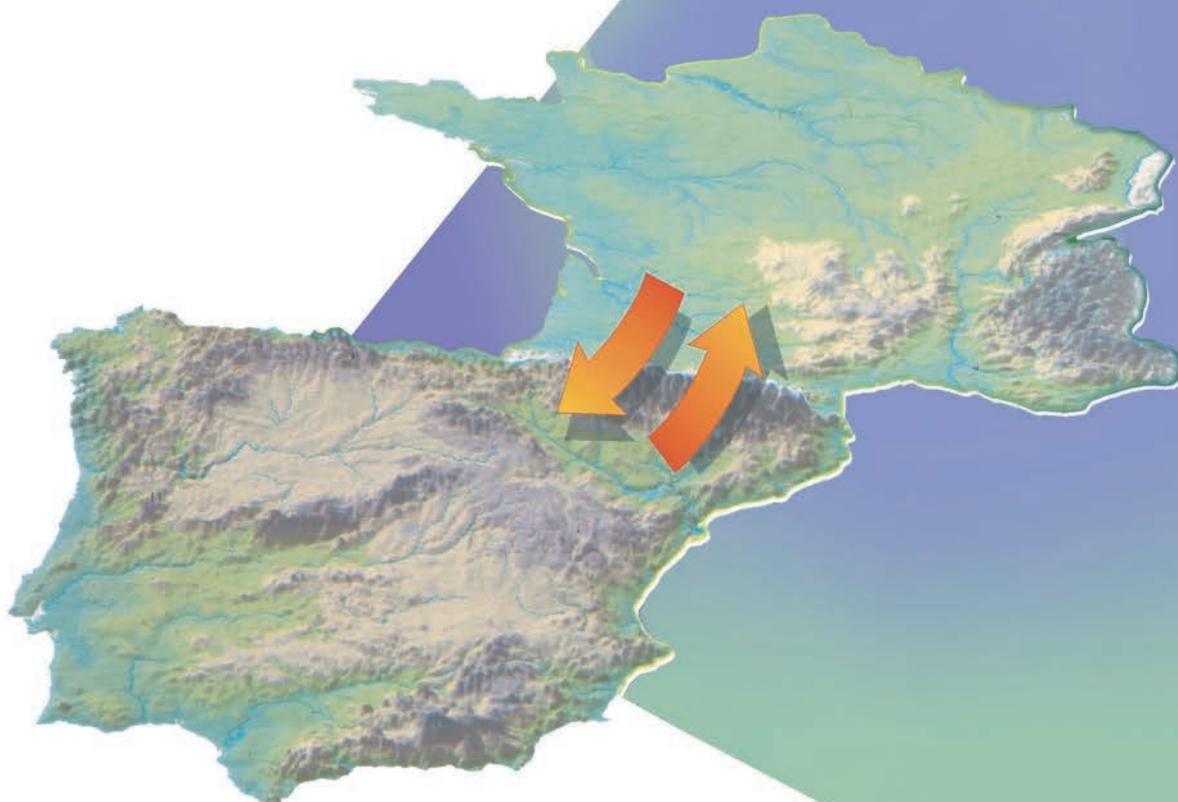


Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°8
Mai 2018





Coordination

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

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Occitanie

Direction Transports

1, rue de la cité administrative - CS 80002

31074 Toulouse Cedex 9

dt.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr

www.occitanie.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	6
	1.1. Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.....	6
	1.2. Objectifs de l'OTF.....	7
	1.3. Cadre socio-économique.....	7
	1.4. Infrastructures de transport	7
	1.5. Flux de voyageurs.....	7
	1.6. Flux de marchandises	8
2.	CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE.....	9
	2.1. Contexte européen	9
	2.2. Résumé de la construction de l'union européenne	10
	2.3. Réseau trans-européen de transport (RTE-T).....	12
	2.4. Évolution démographique	14
	2.5. Données économiques générales.....	18
	2.6. Commerce extérieur.....	22
	2.7. Taux de motorisation.....	28
3.	INFRASTRUCTURES	29
	3.1. Routes.....	29
	3.2. Rail	42
	3.3. Aéroports	48
	3.4. Ports.....	50
4.	TRAFIC DE VOYAGEURS	53
	4.1. Trafic routier	53
	4.2. Trafic ferroviaire.....	66
	4.3. Trafic aérien.....	69
	4.4. Synthèse du transport de voyageurs.....	72
	4.5. Évolution du transport de voyageurs entre 2001 et 2015.....	74
5.	FLUX DE MARCHANDISES.....	81
	5.1. Trafic routier	81
	5.2. Trafic ferroviaire.....	87
	5.3. Trafic maritime.....	90
	5.4. Synthèse du transport de marchandises	95
	5.5. Évolution du transport de marchandises entre 2001 et 2015	97
6.	CONCLUSION	103

INDEX DES CARTES

Carte 1 : Carte politique de l'Europe (au 01/01/2016)	9
Carte 2 : Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) – les corridors du réseau central.....	13
Carte 3 : Densité de population en Europe en 2015 (NUTS 2)	16
Carte 4 : Évolution démographique en Europe entre 2010 et 2015 (NUTS 2)	17
Carte 5 : PIB régional (NUTS 2) en 2015 exprimé en SPA (UE-28=100)	21
Carte 6 : Structure du réseau routier pyrénéen (2015)	29
Carte 7 : Trafic moyen journalier sur les principaux axes des Pyrénées en 2015.....	31
Carte 8 : Réseau routier structurant proche des Pyrénées en 2015 et projets en cours.....	38
Carte 9 : Réseau routier. Horizon RTE-T	41
Carte 10 : Réseau ferroviaire européen.....	42
Carte 11 : Réseau ferroviaire du secteur pyrénéen	43
Carte 12 : Réseau ferroviaire de passagers. Horizon RTE-T	46
Carte 13 : Réseau ferroviaire de marchandises. Horizon RTE-T	47
Carte 14 : Aéroports du réseau RTE-T dans les pays membres de l'UE	48
Carte 15 : Aéroports des territoires non insulaires du Portugal, de l'Espagne et de la France	49
Carte 16 : Ports de la RTE-T dans les pays membres de l'UE	50
Carte 17 : Ports des territoires non insulaires du Portugal, de l'Espagne et de la France.....	51
Carte 18 : Répartition des flux de véhicules légers franchissant la frontière sur les deux autoroutes en 2015.....	62
Carte 19 : Répartition des flux de voyageurs franchissant la frontière sur les deux autoroutes en 2015	63
Carte 20 : Répartition du point de passage frontalier autoroutier par pays d'immatriculation des véhicules légers- TMJA 2015	64
Carte 21 : Répartition du point de passage frontalier autoroutier par origine/destination des voyageurs- TMJA 2015.....	65
Carte 22 : Trafic des principaux aéroports de la péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe.....	71
Carte 23 : Répartition du trafic de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2015 (en millions de voyageurs)	73
Carte 24 : Marchandises reçues dans les ports de la Péninsule ibérique depuis le reste de l'UE-28 en 2015.....	92
Carte 25 : Marchandises envoyées des ports de la Péninsule ibérique vers le reste de l'UE-28 en 2015	92
Carte 26 : Répartition des flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2015 (en millions de tonnes)	96

INDEX DES TABLEAUX

Tableau 1 : Démographie de l'Espagne, de la France et du Portugal en 2015	14
Tableau 2 : Population des régions proches des Pyrénées en 2015.....	15
Tableau 3 : Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2015 (en milliards d'euros)	22
Tableau 4 : Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2015 (en millions de tonnes)	24
Tableau 5 : Points de passage frontaliers des Pyrénées.....	30
Tableau 6 : Estimation du nombre de voyageurs qui ont traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2015 et 2014, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs par an)	57
Tableau 7 : Estimation du nombre de voyageurs qui ont traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2015 et 2014, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs par an)	59
Tableau 8 : Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes internationales	66
Tableau 9 : Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes régionales.....	67
Tableau 10 : Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes locales.....	67
Tableau 11 : Répartition des passagers par voie aérienne de la Péninsule ibérique, selon l'origine/destination en 2015.....	71
Tableau 12 : Synthèse des flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2015.....	72
Tableau 13 : Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique	79
Tableau 14 : Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique avec l'UE-15 + Suisse + Norvège.....	79
Tableau 15 : Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France	79
Tableau 16 : Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'UE-15 + Suisse + Norvège (sans la France)	80
Tableau 17 : Estimation des tonnages moyens transportés par des poids lourds en 2015	85
Tableau 18 : Estimation du tonnage de marchandises transporté par route à travers les Pyrénées en 2015	85
Tableau 19 : Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination (en pourcentage)	86
Tableau 20 : Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination en 2015 (en tonnage)	86
Tableau 21 : Répartition du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe, en millions de tonnes (2015)	91
Tableau 22 : Trafic de véhicules entre 2010 et 2013 de l'ADM Gijon-Nantes.....	93
Tableau 22bis : Trafic de véhicules entre 2013 et 2016 de l'ADM Vigo-Nantes	93
Tableau 23 : Synthèse des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2015 (en millions de tonnes)	95
Tableau 24 : Flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique.....	99
Tableau 25 : Évolution du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15	100



Tableau 26 : Évolution du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et la France	101
Tableau 27 : Évolution du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (sans la France)	102
Tableau 28 : Évolution du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique (sans l'UE-15)	102

INDEX DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Évolution de la population de l'Espagne, de la France, et du Portugal entre 1960 et 2015	14
Graphique 2 : Évolution de la population des régions proches des Pyrénées entre 1990 et 2015	15
Graphique 3 : Évolution du PIB aux prix du marché en SPA (période 2000-2015) - UE28=100	18
Graphique 4 : Évolution du PIB en prix du marché (période 2000-2015) - En milliers d'euros par habitant	19
Graphique 5 : Évolution du PIB des régions proches des Pyrénées en standard de pouvoir d'achat (UE-28 = 100)	20
Graphique 6 : Évolution du commerce extérieur de l'ensemble de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2001 et 2015	23
Graphique 7 : Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2001 et 2015 (en millions de tonnes)	25
Graphiques 8a et 8b : Commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2015 ...	26
Graphiques 9a et 9b : Part de l'Espagne et du Portugal dans le commerce de la Péninsule ibérique avec l'Europe géographique en 2015	27
Graphique 10 : Évolution du taux de motorisation (nombre de véhicules par millier d'habitants)	28
Graphique 11 : Trafic moyen journalier annuel aux points de passage frontaliers pendant l'année 2015 (tous véhicules confondus)	32
Graphique 12 : Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A63 en 2015 (Biriou)	33
Graphique 13 : Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A9 en 2015 (Le Perthus)	33
Graphiques 14 : Trafic moyen journalier par type de jour sur les deux autoroutes en 2015	34
Graphiques 15 : Trafics moyens mensuels sur les autoroutes côtières en 2015	36
Graphiques 16 : Évolution du trafic moyen annuel des deux autoroutes	37
Graphique 17 : Trafics moyens journaliers annuels transfrontaliers des véhicules légers en 2015 (total des deux sens de circulation)	55
Graphique 18 : Évolution du trafic moyen journalier annuel sur l'ensemble de la chaîne des Pyrénées	56
Graphique 19 : Évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers sur les autoroutes pyrénéennes	56
Graphique 20 : Trafic moyen journalier d'autocars aux passages frontaliers durant l'année 2015 (somme des deux sens de circulation)	58
Graphique 21 : Évolution du flux de voyageurs ferroviaires, de 2008 à 2015	68
Graphique 22 : Répartition du trafic de passagers par voie aérienne entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2015	70
Graphiques 23 : Répartition modale des voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2015	72
Graphique 24 : Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique	75
Graphique 25 : Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (plus la Suisse et la Norvège)	76
Graphique 26 : Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France	77
Graphique 27 : Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (hors France) + Suisse + Norvège	78
Graphique 28 : Trafic moyen journalier des poids lourds (y compris autocars) aux points de passage frontaliers en 2015	82
Graphique 29 : Évolution du trafic moyen annuel des poids lourds (y/c autocars) qui franchissent la frontière franco-espagnole	83
Graphique 30 : Évolution du trafic moyen journalier annuel des poids lourds (y/c autocars) sur les 2 autoroutes	84
Graphique 31 : Évolution du trafic ferroviaire de marchandises, dans les deux sens, à travers les Pyrénées (en milliers de tonnes)	88
Graphique 32 : Pays d'origine et de destination des marchandises ferroviaires au nord des Pyrénées en 2015	89
Graphique 33 : Répartition du transport de marchandises des ports de la Péninsule ibérique par pays d'origine ou de destination en 2015	90
Graphique 34 : Trafic de véhicules entre 2010 et 2013 de l'ADM Gijon-Nantes	93
Graphique 34bis : Trafic de véhicules entre 2013 et 2016 de l'ADM Vigo-Nantes	94
Graphique 35 : Évolution des échanges de marchandises par voie maritime entre la Péninsule ibérique et l'UE entre 2000 et 2015	94
Graphiques 36 : Répartition modale des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2015	95
Graphique 37 : Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique	98
Graphique 38 : Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15	99
Graphique 39 : Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et la France	100
Graphique 40 : Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (sans la France)	101
Graphique 41 : Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe (sans l'UE-15)	102



1 PRÉAMBULE

Le présent rapport constitue le document n° 8 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° 8 présente les chiffres de l'année 2015. Les données 2016 sont indiquées pour le nombre de véhicules transportés par le biais de l'Autoroute de la Mer Vigo-Nantes, car elles étaient disponibles au moment de la rédaction du présent rapport.

Pour le calcul des flux de voyageurs sur la route, le document n° 8 intègre les résultats des enquêtes « autocars » réalisées en 2012 sur les deux autoroutes (A9 et A63), ainsi que ceux des enquêtes « véhicules légers » réalisées en 2013 et 2014 sur les autoroutes, et en 2010 sur les quatre passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg-Madame). Ces enquêtes 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° 8 utilise les résultats de l'enquête « Transit » de l'année 2010.

Enfin, le document n° 8 décrit également l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises entre 2001 et 2015.

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 dix-sept 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 franco-espagnol 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 28 pays de l'Union européenne ainsi que 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.

