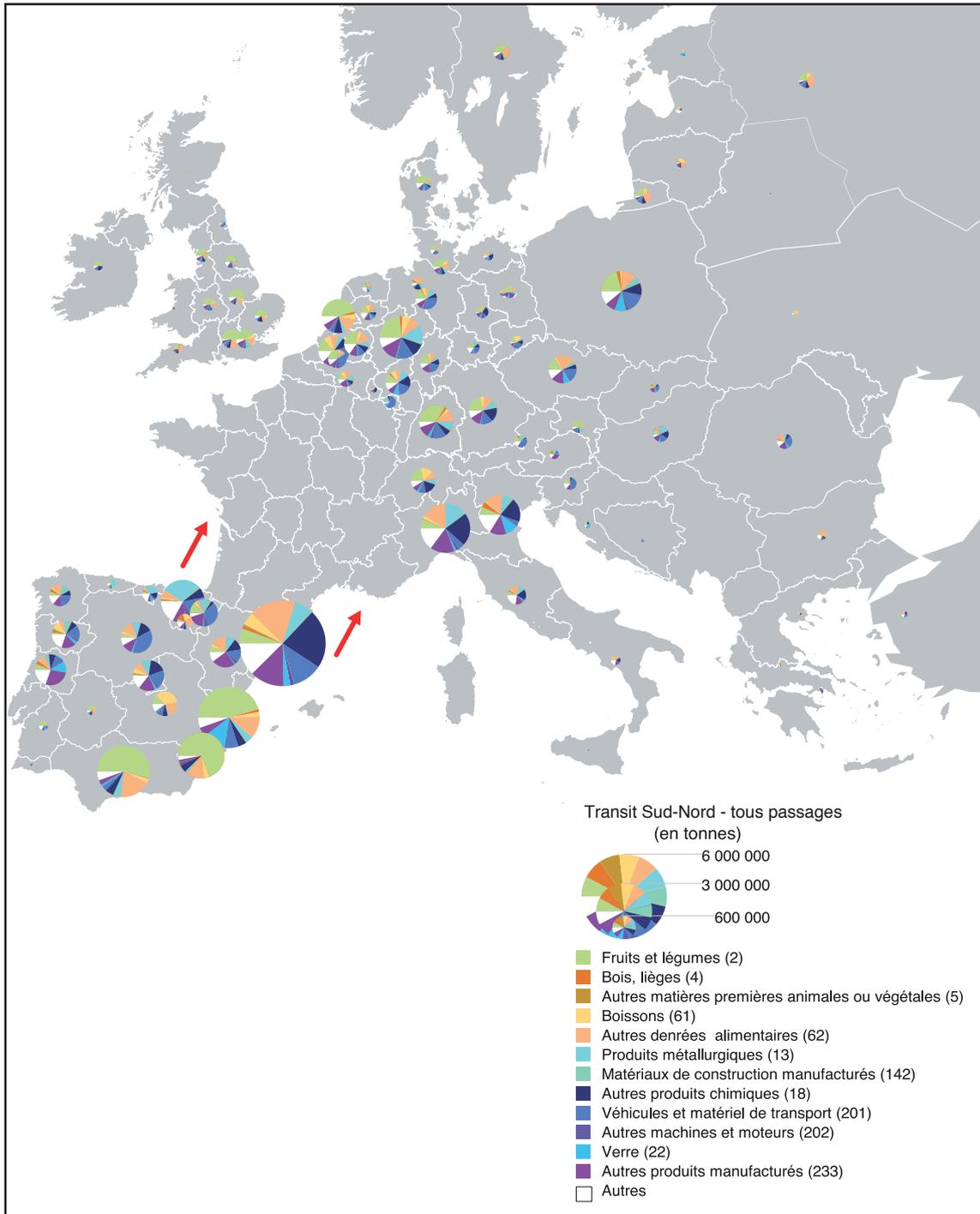
Carte 30. Transports de marchandises entre la France et la péninsule Ibérique – sens sud-nord (en tonnes)



Carte 31. Transports de marchandises entre l'Europe (sans la France) et la péninsule Ibérique -sens nord-sud (en tonnes)



Carte 32. Transports de marchandises entre l'Europe (sans la France) et la péninsule Ibérique -sens sud-nord (en tonnes)



5.1.3. ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES

Sur les autoroutes A63 (Irún – Biriadou) et A9 (la Jonquera – Le Boulou), principaux points de circulation des véhicules lourds qui traversent les Pyrénées, l'estimation du tonnage moyen était obtenue grâce au pesage dynamique effectué dans les stations de comptages HES-TIA, situées à proximité de la frontière. Ces stations, devenues obsolètes, ont été démontées, mais n'ont pas été remplacées. Pour l'élaboration du Supplément au document OTP n° 6 (données de 2010 et 2011), les résultats de l'enquête Transit 2010 ont permis d'obtenir une estimation du tonnage moyen des poids lourds circulant sur les deux autoroutes. Ce tonnage est ainsi passé de 15,5 tonnes à 14,3 tonnes par poids lourd, ce qui représente une diminution de 8%. Dans l'actuelle édition de l'Observatoire, les calculs effectués dans ce document n° 7 se basent une nouvelle fois sur les données de l'enquête Transit 2010.

Tableau 27. Estimation des tonnages moyens transportés par des poids lourds en 2013

Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Sources
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	14,1	Enquête transit 2010 sur les autoroutes
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	15,1	Enquête transit 2010 sur les autoroutes
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	12,3	Enquête transit 2010 sur les autoroutes
Autoroute A7 - A10 Sud-Nord	15,5	Enquête transit 2010 sur les autoroutes
R.D. 912 et R.N. 10	9,3	Enquête transit 2010 ponts basques
Autres R.N.	14,2	Enquête transit 2010 passages intérieurs

Source : enquête Transit 2010.

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.

Tableau 28. Estimation du tonnage de marchandises transporté par route à travers les Pyrénées en 2013

Estimation du tonnage des échanges de marchandises par la route en 2013						
Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Trafics P.L. / jour	Trafics autocars/jour	Trafics PL marchandises par jour	Tonnages par jour en kt / j	Tonnages annuels en Mt
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	14,1	3 890	76	3 814	53,9	19,7
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	15,1	3 890	75	3 815	57,5	21,0
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	12,3	4 327	137	4 190	51,6	18,9
Autoroute A7 - A9 Sud-Nord	15,5	4 327	136	4 191	65,0	23,8
Ponts basques - PL franch. réels	9,3	635	60	575	5,4	2,0
Autres R.N.	14,2	1 052	176	876	12,4	4,6
Total	14,1	18 120	660	17 460	245,8	89,9

Source : enquête Transit 2010.

5.1.4. RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT

L'enquête «Transit 2010» définit aussi la répartition des marchandises selon leur origine et leur destination. Les données de l'enquête n'étant pas mises à jour, il a été émis l'hypothèse que les valeurs fournies sont applicables à celles des flux routiers de marchandises en 2012 et 2013.

Tableau 29. Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination (en tonnages)

Répartition par zones d'origine-destination (source enquête transit 2010)

Echanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Andorre	Total
France	47,7%	4,1%	0,6%	0,3%	52,6%
Reste de l'UE15 sans la France	34,4%	4,8%	0,2%	0,0%	39,4%
Pays intégrés dans l'UE en 2004	5,1%	0,4%	0,0%	0,0%	5,5%
Pays intégrés dans l'UE en 2007	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,6%
Le reste de l'Europe sans l'UE25	1,5%	0,3%	0,0%	0,0%	1,8%
Ensemble de l'Europe	89,2%	9,7%	0,8%	0,3%	100,0%

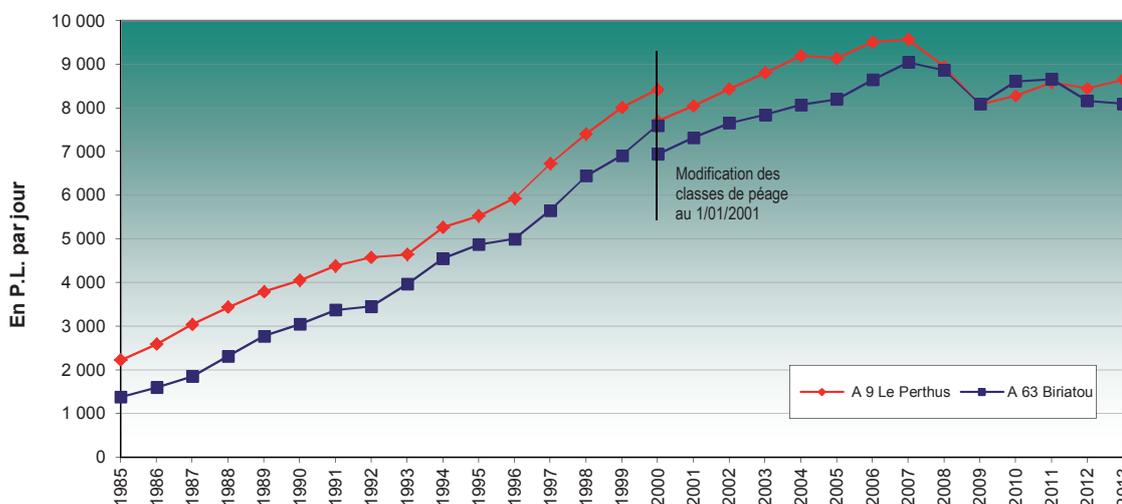
Source : enquête Transit 2010.