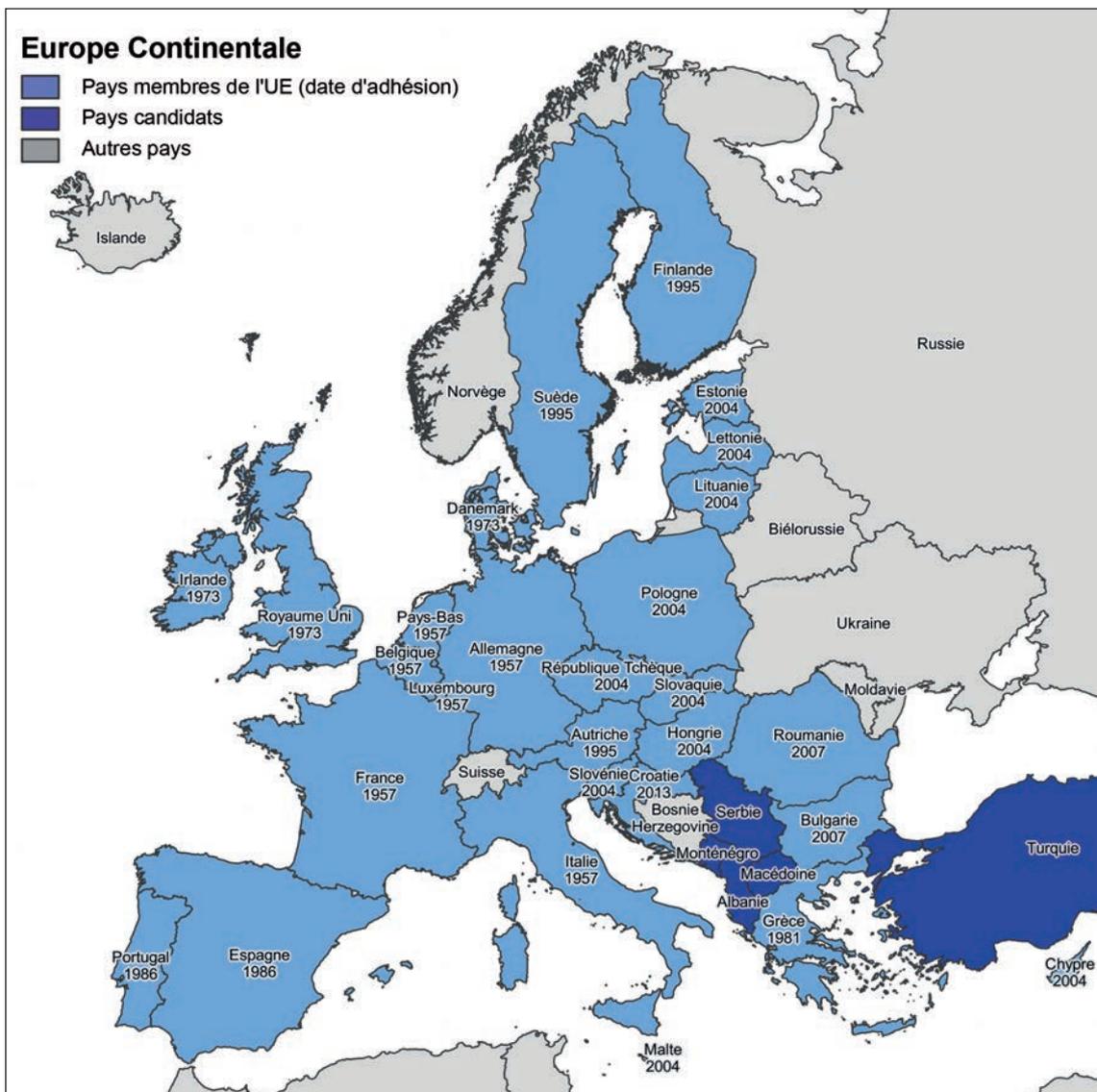
Pour la description de l'origine-destination et de la nature des marchandises transportées par la route, le présent document utilise les résultats de l'enquête Transit 2010. Les flux de marchandises transportées par le rail sont obtenus à partir des données publiées par Eurostat.

2 CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

2.1. CONTEXTE EUROPÉEN

La carte 1 représente l'Europe et indique l'année d'adhésion des pays membres de l'Union Européenne (UE). Les pays officiels candidats à l'entrée dans l'UE sont également représentés.

Carte 1 : Carte politique de l'Europe (au 01/01/2016)





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 3 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, Slovénie, Chypre et Malte), élargie ainsi à 25 pays.
- 2005 ➤ La Turquie, la Croatie et l'ancienne République yougoslave de Macédoine se voient accorder le statut de candidats à l'adhésion à l'Union européenne.



- 2007 > Adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne.
Entrée de 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 « Cielles Ouverts » entre l'UE et les USA.
Démarrage de l'Union pour la Méditerranée.
Entrée de la Suisse dans l'espace Schengen.
Le Kosovo est reconnu comme candidat potentiel à l'adhésion à l'Union Européenne.
- 2009 > La Slovaquie adopte l'euro comme monnaie officielle.
Demande d'adhésion à l'UE de l'Islande et de la Serbie.
Entrée en vigueur du Traité de Lisbonne.
- 2010 > Début des négociations d'adhésion de l'Islande.
Le Monténégro se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'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.
- 2014 > Entrée de la Lettonie dans la zone euro.
L'Albanie se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'Union européenne
- 2015 > Retrait de la demande d'adhésion de l'Islande.
Entrée de la Lituanie dans la zone euro
- 2016 > Référendum favorable à la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne.
La Bosnie-Herzégovine est reconnue comme candidate potentielle à l'adhésion à l'Union Européenne.
- 2017 > Le Royaume-Uni notifie officiellement au Conseil européen son intention de se retirer de l'Union, conformément à l'article 50 du traité de Lisbonne.

Pour l'élaboration du présent document, le statut de chaque pays est celui du 1^{er} janvier de l'année considérée à savoir 2015.

Ancienne UE15: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

Pays intégrés en 2004: Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie.

Pays intégrés en 2007: Bulgarie, Roumanie

Pays intégrés en 2008 (UE28): Croatie

Pays candidats (officiels): Albanie, Macédoine, Monténégro, Serbie, Turquie.

Reste Europe: Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Iles Féroé, Géorgie, Groenland, Islande, Kosovo, Liechtenstein, Moldavie, Norvège, Russie, San Marin, Suisse, Ukraine.



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

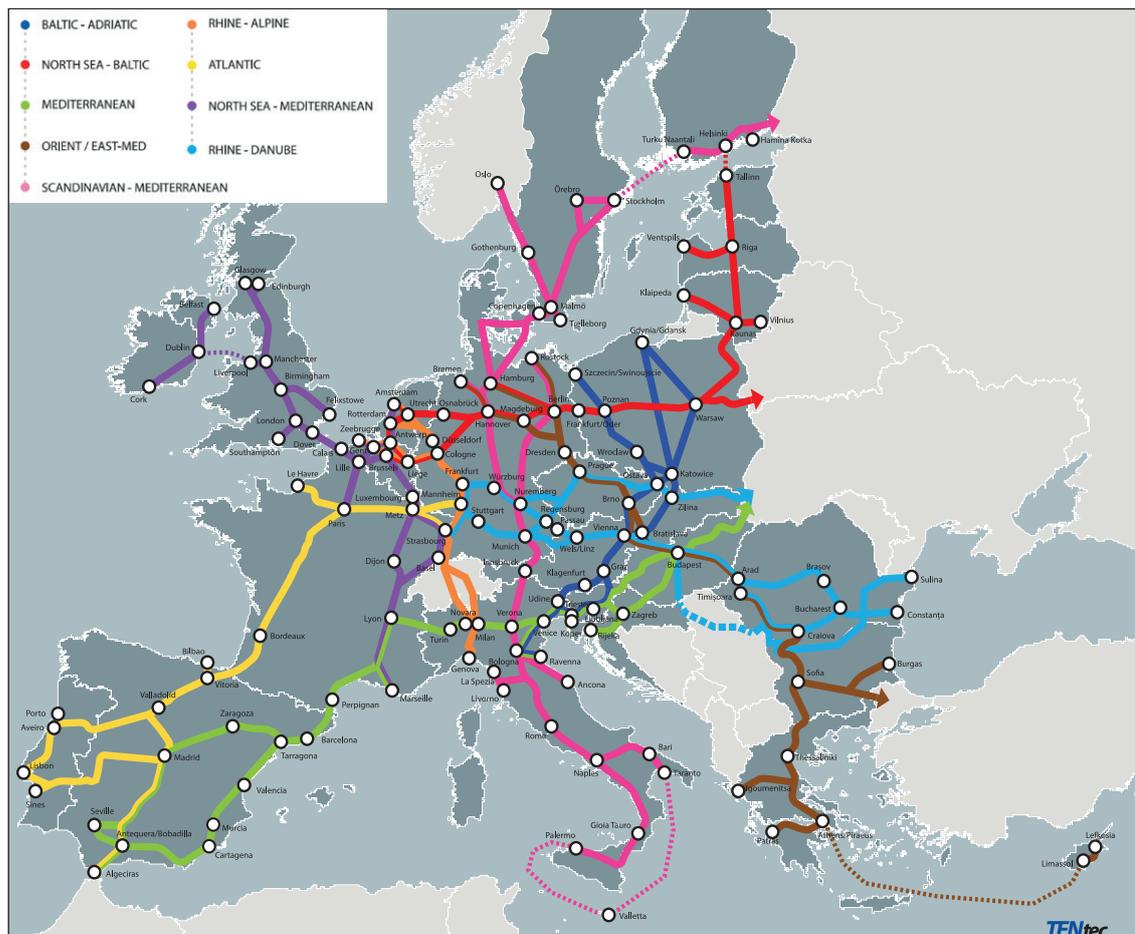
La nouvelle politique de l'UE en matière d'infrastructures multiplie par trois les fonds consacrés aux transports pour la période 2014-2020, soit 26 milliards d'euros. Parallèlement, elle réoriente les fonds consacrés aux transports vers un nouveau réseau central bien défini, le Réseau Européen de Transports (RTE-T) qui forme la charpente des transports au sein du marché unique européen. Il permet d'éliminer les goulets d'étranglement, de moderniser les infrastructures et de rationaliser les opérations de transport transfrontalier pour les passagers et les entreprises dans toute l'UE.

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

- 1 - Le réseau central : ce sont les parties de réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour l'Union européenne et ses états membres. La nouveauté apportée par ces orientations du RTE-T est l'introduction de 9 grands corridors, véritable armature du réseau de transport européen, destinés à faciliter le développement du réseau central et qui comprennent au moins trois modes de transport, trois États membres et deux tronçons transfrontaliers :
 - Mer Baltique- Mer Adriatique
 - Mer du Nord- Mer Baltique
 - Méditerranée
 - Oriental- Méditerranée Orientale
 - Scandinavie- Méditerranée
 - Rhin- Alpes
 - Atlantique
 - Mer du Nord- Méditerranée
 - Rhin- Danube

- 2 - 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 de ces régions ainsi que la mobilité de ses citoyens. L'objectif est de garantir que progressivement, d'ici à 2050, la grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet de ce vaste réseau.

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 méditerranéen et atlantique.

Le corridor méditerranéen (vert sur la carte) relie les ports ibériques d'Algésiras, Carthagène, Valence, Tarragone et Barcelone, traverse le sud de la France avec une liaison jusqu'à Marseille, remonte jusqu'à Lyon en direction du nord de l'Italie et de la Slovénie avec un tronçon en Croatie, avant de rejoindre la Hongrie et la frontière ukrainienne. Il est constitué de lignes de chemin de fer, de routes, d'aéroports, de ports, de lignes rapides de chemin de fer urbain et, dans le nord de l'Italie, du Pô en tant que voie navigable intérieure. Les projets phare sont la construction de lignes de chemin de fer à écartement standard UIC en Espagne, le tunnel ferroviaire Lyon-Turin et la traversée du Karst entre Trieste et Koper-Ljubljana (Slovénie).

Le corridor atlantique (jaune sur la carte) relie les ports espagnols et portugais d'Algésiras, Sines, Lisbonne, Porto et Bilbao, traverse l'ouest de la France puis rejoint Paris avec un tronçon jusqu'au Havre et jusqu'à Rouen et, plus à l'est, atteint Mannheim et Strasbourg. Il est constitué de lignes de chemin de fer, de routes, d'aéroports, de ports, de lignes rapides de chemin de fer urbain et de la Seine en tant que voie navigable intérieure. L'un des objectifs principaux est d'améliorer l'interopérabilité ferroviaire en adaptant l'écartement des voies à la norme UIC dans la péninsule ibérique.

2.4. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Le tableau 1 résume les principales caractéristiques démographiques de l'Espagne, du Portugal et de la France en 2015.

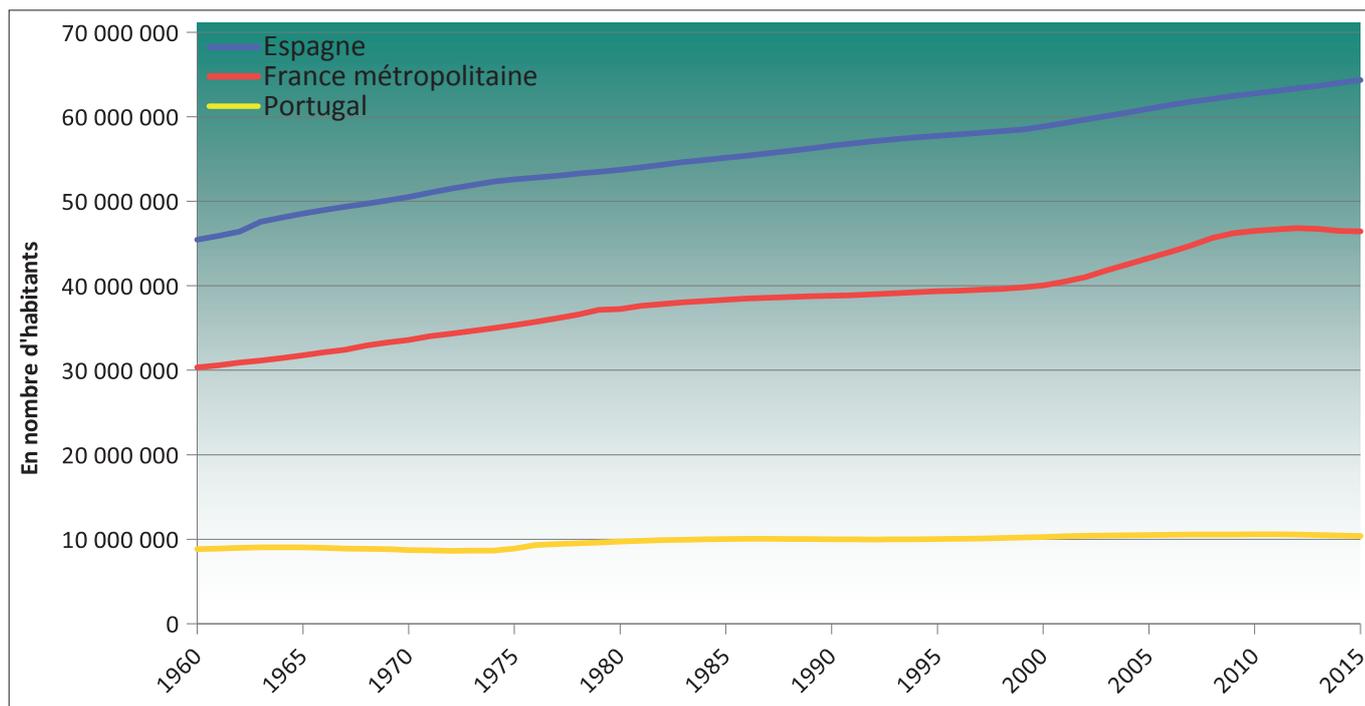
Tableau 1 : Démographie de l'Espagne, de la France et du Portugal en 2015

	Population (en millions d'habitants)	Croissance de la population en 10 ans (2006-2015)	Croissance annuelle de la population (2014-2015)	Densité de population (hab/km ²)	% de la population européenne
Espagne	46,45	5,5%	-0,1%	91,8	9,1%
France*	64,34	4,9%	0,5%	118,3	12,7%
Portugal	10,37	-1,3%	-0,5%	112,7	2,0%
UE-27	508,50	4,0%	0,3%	114,2	100%

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

Source : Eurostat. Population (demo_pjan) pour UE-28, Espagne et Portugal . INSEE pour France Métropolitaine. Données provisoires en 2015 pour la France et UE-28, estimées pour le Portugal.

Graphique 1 : Évolution de la population de l'Espagne, de la France, et du Portugal entre 1960 et 2015



Source : Eurostat. Population – données nationales.

En 2015, la France, l'Espagne et le Portugal représentent près d'un quart de la population totale de l'Union européenne des 28 pays membres (23,8%), avec 121,16 millions d'habitants. Ce ratio demeure identique à ceux présentés dans les documents n° 6 (données 2010) et n° 7 (données 2013).

Sur les dix dernières années, la France et l'Espagne ont eu des taux de croissance démographiques supérieurs à ceux de l'UE-28 : 5,5% pour l'Espagne et 4,9% pour la France, par rapport aux 4% de l'UE-28 dans la même période. A contrario, le Portugal a connu une croissance démographique négative (-1,3%).

Entre 2014 et 2015, seule la France (0,5%) se situe au-dessus de la valeur de l'UE-28 (0,3%).

L'Espagne et le Portugal ont subi une baisse de leur population (diminution régulière depuis 2012 pour l'Espagne et depuis 2010 pour le Portugal).

En 2015, la densité de population de la France métropolitaine (118,3 hab/km²) reste supérieure, celle du Portugal (112,7 hab/km²) légèrement inférieure et celle de l'Espagne (91,8 hab/km²) bien en deçà de la moyenne de l'UE-28 (114,0 hab/km²).

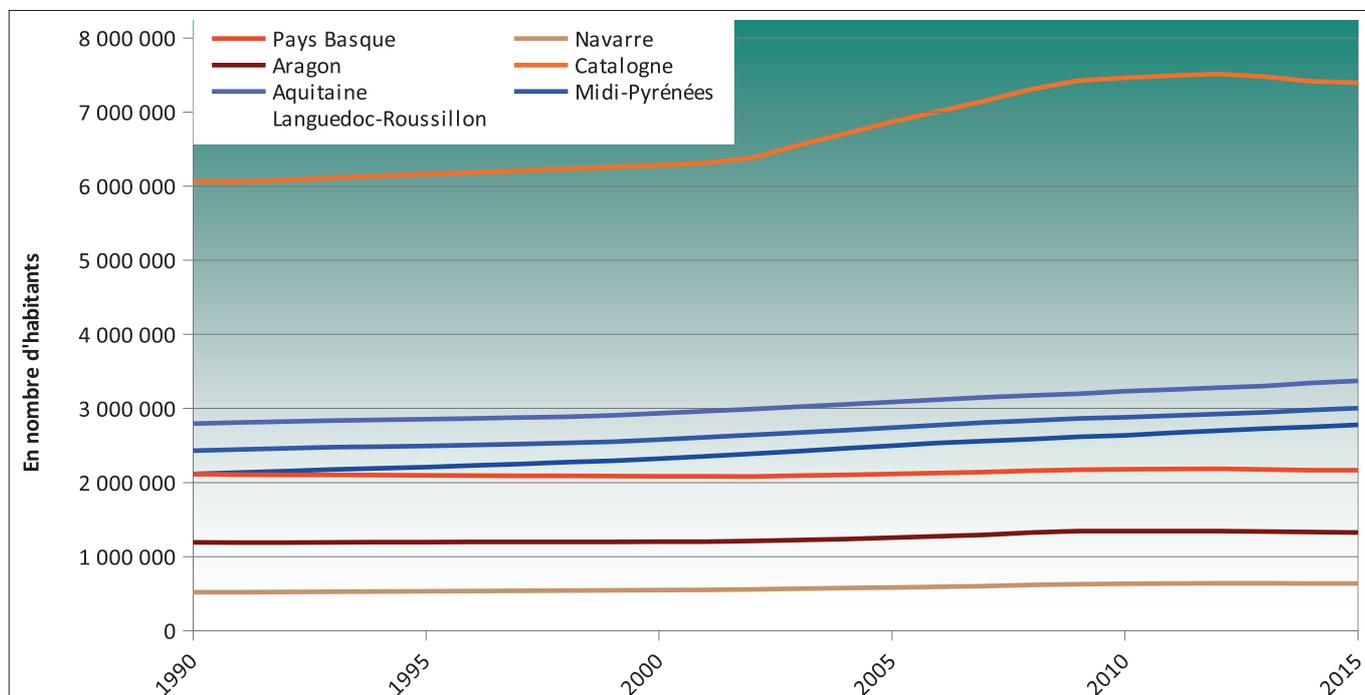
Tableau 2 : Population des régions proches des Pyrénées en 2015

	Population (en millions d'habitants)	Pourcentage de population entre 15 et 64 ans	Croissance de la population en 10 ans (2006-2015)	Croissance annuelle de la population (2014-2015)	Densité de population (hab/km ²)
Pays Basque	2,165	64,4%	1,8%	-0,10%	299,3
Navarre	0,636	65,2%	7,5%	-0,01%	61,3
Aragon	1,326	64,8%	4,1%	-0,37%	27,8
Catalogne	7,397	65,6%	5,5%	-0,26%	230,3
Aquitaine*	3,372	62,2%	8,1%	0,87%	81,6
Midi-Pyrénées*	3,004	63,3%	8,2%	0,85%	66,3
Languedoc-Roussillon*	2,778	61,2%	9,6%	0,97%	101,5

* Données provisoires pour 2015.

Source : Eurostat. Démographie - données régionales (demo_r_d2jan).

Graphique 2 : Évolution de la population des régions proches des Pyrénées entre 1990 et 2015



Données provisoires pour les régions françaises en 2015.

Source : Eurostat. Démographie - données régionales (demo_r_d2jan).

En 2015, la population des quatre régions frontalières espagnoles représente un quart de la population de l'Espagne (24,8%), avec 11,525 millions d'habitants, et la population des trois régions françaises, 14,2% de la population française, avec 9,155 millions d'habitants.

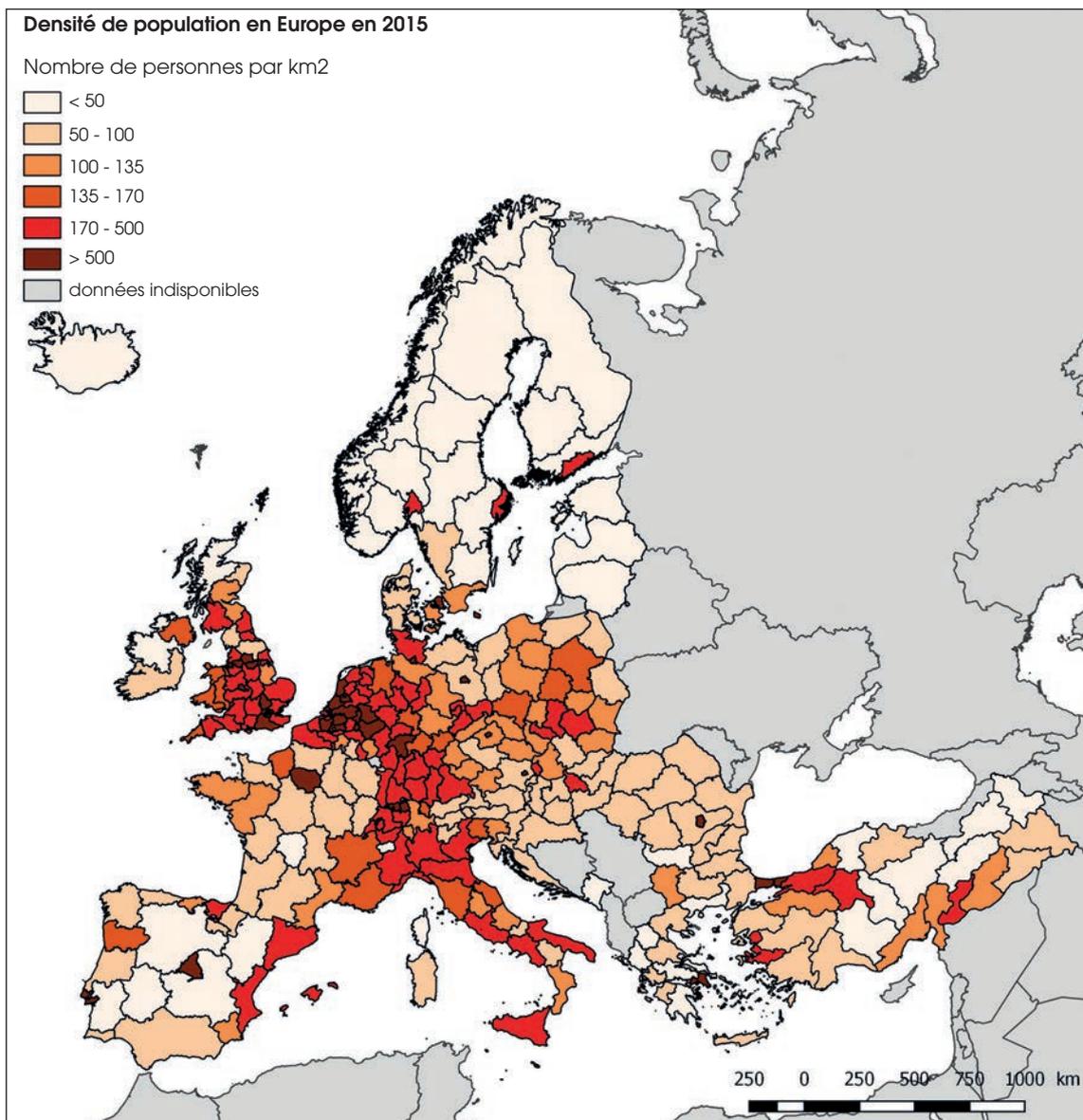
La répartition de la population entre les régions frontalières françaises est relativement équilibrée tandis qu'en Espagne, la part de la Catalogne est largement majoritaire (7,397 millions d'habitants soit 64% de la population frontalière espagnole).

Les 4 régions espagnoles subissent une baisse régulière depuis 2012 au contraire des 3 françaises en hausse continue depuis 1990, ce qui explique une plus forte augmentation de la population frontalière française au cours des 10 dernières années.

Si l'on se rapporte à la catégorie d'âge, la part des 15-64 ans reste toujours moins élevée en France qu'en Espagne.

La carte 3 indique la densité de population européenne, à l'échelle régionale NUTS 2, pour l'année 2015.

Carte 3 : Densité de population en Europe en 2015 (NUTS 2)



Source : Eurostat. Démographie (tgs00024).

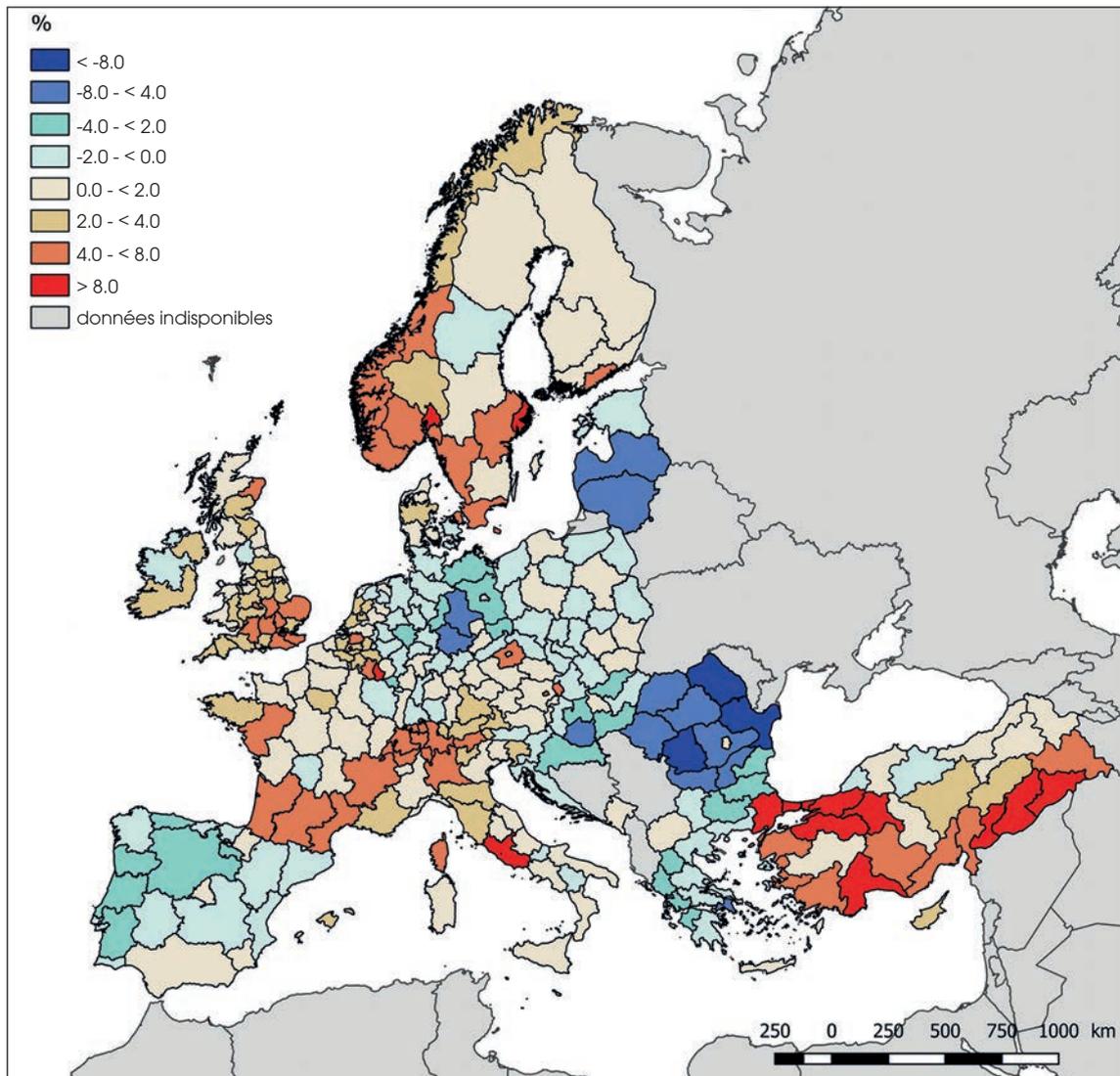
La densité est la plus forte autour des principales capitales européennes avec une forte concentration en Belgique, Pays-Bas et Allemagne.

Elle demeure très faible notamment en Espagne pour l'Aragon, l'Extremadure, Castille et Léon et Castille la Manche et en France pour le Limousin.

Elle s'avère importante en Espagne au Pays Basque, en Catalogne et en Communauté de Valence et en France principalement en Ile de France, Alsace et Nord Pas de Calais.

La carte 4 indique l'évolution démographique en Europe entre 2010 et 2015, à l'échelle régionale NUTS 2.

Carte 4 : Évolution démographique en Europe entre 2010 et 2015 (NUTS 2)



Source : Eurostat. Démographie – données régionales (demo_r_d2jan).

Les régions espagnoles présentent une évolution démographique négative entre 2010 et 2015 excepté la Navarre, Madrid, Andalousie et Murcie.