Les données du tableau permettent d'observer que plus de la moitié des marchandises qui traversent les Pyrénées (52%) représente un trafic d'échange en provenance ou à destination de la France.

5.1.5. Analyse détaillée du trafic sur les deux autoroutes

L'évolution du trafic moyen journalier des poids lourds sur les autoroutes du littoral est décrite par le graphique 31. Ces valeurs comptabilisent les véhicules de classes 3 et 4 en France (autocars inclus), qui ont franchi la frontière au Perthus et à Biriattou.

Graphique 31. Évolution du trafic moyen journalier annuel des poids lourds sur les deux autoroutes



Source : ASF.

Il convient de mentionner que les valeurs concernant l'autoroute A63 diffèrent de celles qui apparaissent dans le graphique 27, puisqu'elles se réfèrent à différentes sources de données. Sur le graphique 31, les données proviennent du péage de Biriattou, tandis que dans le n° 27 les valeurs résultent d'une évaluation du trafic sur le pont frontalier. Cette différence correspond au trafic des poids lourds qui circulent sur l'échangeur de Biriattou, vers la route française RN111, le long de la rivière de la Bidassoa, en provenance ou à destination de la zone industrielle d'Hendaye, et celui qui circule par les ponts frontaliers de la GI-636/RN-10 ou de la GI-636-H/RD-912 avec l'Espagne comme origine ou destination.

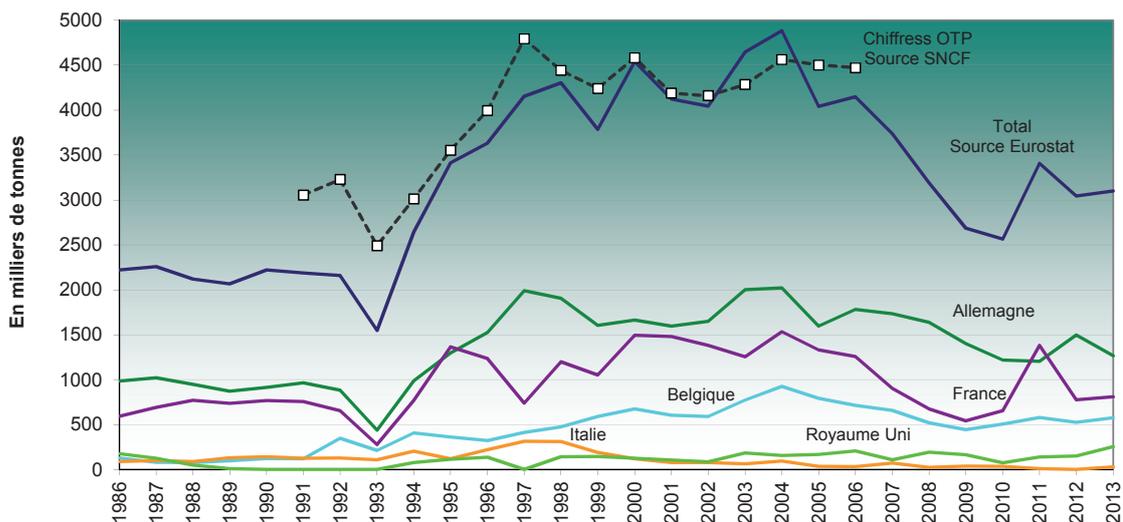
5.2. TRAFIC FERROVIAIRE

Depuis la libéralisation du secteur du transport ferroviaire de marchandises en 2007, l'opérateur français historique (SNCF) ne communique plus ses chiffres à l'OTP. Le service statistique du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, qui est soumis à l'application stricte de la loi définissant le secret statistique, n'a pas diffusé de données concernant le fret ferroviaire pour les années 2007 et 2008. Pour compenser ce manque d'information, le document n° 6 de l'OTP (données de 2009) a pris en compte, comme source principale de données, 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 exportations du pays « A » vers le pays « B » devraient être égales aux importations du pays « B » venant du pays « A ». Or, on constate qu'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 exportations des pays déclarants.

Le graphique 33 présente l'évolution des flux ferroviaires de marchandises entre les pays, des deux côtés des Pyrénées. Les valeurs représentées prennent en considération la somme des exportations des pays déclarants (exportations de l'Espagne et du Portugal vers les autres pays de l'Europe, plus les exportations des autres pays européens vers l'Espagne et le Portugal). Comme en 2007 et 2008, les chiffres de la France ne sont pas publiés dans Eurostat, le graphique prenant en compte la somme des importations et des exportations de l'Espagne et du Portugal avec la France. Il en est de même pour les années 1993 à 1997. Il a été procédé de la même façon pour l'Allemagne et le Royaume-Uni en 2013, ainsi que la Belgique en 2012 et 2013.

Graphique 32. Évolution du trafic ferroviaire de marchandises, dans les deux sens, à travers les Pyrénées (en milliers de tonnes)



Source : Eurostat (base rail_go) avec effet miroir.



Depuis 2004 – année où l’on observe le plus important flux de marchandises franchissant la frontière franco-espagnole – jusqu’en 2013, le tonnage de marchandises a diminué de 37%. En 2011, on assiste à une hausse du fret ferroviaire, qui progresse de 33% par rapport à 2010, mais qui, depuis, a chuté de 9%.

Tout ce trafic est absorbé par les lignes situées aux extrémités des Pyrénées : Portbou-Cerbère à l’est et Irún-Hendaye à l’ouest. Cependant, les données d’Eurostat ne permettent pas d’identifier les points de passage des marchandises. Il n’est donc pas possible d’effectuer la répartition entre les corridors Atlantique et Méditerranée.

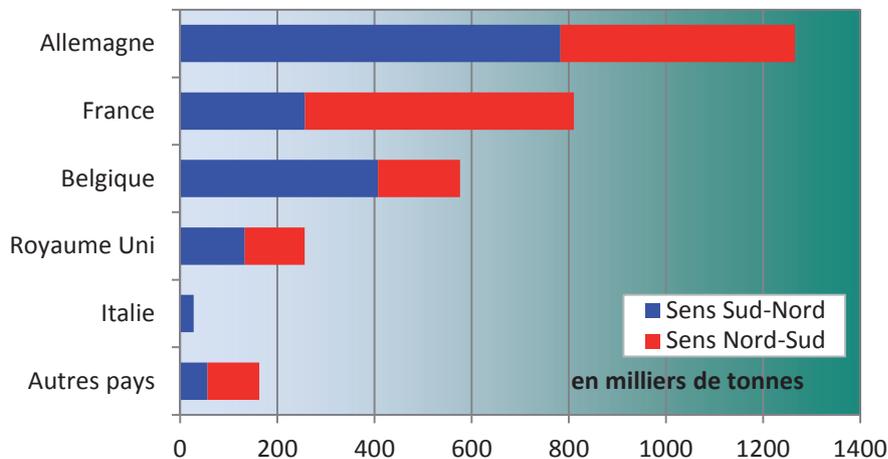
Par contre, Eurostat permet de connaître les pays d’origine et de destination des marchandises. Pour l’année 2013, au sud des Pyrénées, le fret ferroviaire de marchandises est généré presque exclusivement par l’Espagne. Au nord, les principaux pays générateurs de fret ferroviaire à travers les Pyrénées sont les suivants :

- Allemagne : 41%
- France : 26%
- Belgique : 19%
- Royaume-Uni : 8%

Entre 2012 et 2013, on observe une augmentation de 2% du volume de marchandises, passant de 3,04 millions de tonnes échangées à 3,10 millions de tonnes. En différenciant les valeurs selon le sens du flux, on observe que flux sud-nord a augmenté de 15%, tandis que le nord-sud a diminué de 10%.

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

Graphique 33: Pays d’origine et de destination des marchandises ferroviaires au nord des Pyrénées en 2013

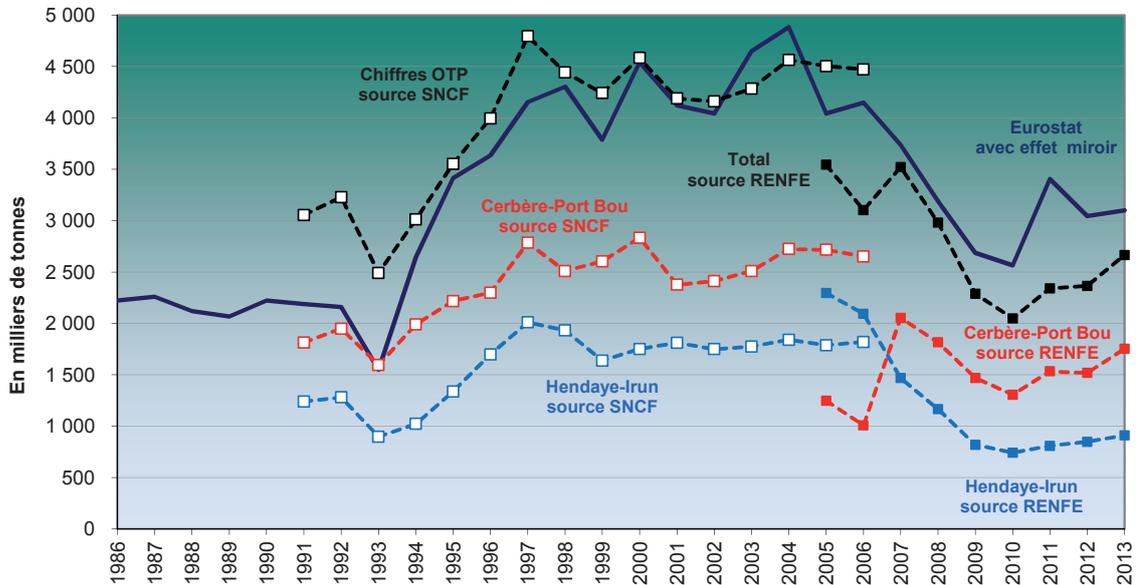


Source : Eurostat (base rail_go), avec effet miroir.