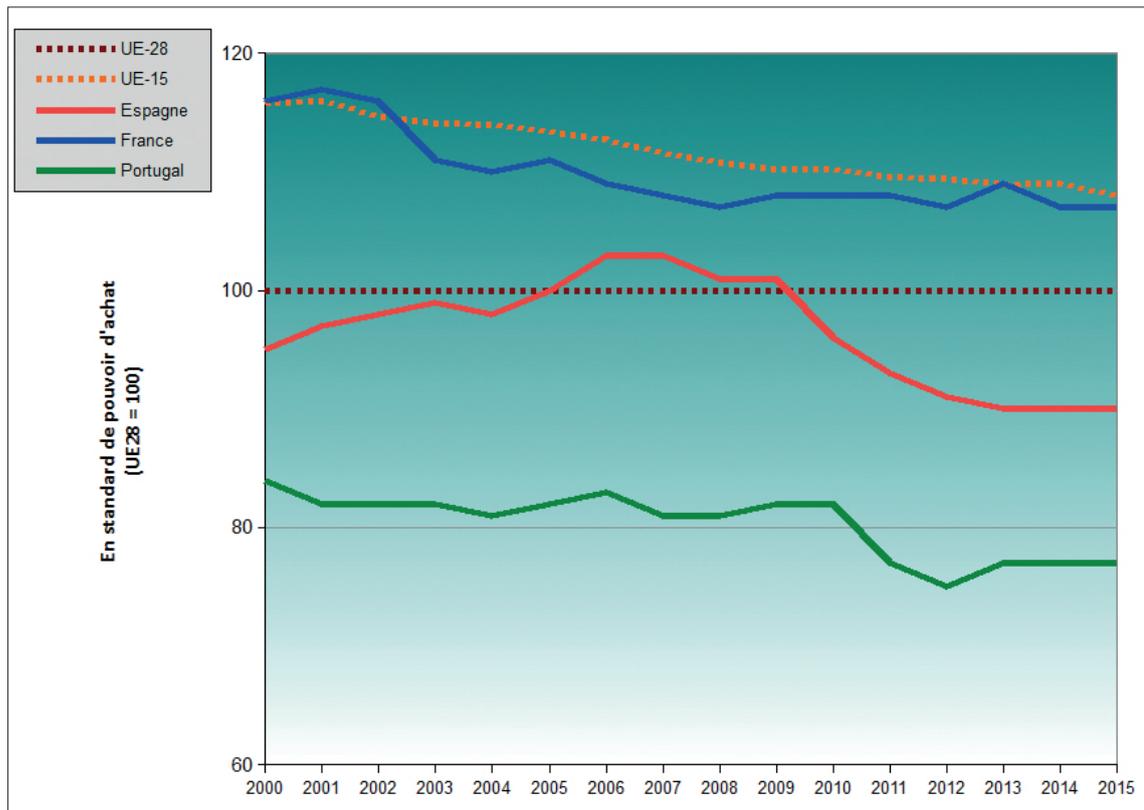
Inversement, les régions françaises se caractérisent par une évolution positive excepté la Lorraine et le Limousin.

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 28 (UE-28 = 100).

Graphique 3 : Évolution du PIB aux prix du marché en SPA (période 2000-2015) - UE28=100

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
UE-28	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
UE-15	116	116	115	114	114	113	113	112	111	110	110	110	109	109	109	108
Espagne	95	97	98	99	98	100	103	103	101	101	96	93	91	90	90	90
France	116	117	116	111	110	111	109	108	107	108	108	108	107	109	107	107
Portugal	84	82	82	82	81	82	83	81	81	82	82	77	75	77	77	77



Source : Eurostat. Comptes nationaux annuels/PIB et principales composantes (nama_10_gdp)(tec00114).

Le PIB par habitant en SPA de la France, après une baisse significative en 2003, connaît une certaine stagnation depuis, malgré une légère hausse en 2013. Ceux de l'Espagne et du Portugal ont subi une forte diminution respectivement en 2010 et 2011 avant une stabilisation sur les trois dernières années. Cette diminution correspond au fait que la quantité de biens et de services produits par l'Espagne et par le Portugal par habitant s'est considérablement réduit.

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

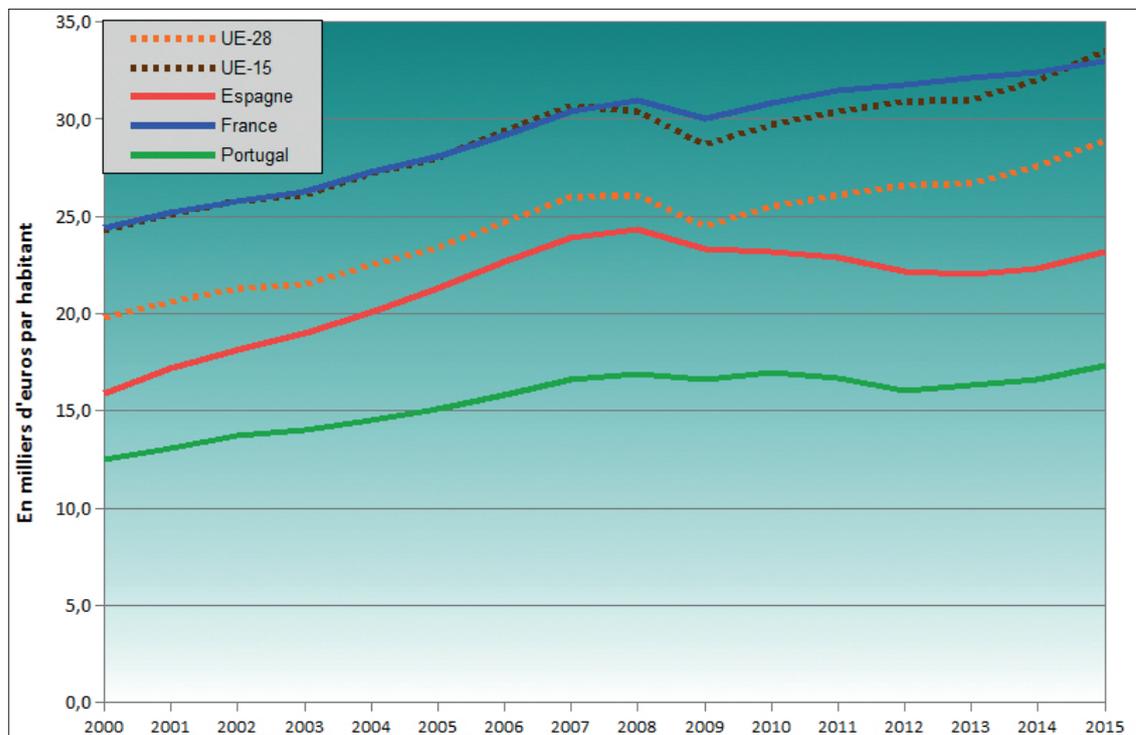
Par ailleurs, le PIB par habitant en SPA de la France et de celui de l'ancienne UE-15 restent relativement proches pendant la période 2000-2015 et évoluent de façon similaire et assez nettement au-dessus de la valeur de référence de l'UE-28. Par contre, les PIB par habitant en SPA de l'Espagne et surtout du Portugal sont en dessous. Le PIB par habitant de l'Espagne a dépassé celui de l'UE-28, de 2006 à 2009, mais est repassé au-dessous depuis 2010.

L'unité «standard de pouvoir d'achat par habitant (UE-28 = 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).

**Graphique 4 : Évolution du PIB en prix du marché (période 2000-2015) –
En milliers d'euros par habitant**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
UE-28	19,8	20,6	21,3	21,5	22,5	23,4	24,7	26,0	26,1	24,5	25,5	26,1	26,6	26,7	27,6	28,9
UE-15	24,3	25,1	25,8	26,1	27,2	28,0	29,4	30,7	30,4	28,7	29,7	30,4	30,9	31,0	32,0	33,5
Espagne	15,9	17,2	18,1	19,0	20,1	21,3	22,7	23,9	24,3	23,3	23,2	22,9	22,2	22,0	22,3	23,2
France	24,4	25,2	25,8	26,3	27,3	28,1	29,2	30,4	31,0	30,0	30,8	31,5	31,8	32,1	32,4	33,0
Portugal	12,5	13,1	13,7	14,0	14,5	15,1	15,8	16,6	16,9	16,6	17,0	16,7	16,0	16,3	16,6	17,3

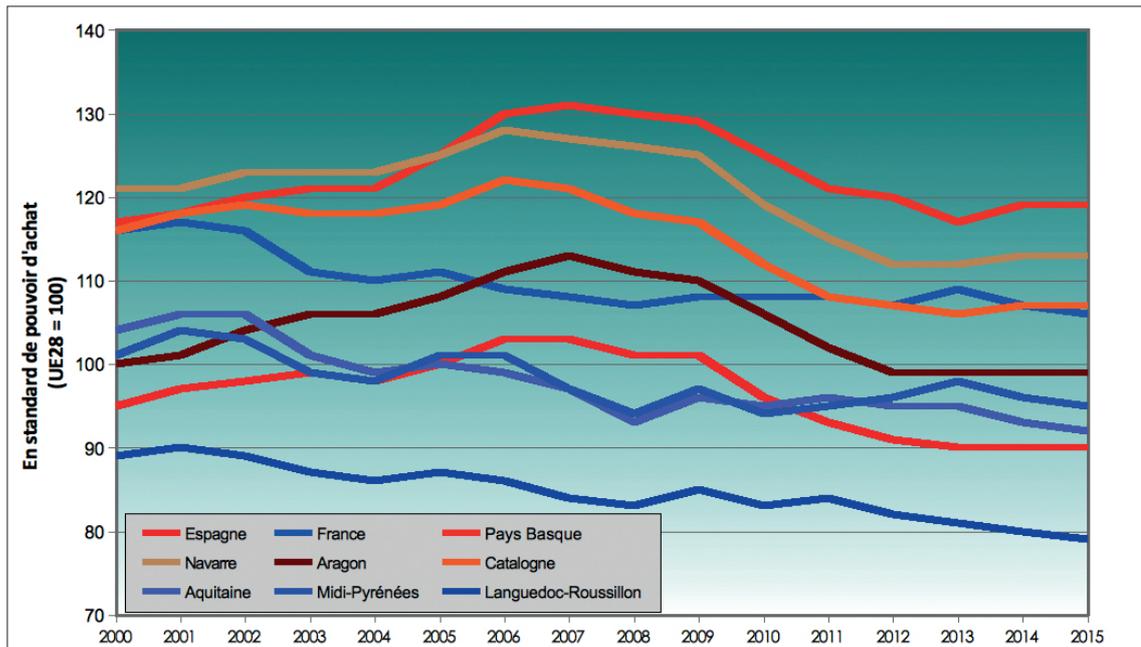
Source : Eurostat. Comptes nationaux annuels/PIB et principales composantes (nama_10_gdp) (tec00001).
Les données sont provisoires en 2014 et 2015 pour l'Espagne, en 2015 pour la France et estimées pour le Portugal en 2015.



Le PIB par habitant en prix du marché de la France a repris sa progression après 2009, suivant la tendance donnée par l'UE-28 et l'ancienne UE-15, beaucoup plus tôt que le Portugal et l'Espagne qui ont amorcé leur hausse respectivement après 2012 et 2013.

Graphique 5: Évolution du PIB des régions proches des Pyrénées en standard de pouvoir d'achat (UE-28 = 100)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Espagne	95	97	98	99	98	100	103	103	101	101	96	93	91	90	90	90
France	116	117	116	111	110	111	109	108	107	108	108	108	107	109	107	106
Pays Basque	117	118	120	121	121	125	130	131	130	129	125	121	120	117	119	119
Navarre	121	121	123	123	123	125	128	127	126	125	119	115	112	112	113	113
Aragon	100	101	104	106	106	108	111	113	111	110	106	102	99	99	99	99
Catalogne	116	118	119	118	118	119	122	121	118	117	112	108	107	106	107	107
Aquitaine	104	106	106	101	99	100	99	97	93	96	95	96	95	95	93	92
Midi-Pyrénées	101	104	103	99	98	101	101	97	94	97	94	95	96	98	96	95
Languedoc-Roussillon	89	90	89	87	86	87	86	84	83	85	83	84	82	81	80	79



Source : Eurostat. Comptes Nationaux Annuels/Comptes économiques régionaux (t_nama_reg) (tgs00006).

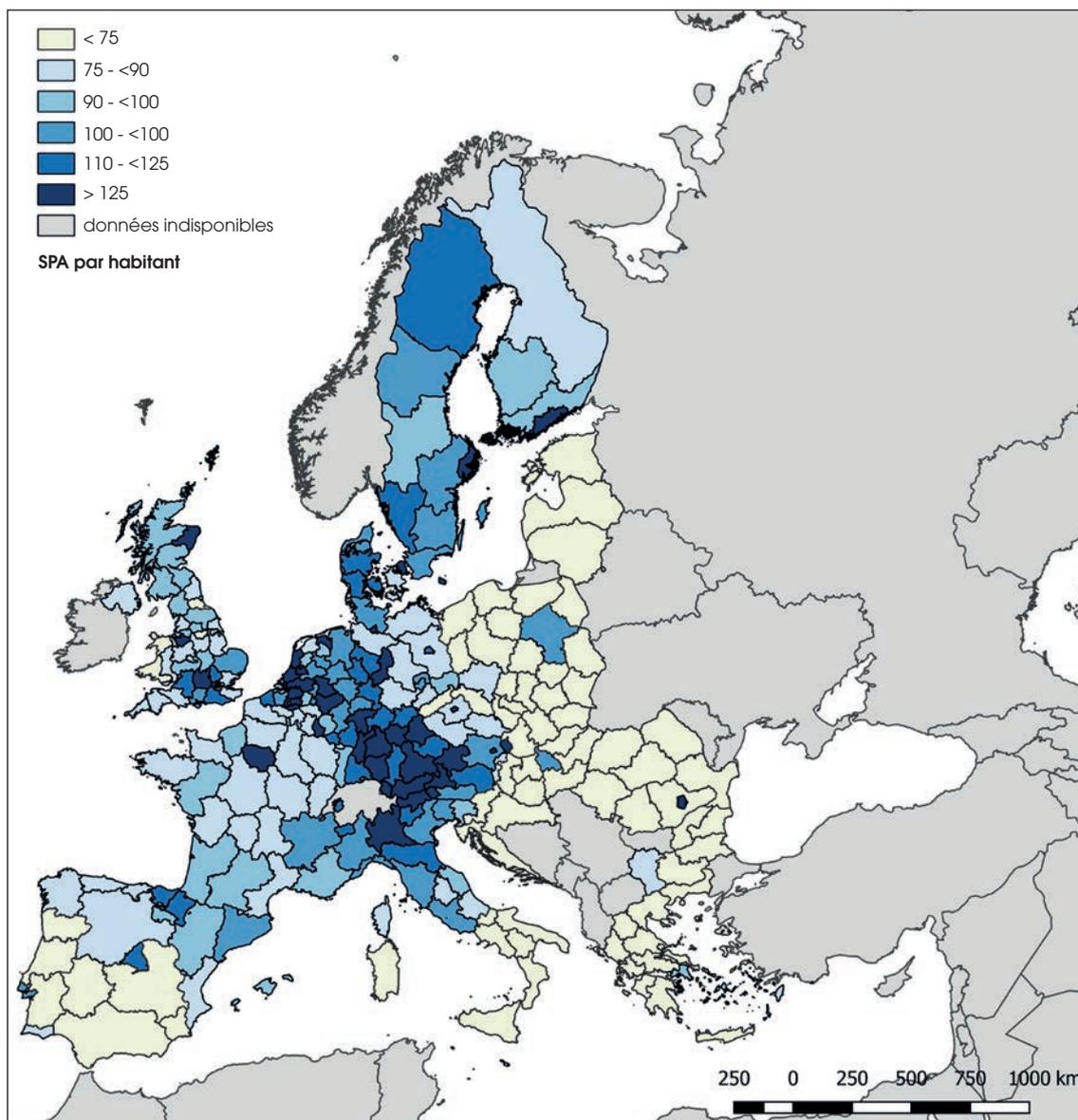
On retrouve le même constat que dans le précédent document de l'OTP: le PIB en SPA par habitant de la France est supérieur à celui de l'Espagne mais les quatre régions frontalières espagnoles présentent un PIB en SPA plus important que les trois régions frontalières françaises.

Pour les régions espagnoles frontalières, d'une manière générale, le PIB en SPA par habitant a augmenté jusqu'en 2007, baissé jusqu'en 2013 avant de repartir à la hausse.

Côté français, malgré une augmentation en 2009, il a plutôt tendance à diminuer avec notamment des baisses importantes en 2003, 2008 et 2015.

La carte 5 indique le PIB en Europe, exprimé en SPA (UE-28 = 100), à l'échelle régionale NUTS 2, pour l'année 2015.

Carte 5 : PIB régional (NUTS 2) en 2015 exprimé en SPA (UE-28=100)



Source : Eurostat. Comptes Nationaux Annuels/Comptes économiques régionaux (t_nama_reg) (tgs00006).

L'Espagne se caractérise par une forte dissymétrie, un PIB par habitant en SPA faible au sud et important au nord particulièrement sur les régions frontalières -et notamment le Pays Basque et la Navarre- ainsi qu'à Madrid.

En France, seules les régions Rhône-Alpes et Ile de France présentent un PIB par habitant en SPA supérieur à 100 mais l'Aquitaine et Midi-Pyrénées sont proches de ce seuil.

A l'échelle européenne, on retrouve les régions économiques importantes : Italie du Nord, Belgique du Nord, Pays-Bas, Danemark, Suède, Autriche, Sud et Ouest de l'Allemagne et Sud de l'Angleterre.

2.6. COMMERCE EXTÉRIEUR

En 2015, le commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays européens (UE-28, pays candidats à l'adhésion à l'UE³ et reste de l'Europe géographique⁴) s'est élevé à 390,54 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 2015 (en milliards d'euros)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal
Ancienne UE15	142,47	24,25	166,71	132,23	22,02	154,25	274,70	46,27	320,96
Pays intégrés en 2004	14,64	1,75	16,39	11,62	1,37	12,99	26,26	3,12	29,38
Pays intégrés en 2007 et 2013	2,49	0,26	2,74	3,81	0,38	4,18	6,29	0,63	6,92
Pays candidats	4,90	0,49	5,38	5,38	0,38	5,76	10,28	0,87	11,14
Reste de l'Europe	10,35	1,68	12,03	8,98	1,12	10,10	19,33	2,80	22,13
Total	174,84	28,42	203,26	162,01	25,27	187,28	336,85	53,69	390,54

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets - EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

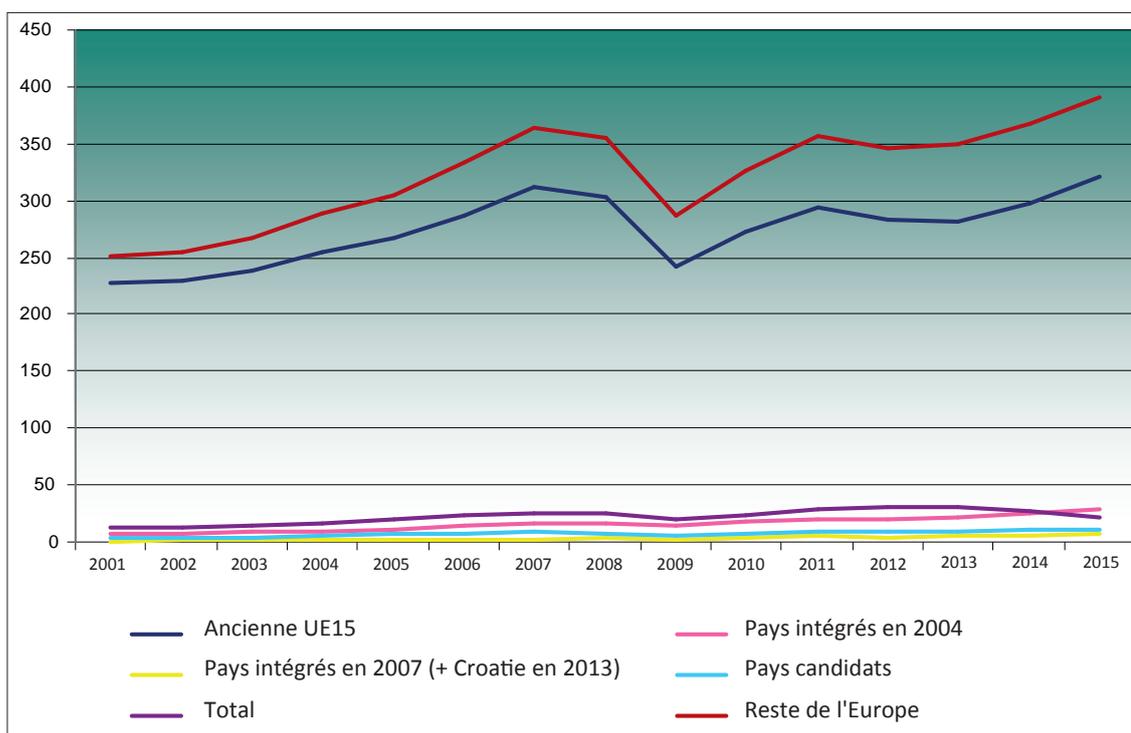
La majorité des échanges de la Péninsule ibérique ont pour origine et destination l'UE-28, et plus particulièrement les pays qui formaient l'ancienne UE-15. Les pays de cette dernière représentent une part de marché de 82,2%. Viennent ensuite les pays intégrés en 2004 et ceux du reste de l'Europe, avec respectivement 7,5% et 5,7%. La répartition entre les importations et les exportations de la péninsule Ibérique est légèrement déséquilibrée en faveur des importations : 52% - 48%.

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 2001-2015.

³ Albanie, Monténégro, Macédoine, Serbie et Turquie.

⁴ Principauté d'Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Biélorussie, Géorgie, Islande, Kosovo, Liechtenstein, République de Moldavie, Norvège, Russie, San Marin, Suisse et Ukraine.

Graphique 6 : Évolution du commerce extérieur de l'ensemble de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2001 et 2015



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ancienne UE15	227,9	230,2	239,2	255,0	266,3	286,9	311,3	302,5	242,4	272,8	293,4	283,2	281,51	298,2	321,0
Pays intégrés en 2004	7,1	8,0	8,8	9,7	10,9	13,6	16,7	16,7	15,1	18,8	20,3	19,5	22,19	25,7	29,4
Pays intégrés en 2007 (+Croatie en 2013)	0,8	1,0	1,1	1,4	1,8	2,2	2,1	2,7	2,6	3,2	4,5	4,3	5,73	6,1	6,9
Pays candidats	2,8	3,4	4,1	5,8	6,3	7,3	8,2	7,5	6,1	7,6	8,7	8,8	9,84	10,2	11,1
Reste de l'Europe	12,3	12,7	13,7	15,9	20,1	23,6	24,8	25,5	19,8	23,3	29,2	30,9	29,75	27,6	22,1
Total	250,9	255,3	266,9	287,8	305,4	333,6	363,1	354,9	286,0	325,7	356,1	346,7	349,0	367,8	390,5

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets - EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

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%.

Après un nouveau tassement en 2013, les échanges avec les pays de l'UE-28 repartent à la hausse en 2014 et 2015. En particulier avec les pays de l'ancienne UE-15 (+14% entre 2013 et 2015) et ceux intégrés en 2004 (+32,5% entre 2013 et 2015).

Concernant les pays non membres de l'UE, seuls les pays candidats ont vu leurs échanges avec l'UE augmenter, tandis que les autres pays ont vu leurs échanges diminuer assez nettement (- 25,7% entre 2013 et 2015).

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 2015 (en millions de tonnes)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal	Espagne	Portugal	Espagne + Portugal
Ancienne UE	62,30	9,89	72,19	74,19	11,31	85,50	136,49	21,20	157,69
Pays intégrés en 2004	4,36	0,55	4,91	4,86	0,55	5,41	9,22	1,10	10,32
Pays intégrés en 2007 et 2013	2,66	0,55	3,21	1,78	0,09	1,87	4,44	0,65	5,08
Pays candidats	4,22	0,43	4,65	3,04	0,36	3,40	7,26	0,78	8,05
Reste de l'Europe	24,48	4,25	28,73	6,15	1,09	7,24	30,63	5,34	35,97
Total	98,03	15,66	113,69	90,01	13,40	103,42	188,04	29,06	217,11

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

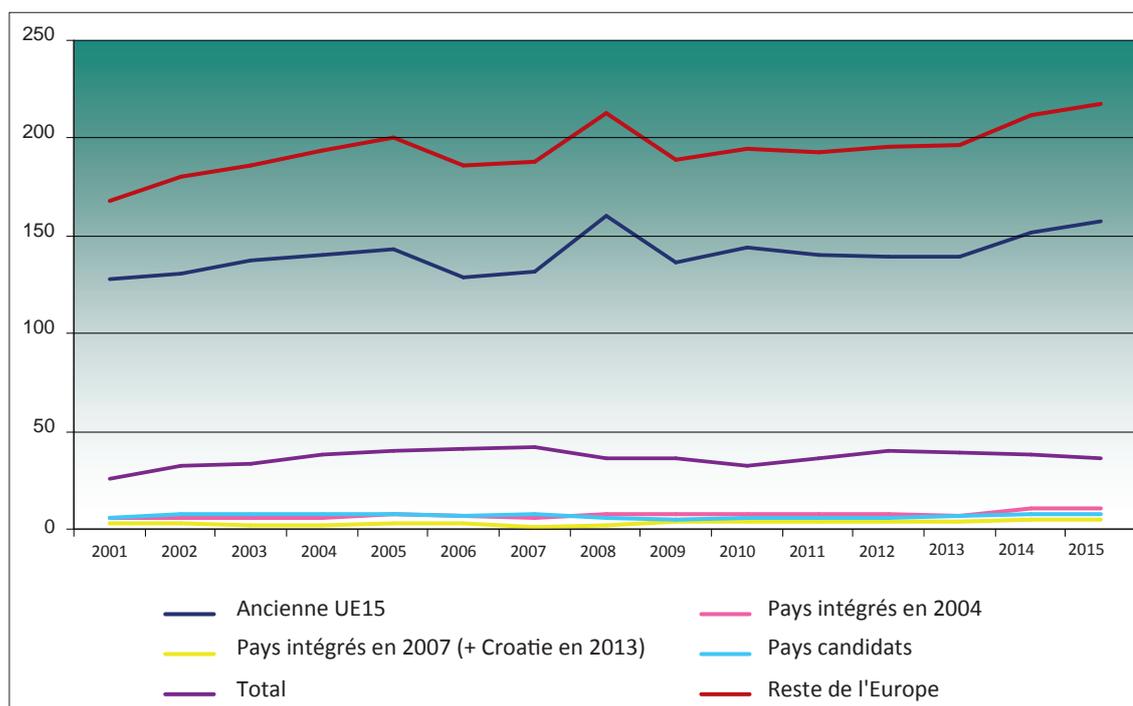
On constate en 2015 que les tonnages des importations et des exportations sont légèrement déséquilibrés en faveur des importations (52,4% - 47,6%), comme c'était le cas pour l'année 2012 (52% - 48%). Auparavant, ce déséquilibre était beaucoup plus important (en 2009 : 60% - 40%).

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 72,6% en tonnage et 82,2% en valeur monétaire, et les échanges avec les pays du «reste de l'Europe» représentent 16,6% en tonnage et seulement 5,7% en valeur monétaire.

Cette différence est encore plus marquée si l'on ne considère que les importations: les ratios deviennent 63,5% en tonnage et 82% en valeur monétaire pour l'ancienne UE-15, contre 25,3% en tonnage et seulement 5,9% 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 2001-2015.

Graphique 7 : Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2001 et 2015 (en millions de tonnes)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ancienne UE15	127,5	131,0	137,5	140,2	142,8	128,7	132,1	160,4	136,9	144,2	140,1	139,1	138,9	151,3	157,7
Pays intégrés en 2004	5,5	6,1	5,8	6,0	7,3	6,5	5,7	8,1	7,4	7,8	7,4	7,2	7,1	10,7	10,3
Pays intégrés en 2007 (+Croatie en 2013)	2,5	3,3	2,0	1,9	2,7	3,0	1,1	2,1	4,2	3,9	3,5	3,5	4,2	4,5	5,1
Pays candidats	5,9	7,2	7,2	7,2	7,6	7,0	7,3	5,6	4,5	5,6	5,8	6,0	7,1	7,5	8,0
Reste de l'Europe	26,2	32,6	33,1	38,1	39,6	40,9	41,7	36,7	36,4	32,8	36,1	40,2	38,8	38,2	36,0
Total	167,6	180,2	185,6	193,4	200,0	186,1	187,9	212,9	189,4	194,3	192,9	196,0	196,1	212,2	217,1

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets - EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

Entre 2001 et 2015, le commerce extérieur, en tonnage, de l'Espagne et du Portugal avec les pays de l'Europe géographique a augmenté de 29,5%, soit, en moyenne, de 2,1% par an. Ce sont les pays intégrés en 2004 qui ont connu la plus forte croissance de leurs échanges avec la péninsule ibérique, avec 87,3% d'augmentation sur la même période.

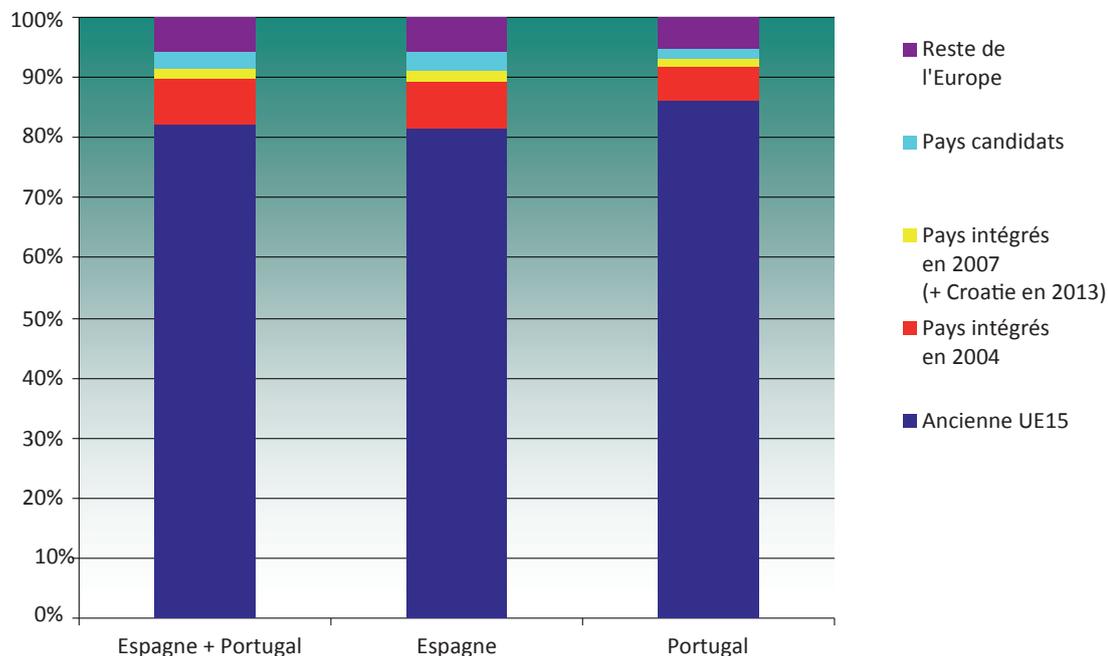
Les pays de l'ancienne UE15 ont également connu une croissance assez soutenue, avec environ 23,7% sur la période. Cependant, en faisant une analyse plus fine, on voit plusieurs baisses après des périodes de croissance (en 2006, retour au niveau de 2001, puis en 2009 et en 2011). Après une période de stagnation en 2012 et 2013, les échanges ont nettement repris en 2014 et 2015.

Les échanges des pays intégrés en 2007 (Bulgarie et Roumanie), rejoints par la Croatie en 2013, après avoir oscillé pendant plusieurs années, semblent amorcer une courbe croissante depuis 2012.

Depuis la forte chute de l'année 2009, le tonnage des marchandises échangées entre la Péninsule ibérique et l'Europe est resté relativement stable pendant quatre ans, mais semble amorcer une remontée en 2014 et 2015, pour rattraper et même dépasser le niveau record de 2008.