Au cours de l’année 2013, la répartition des marchandises ferroviaires par sens de circulation est assez équilibrée : 54% empruntent le parcours sud-nord (exportations de l’Espagne et du Portugal) et 46% le parcours nord-sud (importations de l’Espagne ou du Portugal).

Outre celles d'Eurostat, on dispose également d'informations communiquées par Renfe, qui fournit des données permettant de connaître la répartition des marchandises entre les deux corridors, celui de Cerbère-Port Bou côté Méditerranée et celui d'Hendaye-Irún côté atlantique. Cette information, précédemment fournie par la SNCF, est illustrée par le graphique 34.

Graphique 34. Évolution des flux ferroviaires de marchandises à travers les Pyrénées par façade (en milliers de tonnes)

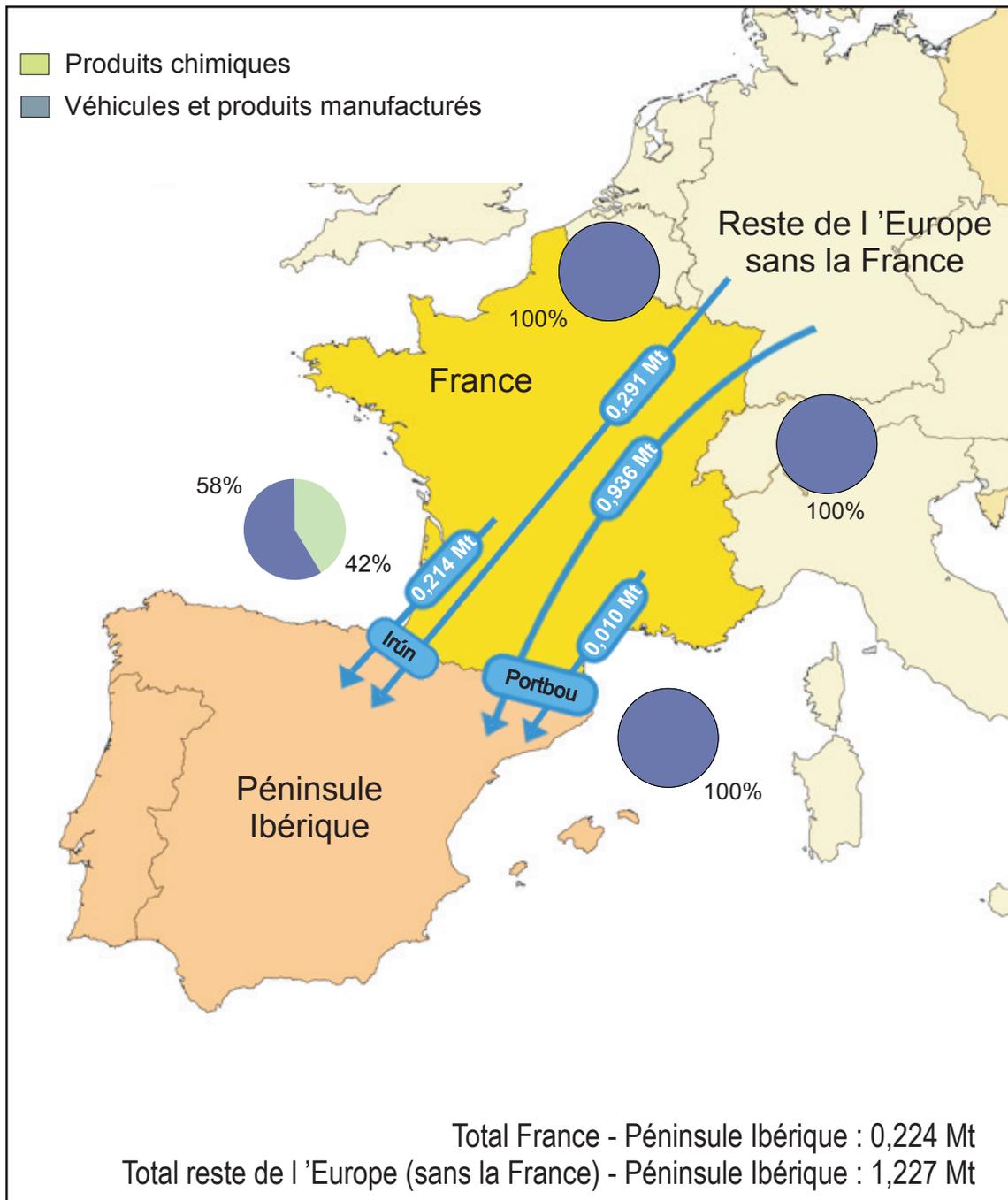


Source : SNCF jusqu'à 2006, Renfe à partir de 2005, Eurostat (base rail_go) avec effet miroir.

Selon les informations de Renfe, le point de passage ferroviaire de Port Bou-Cerbère concentre approximativement les deux tiers des échanges ferroviaires de marchandises (66%), tandis que le tiers restant (34%) utilise la connexion Irún-Hendaye. Bien que Renfe soit l'opérateur ferroviaire espagnol qui détient la plus grande part du marché du transport de marchandises par voie ferrée avec la France, il existe d'autres opérateurs espagnols qui proposent et effectuent ce type de transport.

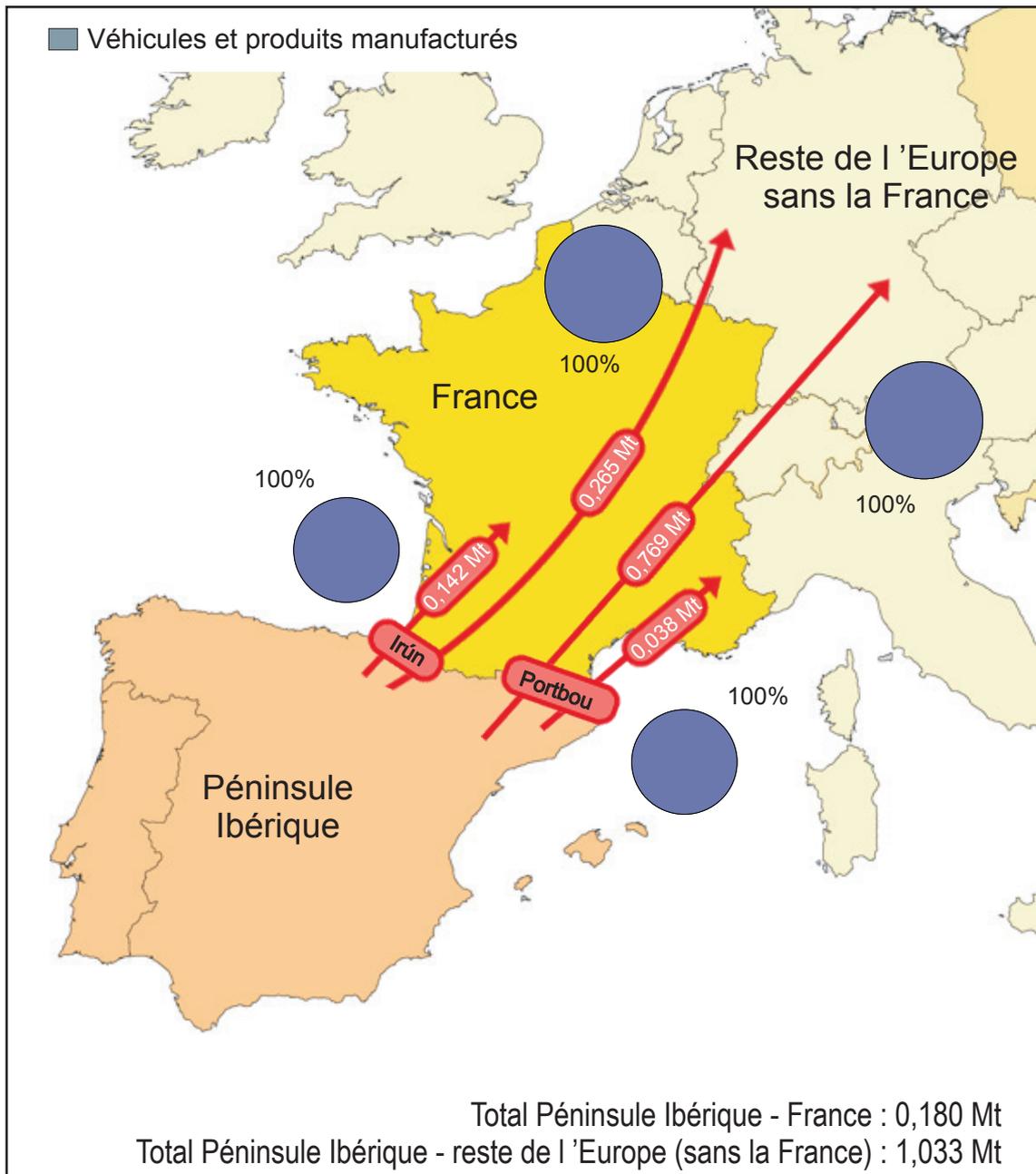
Les cartes suivantes représentent le volume de marchandises transportées, par point de passage frontalier, et le caractère de ces dernières (échange ou transit).