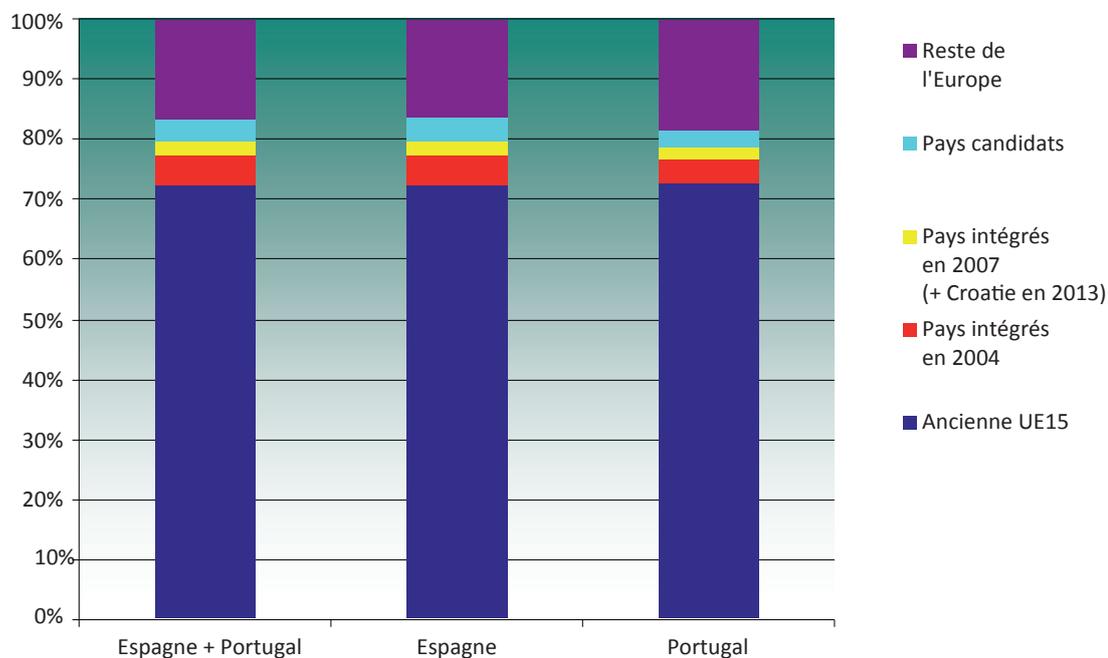
Les graphiques 8a et 8b montrent la répartition du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays de l'Europe géographique, exprimée en valeur monétaire et en tonnage.

Graphiques 8a et 8b : Commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2015



8a : répartition en valeur monétaire

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets - EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))



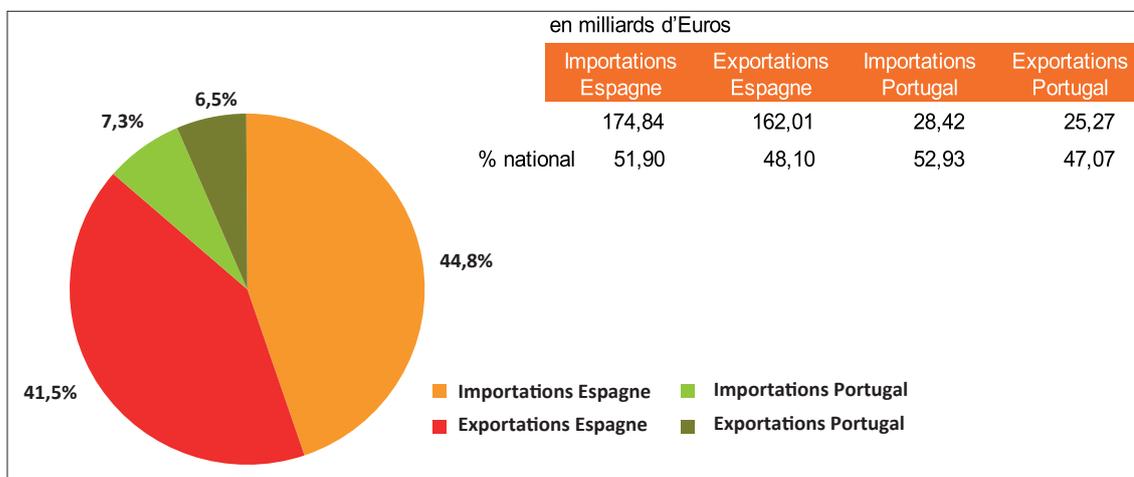
8b : répartition en tonnage

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets - EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

Les graphiques 8a et 8b mettent en évidence l'importance du commerce extérieur de la Péninsule ibérique avec les pays de l'ancienne UE-15 (72,6% en tonnage et 82,2% en valeur monétaire) ainsi que la faible valeur monétaire des produits échangés hors UE (20,2% en tonnage et 8,5% en valeur monétaire).

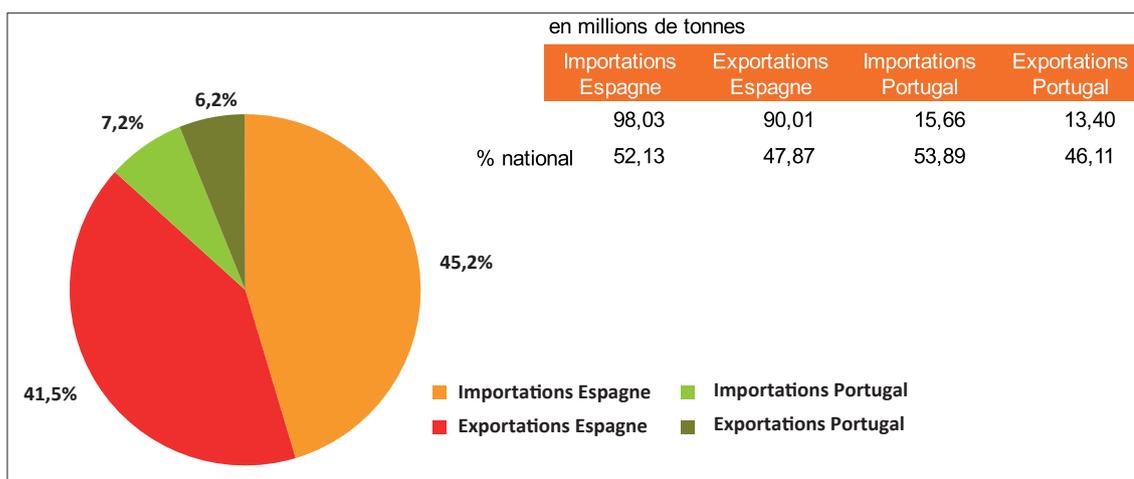
Les graphiques 9a et 9b rendent compte des parts respectives de l'Espagne et du Portugal dans le commerce extérieur de la Péninsule ibérique avec les autres pays de l'Europe géographique.

Graphiques 9a et 9b : Part de l'Espagne et du Portugal dans le commerce de la Péninsule ibérique avec l'Europe géographique en 2015



9a: répartition en valeur monétaire

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets - EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))



9b: répartition en tonnage

Source : Eurostat. Commerce extérieur (Easy Comext Datasets - EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890))

La part de l'Espagne dans le commerce extérieur de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe géographique s'élève à 86,3% en valeur monétaire et 86,6% en tonnage, celle du Portugal s'élève à 13,7% en valeur monétaire et 13,4% en tonnage.

Les graphiques 9a et 9b permettent aussi de visualiser la balance commerciale de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe géographique. Pour l'Espagne, la répartition entre importations et exportations est légèrement déséquilibrée en faveur des importations, que ce soit en valeur monétaire ou en tonnage de marchandises (environ 52% - 48%). Pour le Portugal, ce déséquilibre est un peu plus accentué (environ 53% - 47% en valeur monétaire, environ 54% - 46% en tonnage).

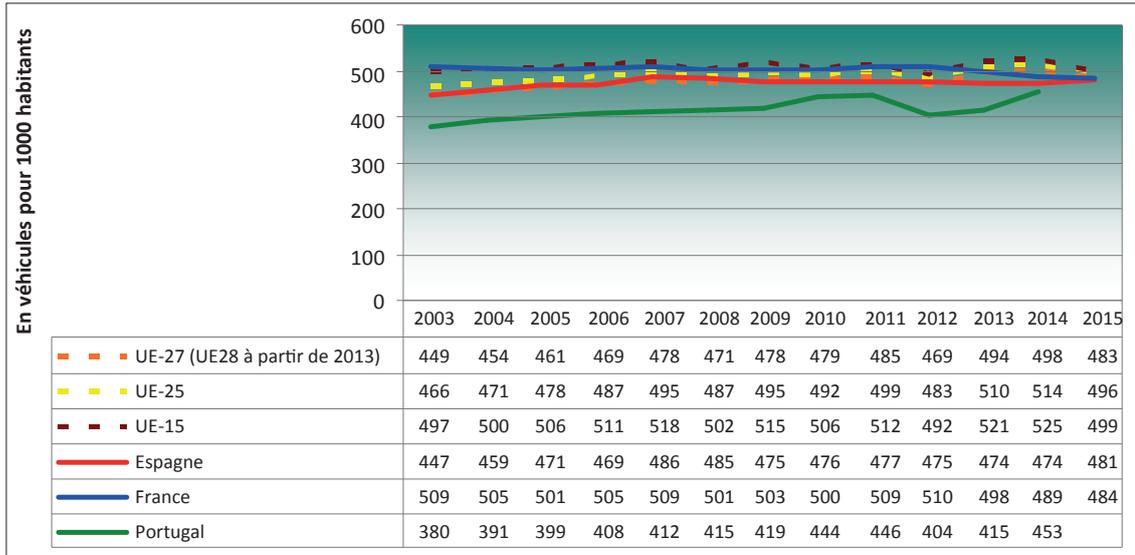
Que ce soit en valeur monétaire ou en tonnage, la part des exportations de la péninsule ibérique atteint environ 48% des échanges avec l'Europe. La comparaison avec les données 2009 et 2011 montre une importante augmentation de cet indicateur, qui était alors de 43% en valeur monétaire et de 40% en tonnage.

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 (UE-28 à partir de 2013).

**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 ; en 2013, le Danemark et le Royaume-Uni ; en 2014, le Danemark, les Pays Bas et le Royaume-Uni ; en 2015, la Bulgarie, le Danemark, l'Italie, les Pays Bas et le Portugal..

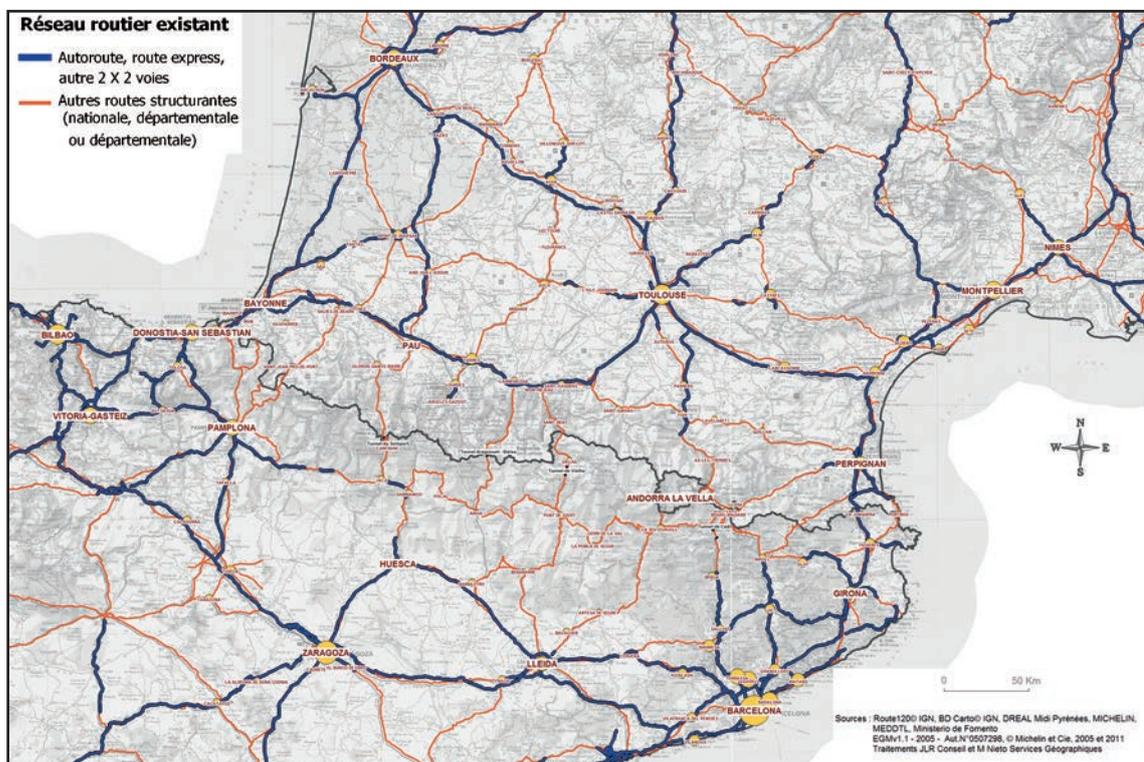
3 INFRASTRUCTURES

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 (2015)



Sources : ministère du Fomento – DG Carreteras et ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Le tableau 5 répertorie les 26 routes qui traversent la frontière franco-espagnole et une 27^{ème} 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 RD 810 et la RD 912 (sauf desserte locale), mais ils peuvent circuler sur les ponts frontaliers qui enjambent la Bidassoa.
- Sur la façade méditerranéenne, toujours côté français, les camions de plus de 11 tonnes ne peuvent traverser le village du Perthus sur la RD900 et la circulation des poids lourds de plus de 20 tonnes est interdite sur la RD 914, entre Port-Vendres et la frontière.