Carte 33. Échange et transit ferroviaire nord-sud en 2013



Source : Renfe.

Carte 34. Échange et transit ferroviaire sud-nord en 2013



Source : Renfe.

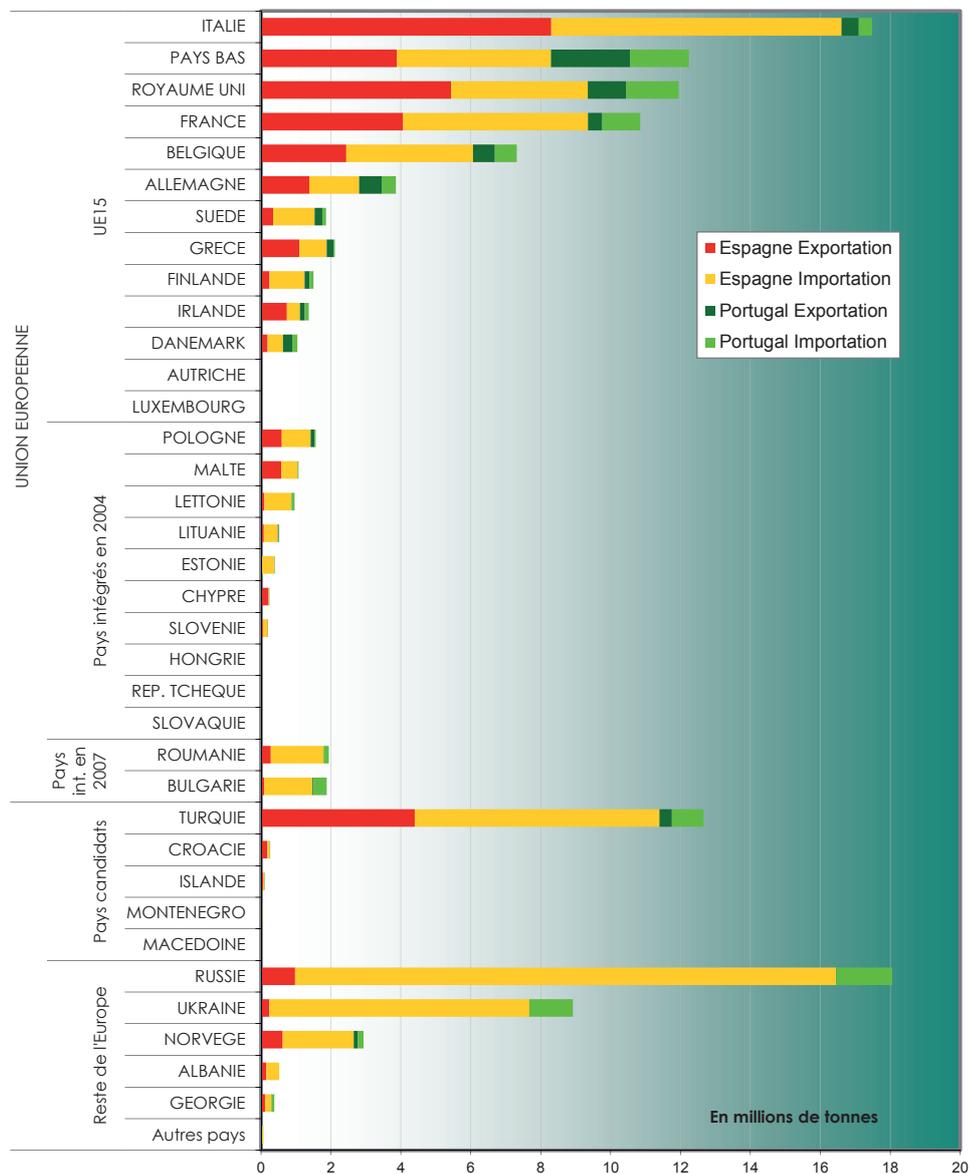
5.3. TRAFIC MARITIME

Pour déterminer le volume de marchandises échangées depuis l'Espagne ou le Portugal, 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 ne représente pas une alternative pour l'échange de marchandises avec d'autres pays. En ne prenant en compte que la péninsule Ibérique, on obtient une comparaison pertinente avec le reste de modes de transport.

En 2012, le trafic maritime de marchandises de la péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe géographique a été de 124,3 millions de tonnes, ce qui représente une progression de 12,3% par rapport aux 110,7 millions de tonnes comptabilisées par le document n° 6 de l'OTP (année 2009).

Le graphique 35 détaille la répartition du trafic maritime de marchandises de l'Espagne et du Portugal, selon le sens de circulation, l'exportation ou l'importation, pour les pays du reste de l'Europe.

Graphique 35. Répartition du transport de marchandises des ports de la péninsule Ibérique par pays d'origine ou de destination en 2012.



Sources : Puertos del Estado, ministère de l'Économie portugais.



Sur les 124,3 millions de tonnes de marchandises échangées en 2012 par la péninsule Ibérique, 65% sont des importations et 35% des exportations. Les mêmes pourcentages sont donnés en Espagne, ce qui équivaut à 69,3 millions de tonnes importées et 36,9 millions de tonnes exportées. En ce qui concerne le Portugal, les importations représentent 60% des échanges, soit 10,9 millions de tonnes, et les exportations 40%, soit 7,2 millions de tonnes.

Le tableau 30 détaille les volumes de marchandises transportées par voie maritime avec le reste de l'Europe au cours de l'année 2012.

Tableau 30. Répartition du trafic de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, en millions de tonnes (2012)

		Total des 2 sens (en Mt)		
		Espagne	Portugal	Total
Union européenne	Ancienne UE15	58,88	12,69	71,57
	Pays intégrés en 2004	4,67	0,31	4,98
	Pays intégrés en 2007	3,26	0,56	3,82
Pays candidats		11,79	1,28	13,07
Reste de l'Europe		27,66	3,22	30,88
Total Europe géographique		106,26	18,06	124,32

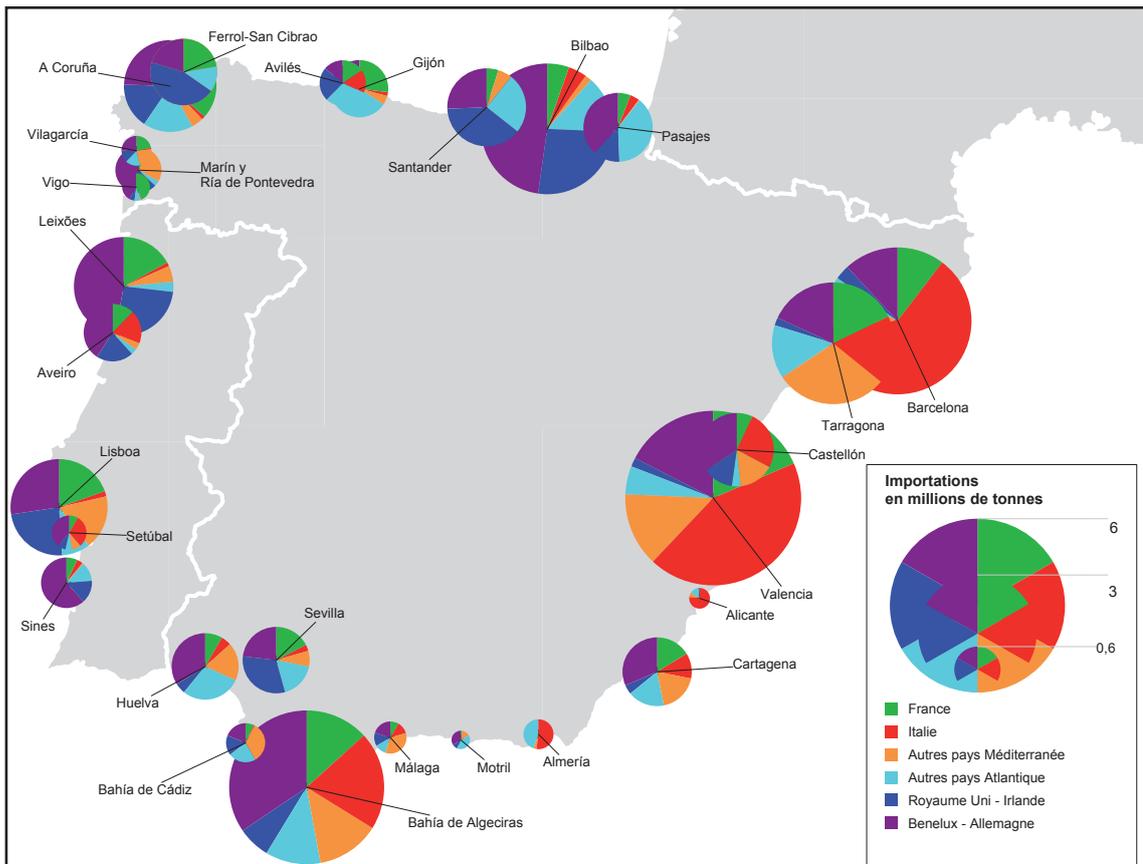
Sources : Puertos del Estado, ministère de l'Économie portugais.

Au sud des Pyrénées, l'Espagne représente 85% du total du trafic maritime de marchandises et le Portugal 15%. Au nord des Pyrénées, la répartition du trafic maritime est la suivante :

- Ancienne UE-15 : 58%
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2004 : 4%
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2007 : 3%
- Pays candidats à l'adhésion : 10%
- Reste de l'Europe : 25%

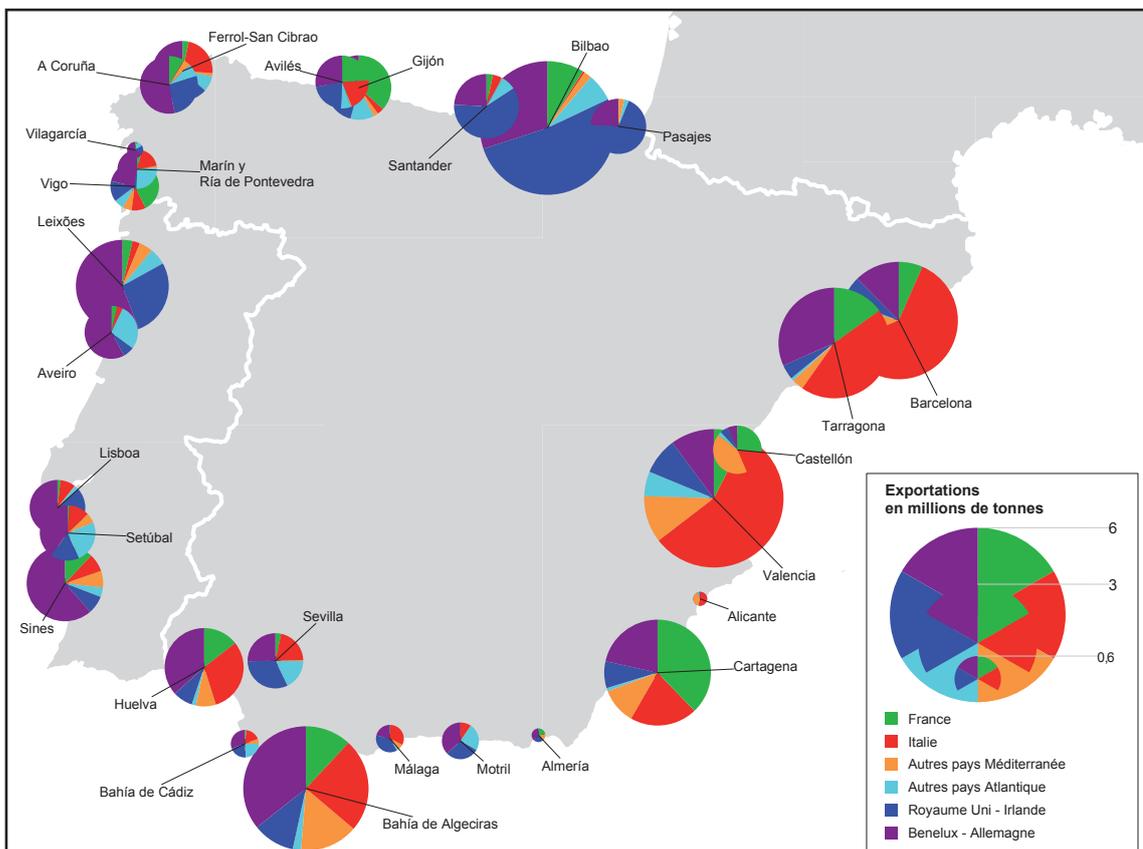
Soulignant l'importance des différentes zones portuaires de la péninsule Ibérique, les cartes 35 et 36 représentent le volume de trafic maritime de chacune d'elles, en différenciant les importations des exportations.

Carte 35. Importations des ports de la péninsule Ibérique avec le reste de l'UE-27 en 2012



Sources : Puertos del Estado, ministère de l'Économie portugais.

Carte 36. Exportations des ports de la péninsule Ibérique avec le reste de l'UE-27 en 2012



Sources : Puertos del Estado, ministère de l'Économie portugais.



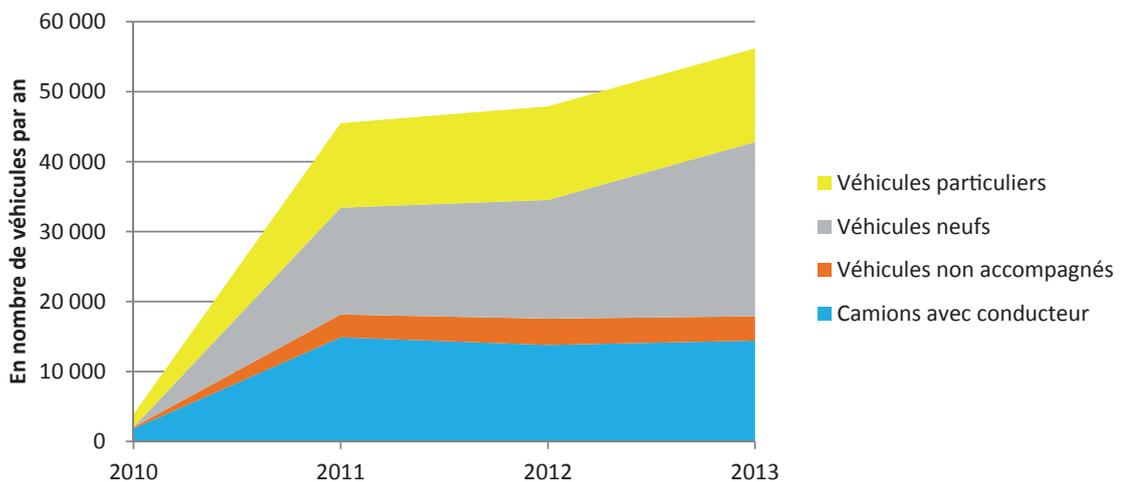
En matière de transport maritime de marchandises, l'Espagne et la France ont misé sur les autoroutes de la mer (ADM). Comme cela est précisé dans le chapitre 3 relatif aux infrastructures, la première ADM entre les deux pays a été mise en service en 2010, reliant Gijon et Nantes. Le tableau 31 et le graphique 36 montrent le trafic de véhicules sur l'ADM de 2010 à 2013.

Tableau 31. Trafic de véhicules entre 2010 et 2013 de l'ADM Gijon-Nantes

	2010	2011	2012	2013
Camions avec conducteur	1 835	14 882	13 789	14 415
Véhicules non accompagnés	199	3 274	3 775	3 477
Véhicules neufs	0	15 261	16 955	24 902
Véhicules particuliers	1 855	12 086	13 382	13 380
D'autres	4	121	167	227
TOTAL	3 893	45 624	48 068	56 401

Source : Puertos del Estado.

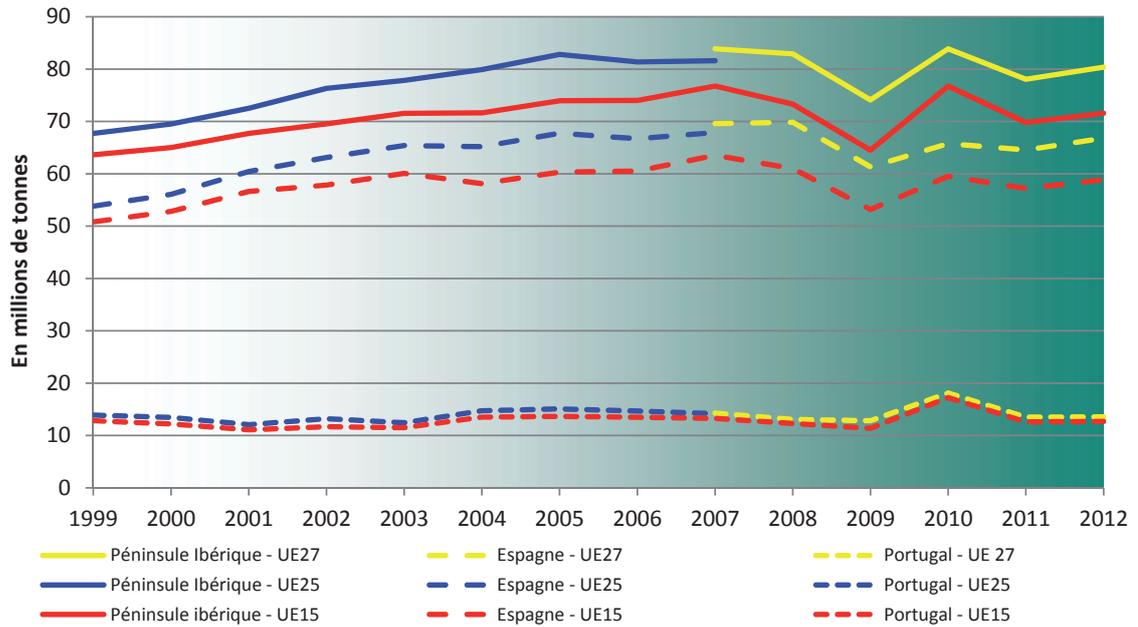
Graphique 36. Trafic de véhicules entre 2010 et 2013 de l'ADM Gijon-Nantes



Source : élaboration propre à partir d'information de Puertos del Estado.