- À Bourg-Madame, depuis 2007, la Voie Communale (anciennement RN20) 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

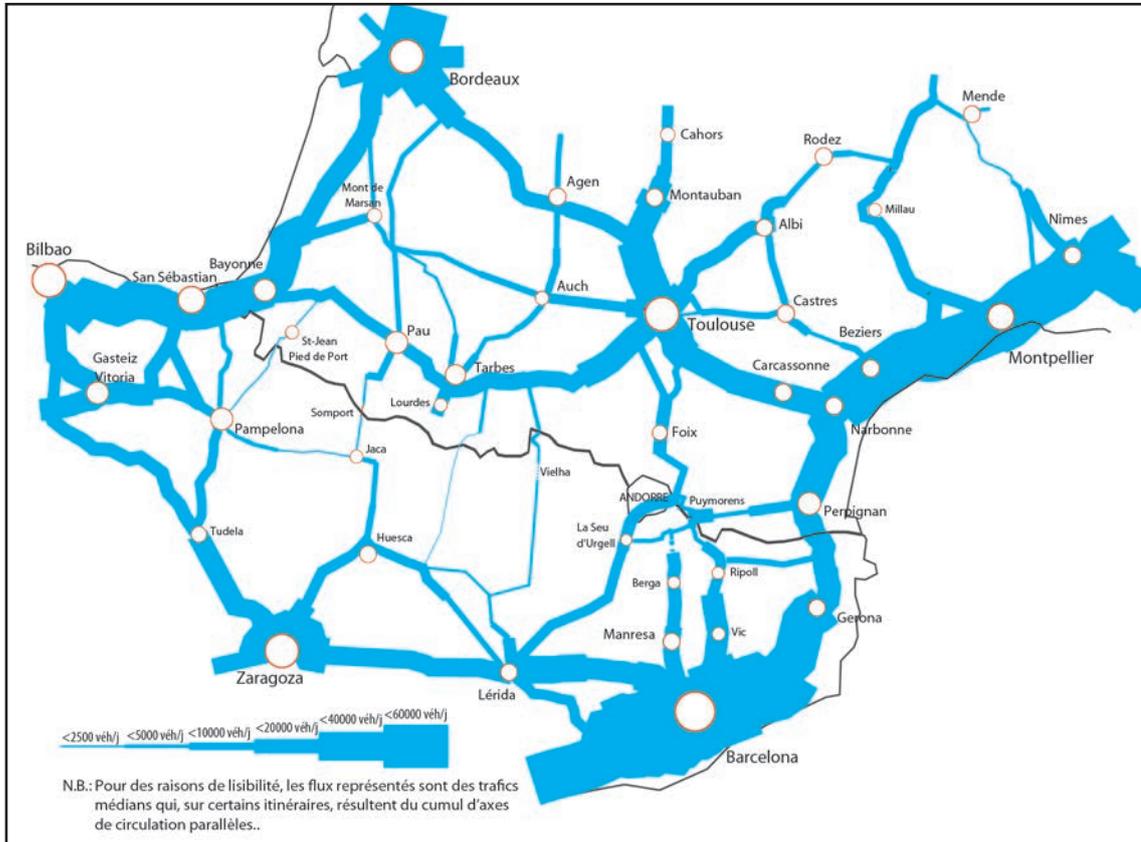
CÔTÉ FRANÇAIS		CÔTÉ ESPAGNOL	
Route	Point de passage frontalier	Point de passage frontalier	Route
RD 912	Hendaye	Irún	GI-636-H
RN 810	Hendaye (Béhobie) – Bordeaux	Donostia/San Sebastián - Irún	GI-636
A-63	Hendaye (Biriadou) – Bayonne	Donostia/San Sebastián - Irún	A-8-A
RD 404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibardin	NA-1310
RD 406	Sare Ouest	Puerto de Lizuniaga	NA-4410
RD 306	Col de Lizarieta	Etxalar – Lizarieta	NA-4400
RD 4	Ainhoa – 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-a
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	Lleida - La Seu d'Urgell - Andorra	N-145
RN 20	Puigcerdà – Llívia	Puigcerdà - Llívia	N-154
Voie Communale	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/GI505
RD 900	Le Perthus – Perpignan	Barcelona - La Jonquera	A-2
A-9	Le Boulou – Perpignan	Barcelona - La Jonquera	AP-7
RD 914	Cerbère – Perpignan	Barcelona - Figueres - Portbou	N-260

Sources: ministère du Fomento – DG Carreteras et ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

3.1.2. Trafic total

La carte 7 montre le trafic moyen journalier annuel sur les principaux axes de la zone frontalière en 2015.

Carte 7 : Trafic moyen journalier sur les principaux axes des Pyrénées en 2015



Source : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

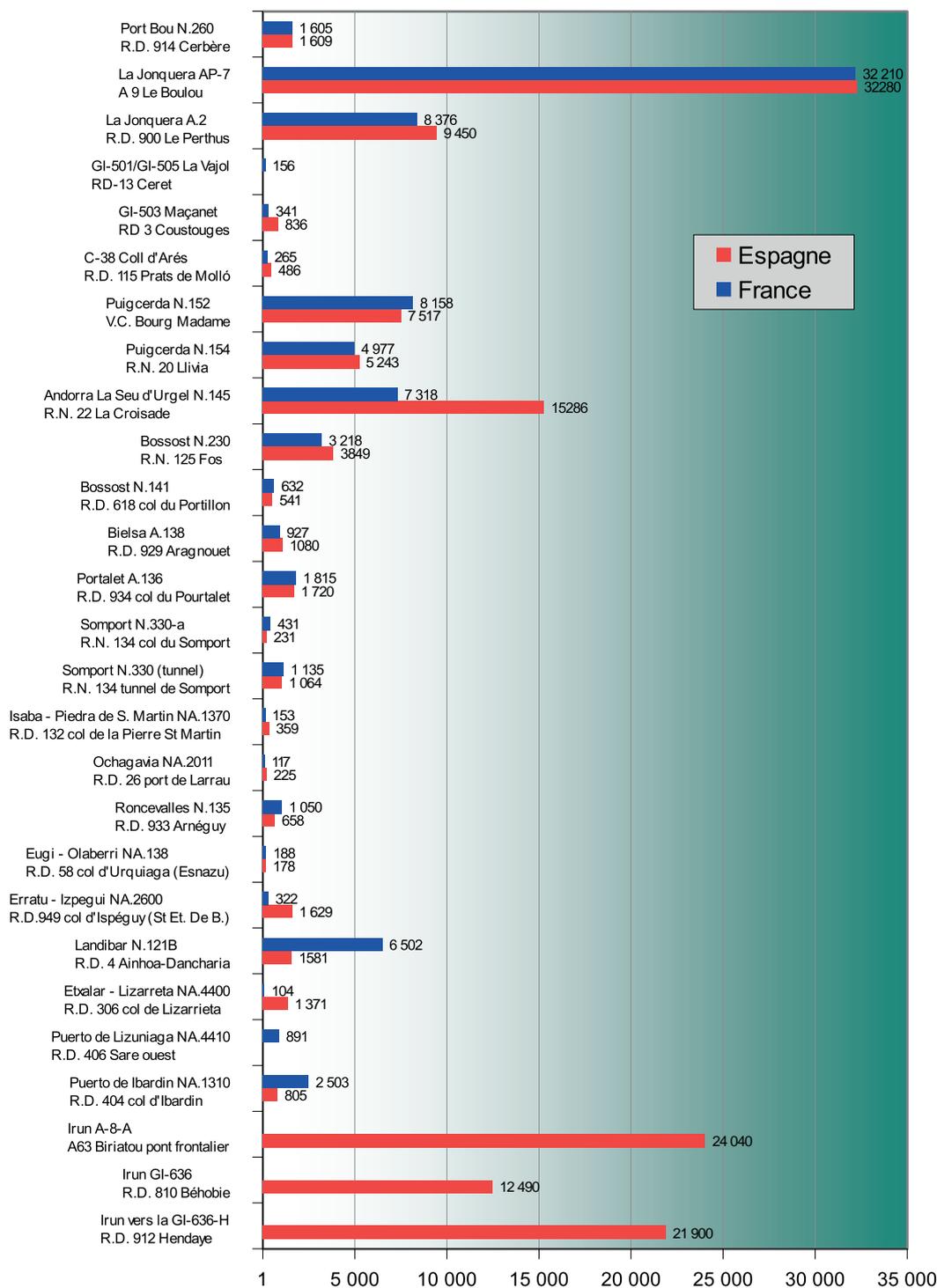
En moyenne, 141 820 véhicules ont traversé la frontière franco-espagnole chaque jour en 2015.

Le trafic total de véhicules a augmenté (+1,9%) par rapport à 2014 (139 160 véhicules par jour).

Le trafic aux extrémités atlantique et méditerranéenne représente 71% du total.

Le graphique 11 montre le trafic moyen journalier (TMJ), tous véhicules confondus, aux points de passage frontaliers en 2015.

Graphique 11 : Trafic moyen journalier annuel aux points de passage frontaliers pendant l'année 2015 (tous véhicules confondus)



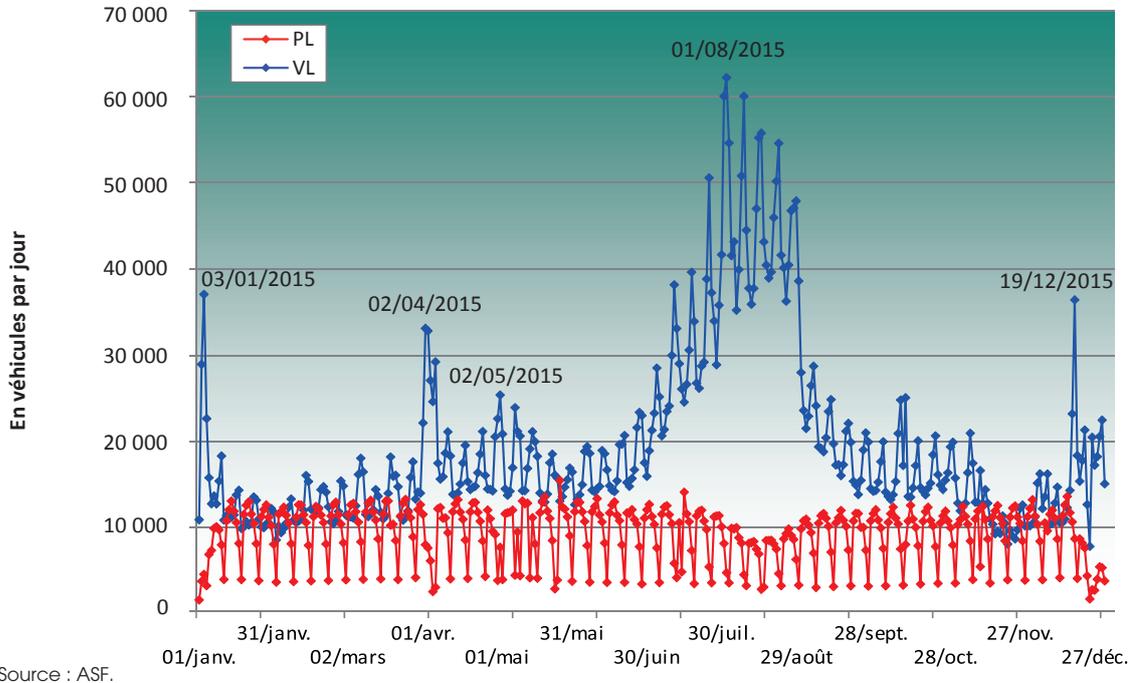
Source : ministère du Fomento – DG Carreteras, ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, ASF, Conseils départementaux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales.

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 quasiment 8 000 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).

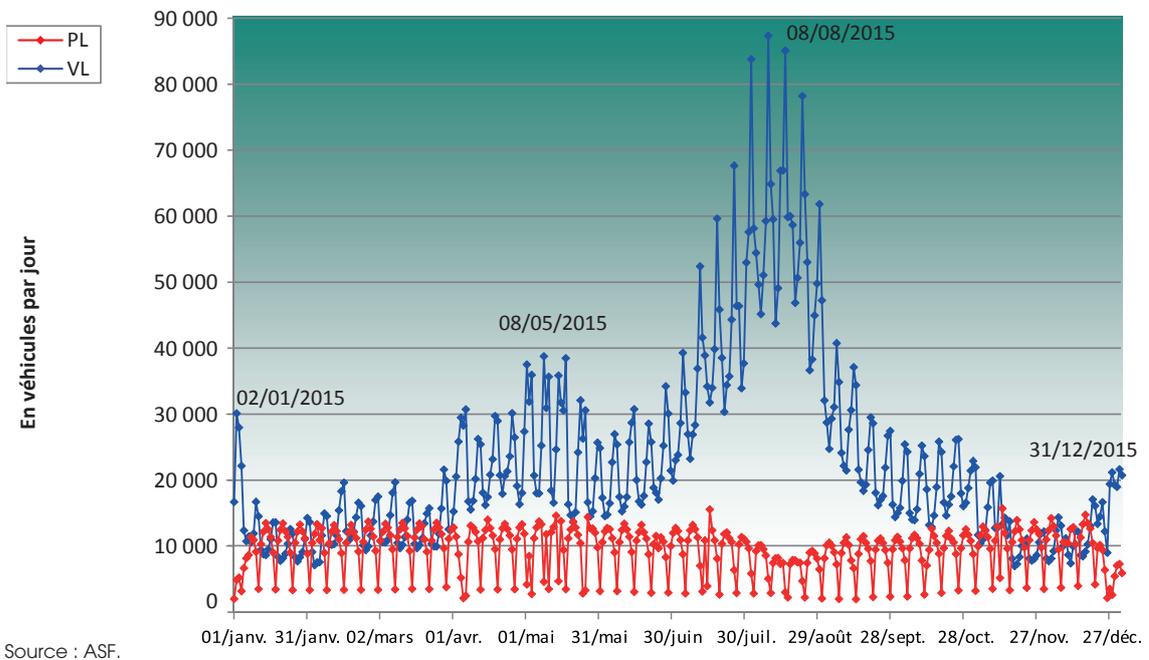
Les routes sur lesquelles le trafic est le plus élevé sont les autoroutes du littoral : l'A63-A8 sur la façade atlantique et l'A9-AP7 sur la façade méditerranéenne, ainsi que le pont Saint-Jacques entre Irún et Hendaye coté atlantique (GI-636-H/RD912).

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

Graphique 12: Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A63 en 2015 (Bariatou)



Graphique 13: Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A9 en 2015 (Le Perthus)



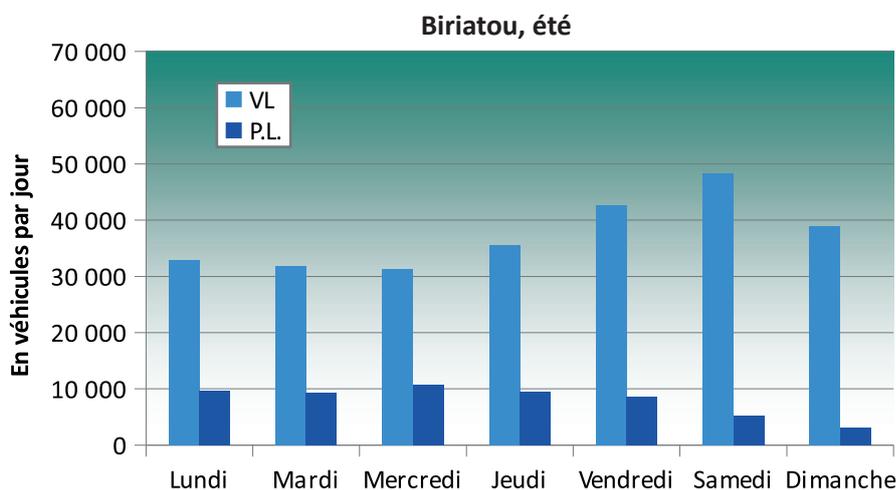


Les conclusions pouvant être tirées de l'analyse de ces graphiques sont les suivantes :

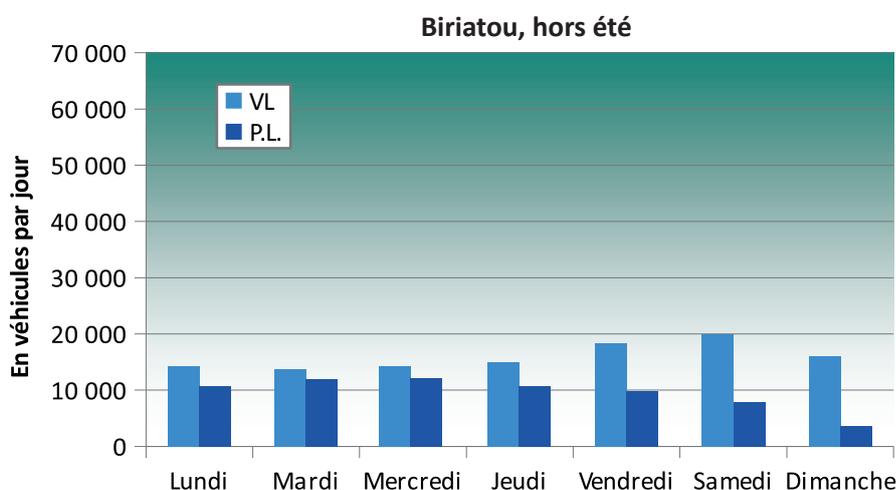
- Les deux autoroutes enregistrent une forte augmentation de leur trafic pendant les mois d'été (juillet et août). La circulation de véhicules légers atteint son maximum absolu en août, alors que le trafic des poids lourds diminue en raison des restrictions spéciales mises en place à l'occasion du chassé-croisé estival.
- Les autres pointes de trafic de véhicules légers coïncident avec les jours fériés, et plus particulièrement avec les ponts du mois de mai et les vacances de Noël et de Pâques. Sur l'A63, on retrouve la même particularité que les années précédentes, on observe une pointe de trafic le 2 avril correspondant au jeudi avant Pâques qui est férié pour plusieurs communautés autonomes espagnoles.