Le graphique 37 montre l'évolution du trafic maritime de marchandises de l'Espagne et du Portugal avec l'ensemble des pays membres de l'Union européenne.

Graphique 37. Évolution des échanges de marchandises par voie maritime entre la péninsule Ibérique et l'UE-25 entre 1999 et 2012



Sources : Puertos del Estado, ministère de l'Économie portugais.

L'analyse des données permet d'observer une diminution de l'ensemble des échanges de marchandises au cours des cinq dernières années. Cette baisse est de 4% entre l'Espagne et les pays de l'UE-27, et de 7,3%, entre l'Espagne et les pays de l'ancienne UE-15.

5.4 SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

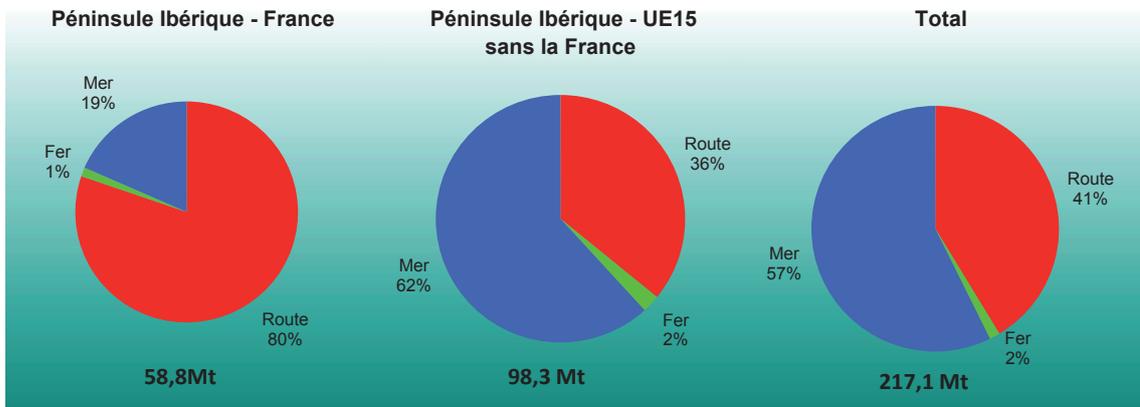
La synthèse du transport de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe pour l'année 2012 est présentée dans le tableau 32 et la carte 37, qui indiquent la répartition du volume de marchandises selon le mode de transport et les grandes zones d'origine ou de destination des marchandises. Le graphique 38 montre le partage modal du flux de marchandises.

Tableau 32. Synthèse des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2012 (en millions de tonnes)

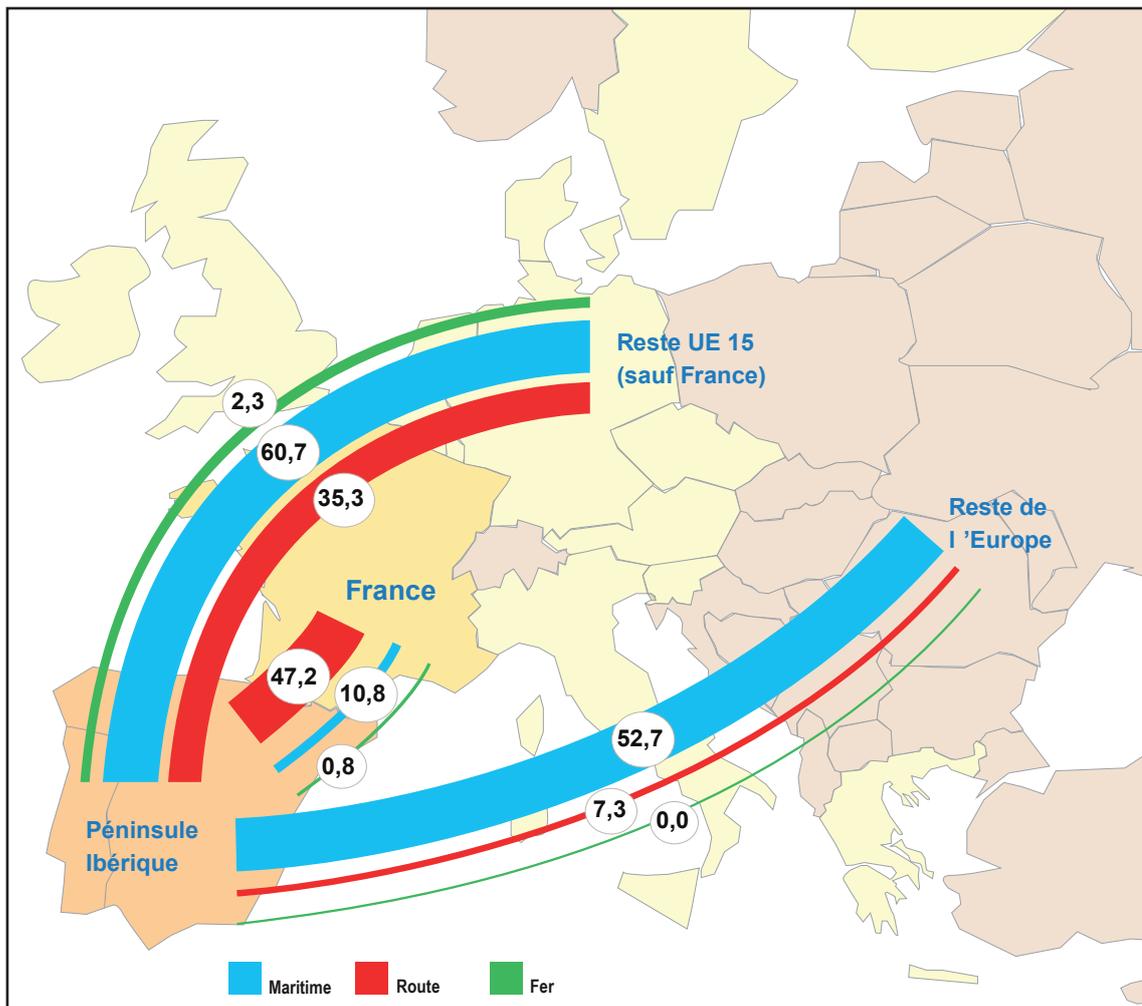
Mode de transport	France	Reste de l'UE15 sauf France	Reste de l'Europe			Total
			Pays intégrés en 2004	Pays intégrés en 2007	Autres pays*	
Route	47,2	35,3	5,0	0,6	1,7	89,7
Fer	0,8	2,3				3,0
Mer	10,8	60,7	5,0	3,8	43,9	124,3
Total	58,8	98,3	9,9	4,4	45,6	217,1

* Autres pays : les pays candidats en 2012 (Croatie, Macédoine, Turquie, Islandie et Monténégro), ainsi que Suisse, Norvège, Albanie, Bosnie-Herzégovine, Serbie, Moldavie, Ukraine, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan.

Graphique 38. Répartition modale des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2012



Carte 37. Répartition du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2012 (en millions de tonnes)



Le tableau 32 et le graphique 38 montrent que la quasi-totalité des marchandises utilise les modes routiers et maritimes entre la péninsule Ibérique et l'Europe. Pour les échanges Péninsule Ibérique - France, la route est le mode largement prépondérant (80%) en raison de la situation de proximité de l'Hexagone, tandis que pour le transit avec le reste des pays de l'ancienne UE-15 (sans la France), le mode maritime domine avec presque les deux tiers des tonnages transportés.

Si l'on compare ces résultats avec ceux publiés dans le document n° 6 de l'OTP, on observe que le transport routier a perdu un poids significatif dans les trois modes de transport (graphique 49), passant de 84% à 80% pour les échanges avec la France, de 42% à 36% avec l'UE-15 sans la France, et de 46% à 41% avec l'ensemble de l'Europe.

5.5 Évolution du transport de marchandises entre 2001 et 2012

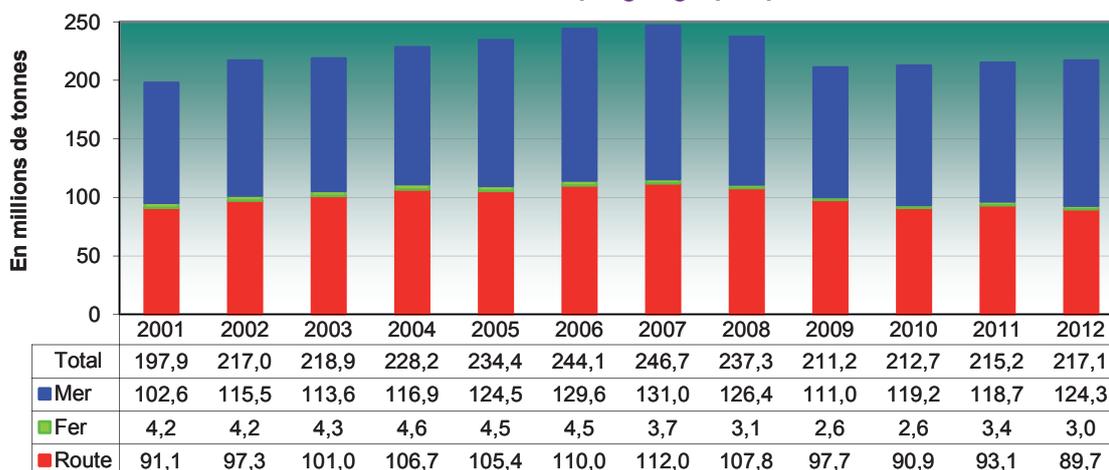
Ce sous-chapitre propose un résumé des données sur les flux de marchandises telles qu'elles figurent dans les documents suivants :

Données 1998 : Document n° 2 de l'Observatoire des trafics à travers les Pyrénées (décembre 2000).

- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des trafics à travers les Pyrénées (avril 2003).
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003).
- Données 2003 : supplément du Document n° 3, principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004).
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006).
- Données 2005 : supplément du Document n° 4, principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007).
- Données 2006 : Document n° 5 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2008).
- Données 2007 et 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 : le présent document.

Le graphique 39 montre l'évolution (2001-2012) du flux de marchandises de l'Espagne et du Portugal péninsulaire avec le reste de l'Europe géographique.

Graphique 39. Évolution du trafic de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique



Sur ce graphique, on observe une diminution du trafic de marchandises entre 2007 et 2009, puis une légère augmentation en 2010 (0,7%), 2011 (1,2%) et 2012 (0,9%).

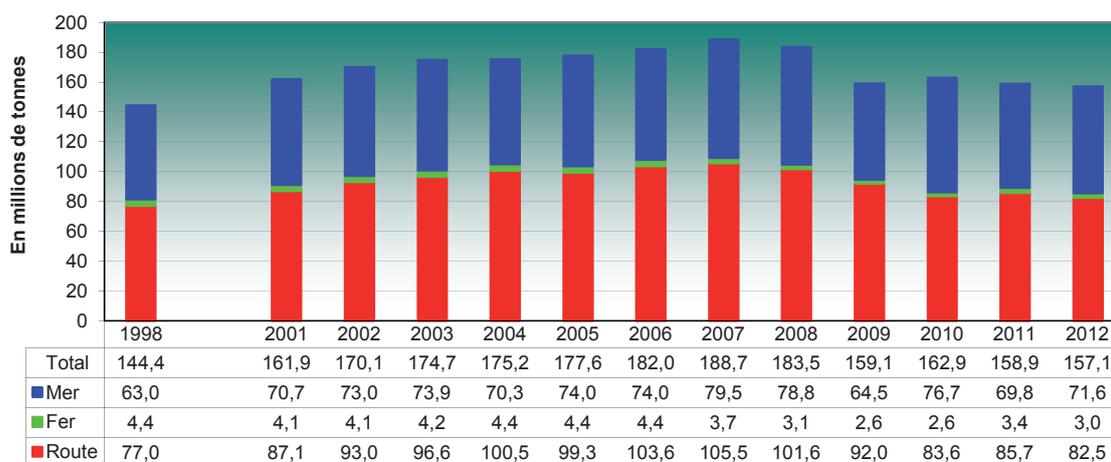
Au cours de la période d'analyse (2001-2012), on observe que le flux de marchandises a progressé de 10%, augmentation qui a été absorbée par le transport maritime, les autres modes de transport ayant réduit leur volume de marchandises transportées. Cette progression du transport maritime se traduit également dans les données globales de répartition des flux de marchandises, puisque 52% des marchandises transportées se faisaient par mer en 2001 et 57% en 2012. Le transport routier est passé de 46% à 41% du trafic et le transport ferroviaire de 2% à 1%.

Tableau 33. Flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique

	Evolution 2001/2012		En 1 an (2012/2011)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	10%	0,8%	0,9%
Route	-2%	-0,1%	-3,7%
Fer	-28%	-2,9%	-10,7%
Mer	21%	1,8%	4,7%

Le graphique 40 et le tableau 34 illustrent le volume des échanges avec les pays de l'ancienne Europe des 15.

Graphique 40. Évolution du trafic de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15



Le graphique ci-dessus montre que la baisse de volume du transport de marchandises avec l'Europe géographique qui s'est produite entre 2007 et 2009 est due essentiellement à la diminution du flux de marchandises échangées avec les pays de l'ancienne Europe des 15. Et contrairement à ce que l'on observe avec l'Europe géographique, le trafic ne s'est pas amélioré au cours des dernières années, continuant à souffrir d'une baisse de volume, mais avec des valeurs plus modérées, de l'ordre de 2,5% en 2011 et de 1,1% en 2012.

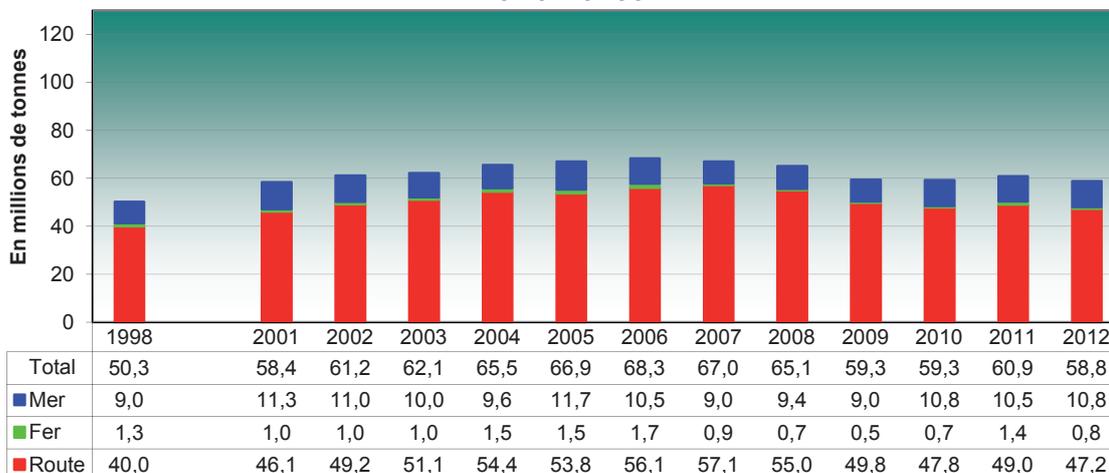
Ces baisses engendrent, sur l'ensemble de la période d'étude (2001-2012), une diminution de volume du transport terrestre de marchandises. En revanche, le transport maritime de marchandises progresse de 1% depuis 2001, avec une croissance de 2,5% au cours de la dernière année, comme en rendent compte les pourcentages du tableau 34.

Tableau 34. Évolution du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15

	Evolution 2001/2012		En 1 an (2012/2011)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	-3%	-0,3%	-1,1%
Route	-5%	-0,5%	-3,7%
Fer	-26%	-2,7%	-10,7%
Mer	1%	0,1%	2,5%

Parmi les échanges avec l'ancienne Europe des 15, le graphique 41 et le tableau 35 mettent l'accent sur l'évolution du trafic de marchandises entre la péninsule Ibérique et la France.

Graphique 41. Évolution du trafic de marchandises entre la péninsule Ibérique et la France



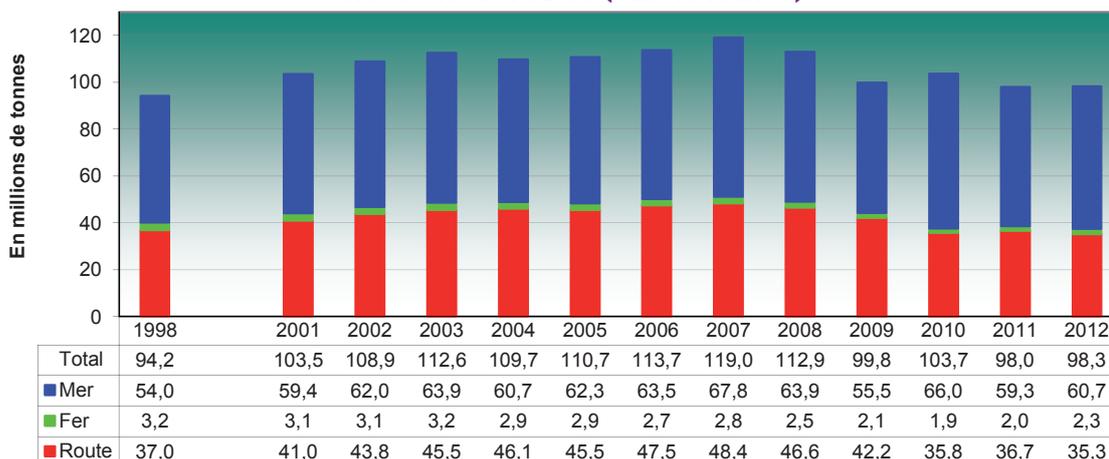
Au cours des dernières années, le trafic de marchandises avec la France présente un comportement irrégulier (augmentation de 2,7% en 2011 et diminution de 3,3% en 2012). En 2012, il enregistre des valeurs presque semblables à celles de 2001 et 2002. Cette similitude concerne tant les volumes de marchandises transportées (1% de plus en 2012 par rapport à 2001) que les pourcentages selon chaque mode de transport : la route représente 80% du transport en 2012 (79% en 2001) et la voie maritime représente 18% du transport en 2012 (19% en 2001). Durant la dernière année, la voie maritime est le seul mode de transport qui a progressé.

Tableau 35. Évolution du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et la France

	Evolution 2001/2012		En 1 an (2012/2011)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	1%	0,1%	-3,3%
Route	2%	0,2%	-3,7%
Fer	-22%	-2,3%	-43,8%
Mer	-4%	-0,4%	3,8%

L'analyse du trafic porte ensuite sur les échanges avec les pays de l'ancienne Europe des 15, sans la France.

Graphique 42. Évolution du trafic de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 (sans la France)



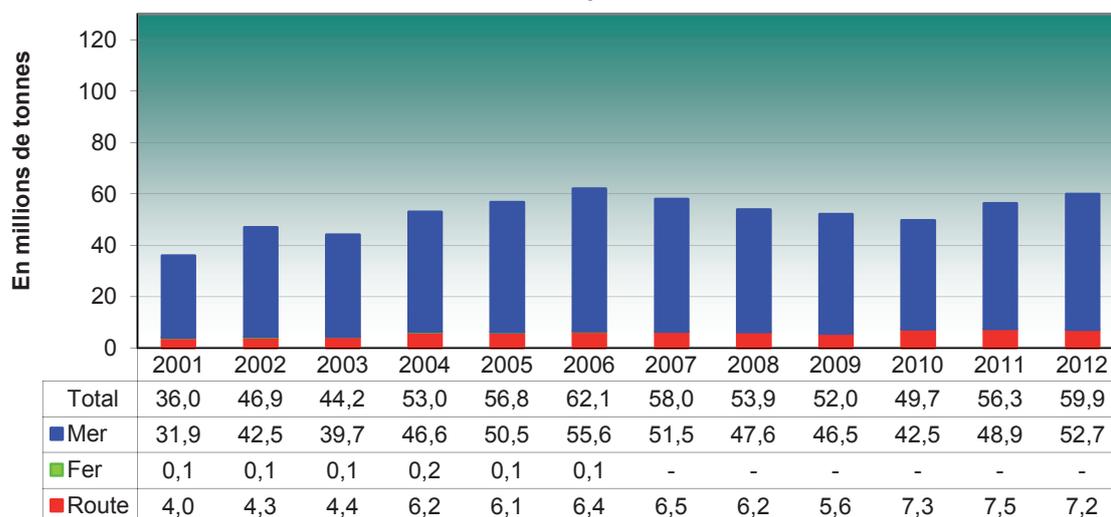
À l'instar du volume de marchandises échangées avec la France, le trafic de marchandises transportées n'a pas progressé et, en 2012, son niveau est inférieur à celui de 2009. Depuis 2001, le transport maritime est le seul mode de transport qui a progressé (2%), tandis que le transport routier a diminué de 14% et le transport ferroviaire de 27%. Il est à noter qu'avant 2009, la part du transport maritime oscillait entre 55 et 57%, alors qu'elle est passée ensuite au-dessus des 60% (64% en 2010, 61% en 2011 et 62% en 2012).

Tableau 36. Évolution du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 (sans la France)

	Evolution 2001/2012		En 1 an (2012/2011)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	-5%	-0,5%	0,3%
Route	-14%	-1,4%	-3,7%
Fer	-27%	-2,8%	12,0%
Mer	2%	0,2%	2,3%

Le graphique 43 et le tableau 37 analysent les échanges entre la péninsule Ibérique et les pays de l'Europe géographique qui n'appartiennent pas à l'ancienne Europe des 15.

Graphique 43. Évolution du trafic de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe (sans l'UE-15)



L'on constate que l'augmentation du volume de marchandises transportées avec l'ensemble de l'Europe géographique est due à ces pays. Malgré une diminution du volume des échanges de marchandises observée entre 2006 et 2010, le trafic a augmenté de 13% en 2011 et de 6% en 2012. Si l'on exclut le transport par voie ferroviaire, peu présent dans la répartition modale, le transport de marchandises par voie routière et maritime a connu des hausses significatives depuis 2001, avec une croissance de 80% pour la route et de 65% pour la mer.

Tableau 37. Évolution du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique (sans l'UE-15)

	Evolution 2001/2012		En 1 an (2012/2011)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	66%	4,7%	6,4%
Route	80%	5,5%	-3,7%
Fer			
Mer	65%	4,7%	7,9%

6 CONCLUSION

Ce septième numéro, publié par l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP), présente les données les plus significatives ayant trait aux flux de voyageurs et de marchandises dans la zone d'étude.

S'agissant du trafic de voyageurs, l'analyse du document n° 7 étudie son évolution de 2001 à 2012 pour les modes de transport routier, ferroviaire et aérien. Concernant les données de l'année 2013, seules les valeurs relatives aux modes routier et ferroviaire sont disponibles. Le document présente également les résultats de l'enquête « Autocars » effectuée en 2012 sur les autoroutes A9 et A63.

Les principales informations qu'il faut retenir dans ce chapitre sont :

- Dans le transport de voyageurs par la route, le trafic moyen journalier est passé de 119 000 véhicules légers par jour en 2011 à 115 200 véhicules légers par jour en 2012. Ces valeurs révèlent une diminution du trafic de l'ordre de 3%. Par rapport aux données issues du document n° 6 de l'OTP (année 2009), la diminution a été supérieure (4%), la valeur du trafic moyen journalier étant alors de 120 200 véhicules légers/jour.
- En revanche, le trafic d'autocars a connu une croissance de 15% entre 2009 et 2012. Au cours de cette période, le nombre d'autocars qui ont été comptés chaque jour aux points de passage frontaliers est passé de 600 à 690.
- Le trafic ferroviaire, entre 2009 et 2012, connaît une diminution du nombre de voyageurs. En 2012, le nombre de voyageurs est de 1 070 000, tandis qu'en 2009 il est de 1 451 000. Ces valeurs révèlent une baisse du trafic de l'ordre de 26%, expliquée par la diminution des voyageurs des lignes internationales et régionales, dont le nombre a chuté respectivement de 42% et 51%. Concernant les lignes locales, la baisse de fréquentation n'est que de 1%.
- Contrairement à ce que l'on observe dans le transport de voyageurs par route et par chemin de fer, le transport aérien a connu une augmentation du nombre de ses voyageurs entre 2009 et 2012. Il est été passé de 76,2 millions de voyageurs à 85,6 millions, ce qui représente une hausse de 12%.
- Si l'on observe l'ensemble des différents modes de transport, on constate qu'en 2012 un total de 190,5 millions de voyageurs a traversé les Pyrénées par la route, le rail ou l'avion, en provenance ou à destination d'un autre pays de l'Europe géographique. Ce résultat témoigne d'une hausse de 3% des voyageurs par rapport à l'année 2009. Une telle croissance est essentiellement due au secteur aérien dont la part, vis-à-vis des autres modes de transport, est passée de 41% à 45%.

En ce qui concerne le trafic de marchandises, le présent document de l'OTP reprend les chiffres de l'évolution des modes de transport routier, ferroviaire et maritime de 2001 à 2012, ainsi que les données 2013 des modes routier et ferroviaire. Il communique également les résultats de l'enquête «Transit 2010».



Les données les plus significatives du trafic de marchandises sont les suivantes :

- Le trafic moyen journalier de poids lourds affectés au transport de marchandises par la route, en 2012, a été de 17 400 poids lourds par jour, ce qui équivaut à un total annuel de 89,7 millions de tonnes de marchandises échangées. Ces valeurs ne peuvent pas être comparées avec celles présentées en 2009 dans le document n° 6 de l'OTP (17 800 poids lourds par jour). En effet, dans le présent rapport, le trafic des poids lourds circulant sur les ponts de la Bidassoa à la recherche de places de parking, et qui affectent les valeurs des trafics moyens journaliers aux points de passage entre les villes d'Hendaye et d'Irún, n'est pas pris en compte. Si la même méthode de calcul avait été utilisée dans le document n° 7 que lors de la rédaction des rapports précédents, on aurait comptabilisé un total de 17 900 poids lourds par jour, démontrant ainsi que le trafic de recherche de place de parking dans cette zone est significatif.
- Le trafic de marchandises par voie ferrée conforte sa progression entre 2009 et 2012, avec une croissance de 13% selon des données d'Eurostat, totalisant près de 3 millions de tonnes de marchandises échangées, ce qui représente 1% du volume total des échanges commerciaux entre la péninsule Ibérique et l'Europe géographique.
- Le transport de marchandises par voie maritime se remet des effets de la crise économique et, entre 2009 et 2012, croît de 12%, atteignant ainsi les 124,3 millions de tonnes transportées avec le reste de l'Europe géographique. Il n'existe pas de variations significatives, en pourcentage, entre l'Espagne et le Portugal avec les différents groupes de pays établis dans l'Europe géographique.
- Entre 2009 et 2012, le total des marchandises échangées avec l'Europe géographique est passé de 211 millions de tonnes à 217,1 millions de tonnes. Les pays de l'ancienne UE-15 sont toujours les principaux partenaires commerciaux de la péninsule Ibérique, avec près des trois quarts des marchandises échangées (157,1 millions de tonnes en 2012). Néanmoins, l'augmentation du trafic de marchandises, entre 2009 et 2012, est due à l'amélioration des relations avec le reste des pays de l'Europe géographique (progression des échanges de 15%).
- Le transport maritime consolide sa position de premier mode de transport de marchandises, augmentant sa quote-part dans les échanges commerciaux, passant de 52% en 2009 à 57% en 2012.