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.

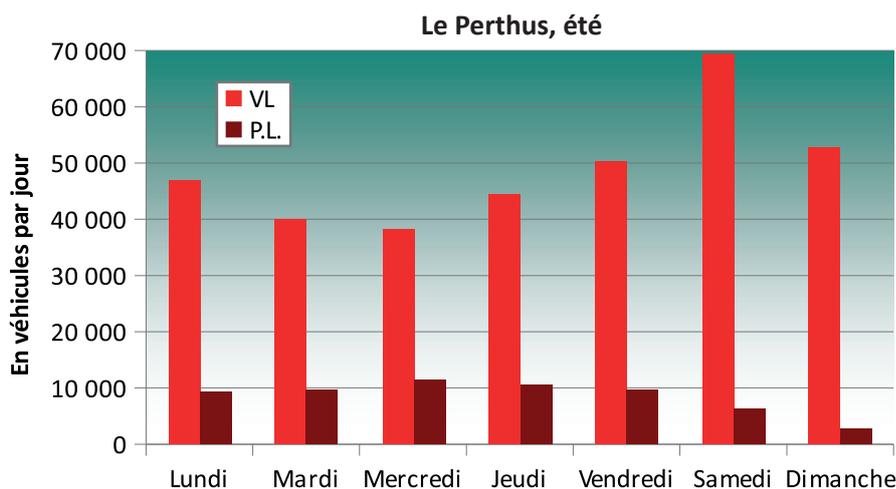
Graphiques 14: Trafic moyen journalier par type de jour sur les deux autoroutes en 2015



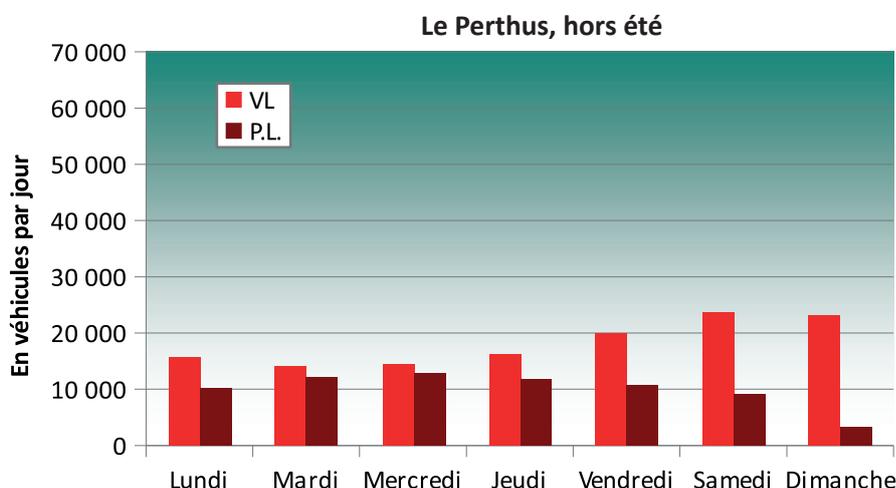
Source : ASF.



Source : ASF.



Source : ASF.



Source : ASF.

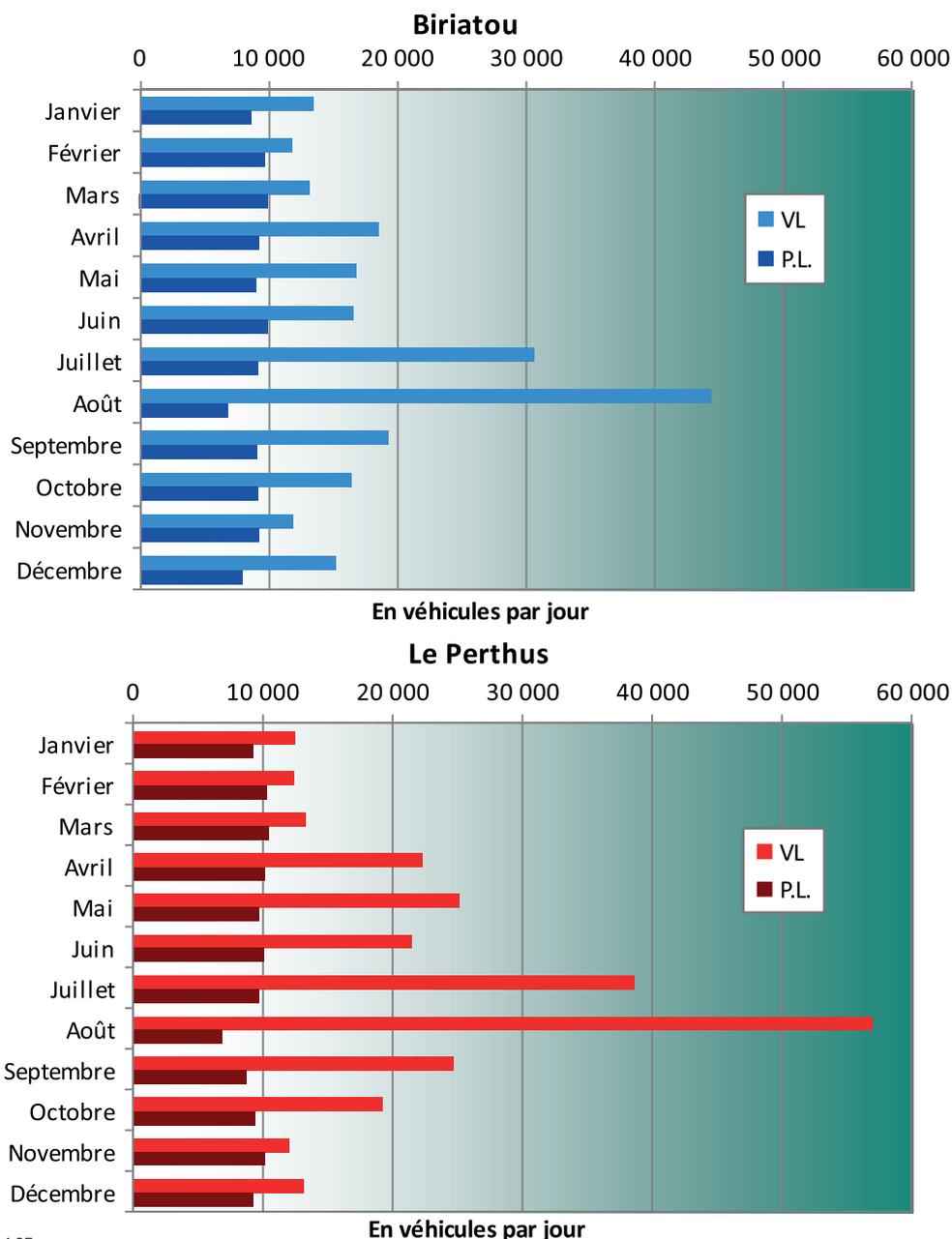
Les graphiques 14 montrent que :

- Sur les quatre graphiques, on observe que le samedi est le jour de la semaine où circulent davantage de véhicules légers, même si le dimanche au Perthus en hors été présente un niveau sensiblement équivalent. Une moyenne journalière de 22 900 véhicules légers passe par Le Perthus et 19 160 par Bariatou hors période estivale. De la même façon, une moyenne journalière de 68 360 véhicules légers passe le samedi par Le Perthus et 48 320 par Bariatou pendant la période estivale.
- Pour les PL, le mercredi est la journée la plus chargée sur les 2 autoroutes, quelle que soit la période : à Bariatou, 11 670 PL/j en hors été et 10 760 en été et au Perthus, 12 410 en hors été et 11 130 en été. Le dimanche est le jour où circulent le moins de poids lourds (3 180/jour par Le Perthus et 3 390/jour par Bariatou hors période estivale, contre 2 640/jour par Le Perthus et 3 180/jour par Bariatou pendant la période estivale).
- Les mardis et mercredis sont les jours de la semaine où la différence entre le trafic des véhicules légers et celui des poids lourds est la plus faible, moins de 2 000 véhicules/j en hors saison.



Les graphiques suivants mettent en évidence l'intensité moyenne de circulation pour les différents mois de l'année, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds.

Graphiques 15. Trafics moyens mensuels sur les autoroutes côtières en 2015



Source : ASF.

En été, les deux autoroutes connaissent un trafic supérieur aux autres périodes de l'année, notamment le mois d'août avec un trafic moyen journalier de 56 850 véhicules légers au Perthus et de 44 280 à Bariatou.

Hors été, le mois de septembre est également important en terme de trafic VL, les mois d'avril à Bariatou et de mai au Perthus le sont aussi.

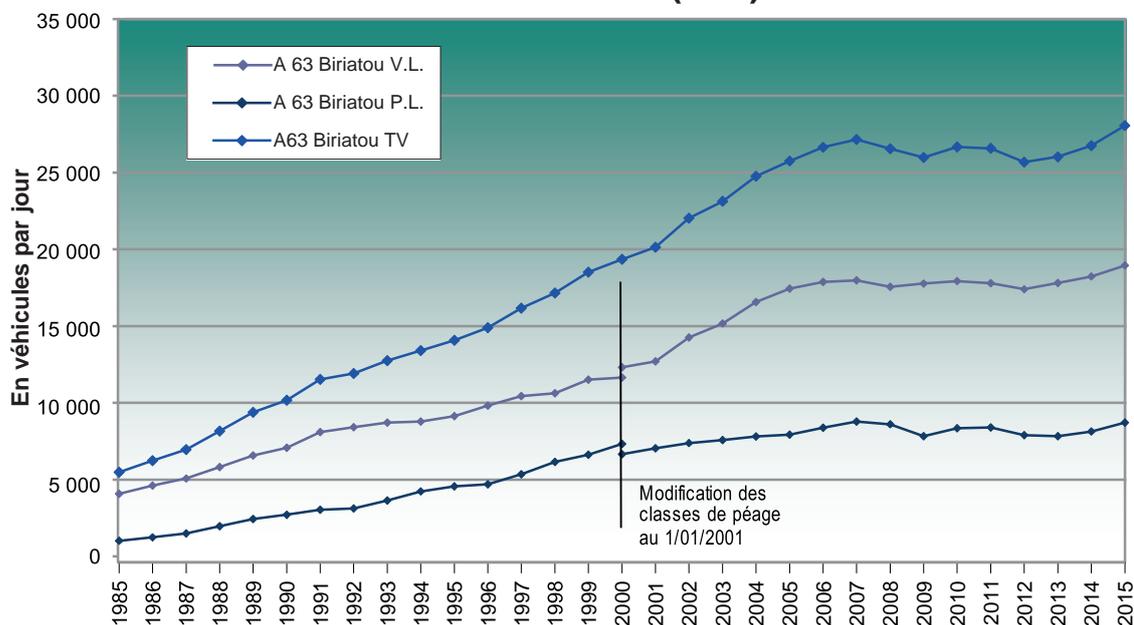
Les mois de février, mars et juin sont les plus chargés pour le trafic PL, on peut rajouter les mois d'avril et novembre pour Le Perthus.

Février, mars et novembre demeurent les mois où la différence entre trafic VL et trafic PL est la plus faible sur les 2 autoroutes.

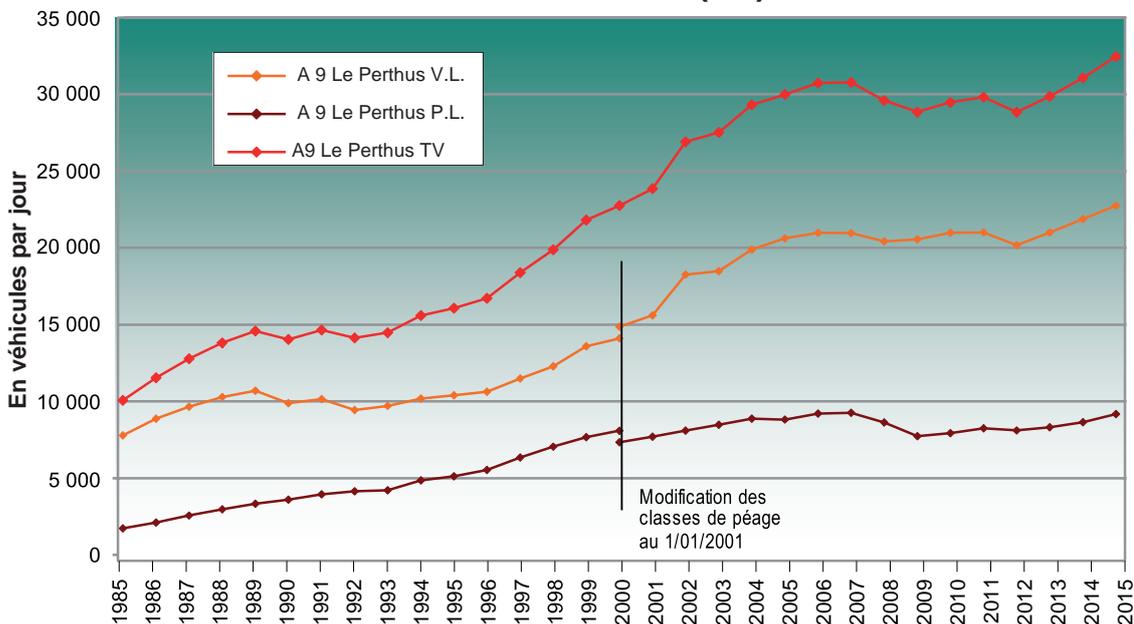
Les graphiques suivants représentent l'évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers, de poids lourds, et tous véhicules, pour la période 1985-2015.

Graphiques 16. Évolution du trafic moyen annuel des deux autoroutes

Biriattou (A63)



Le Perthus (A9)



Source : ASF péages.

Sur les 2 autoroutes, le trafic a augmenté quasi régulièrement jusqu'en 2007, a notablement baissé en 2008, relativement stagné jusqu'en 2012 et repart très nettement à la hausse durant ces 3 dernières années (+12% au Perthus et +9% à Biriattou entre 2012 et 2015 pour le trafic tous véhicules).

3.1.3. État du réseau routier structurant en 2015

Carte 8. Réseau routier structurant proche des Pyrénées en 2015 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

Le principe d'aménagement des liaisons transpyrénéennes par la route a été décidé lors du 23^{ème} sommet franco-espagnol (Madrid le 27 novembre 2013) : poursuivre l'amélioration de la sécurité de la circulation sur ces itinéraires sans augmentation de leur capacité.

Lors du 25^{ème} sommet franco-espagnol (Malaga, 20 février 2017), l'Espagne a souligné la réalisation de travaux dans la zone transfrontalière, pour un investissement à hauteur de 780 M€, auxquels s'ajoutent 240 M€ pour la conservation et la réhabilitation au cours des cinq dernières années. De son côté, la France a notamment réalisé des investissements pour des travaux d'élargissement des autoroutes côtières côté Atlantique et Méditerranée. Les deux pays ont exprimé leur volonté de continuer à investir pour obtenir une circulation routière plus fluide et sûre.



Ci-après 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 et la section Sud Biarritz-Biriatou (22 km) le sera début 2018.

Le tronçon Nord Saint-Geours-de-Maremne-Ondres (27 km) est en cours de réalisation et sera achevé début 2020.

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 (mise en service prévue : 2024).

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

Du côté espagnol :

Un projet concernant l'itinéraire de 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 provisoire est prévue pour avril 2018, celle définitive en 2024.



ITINÉRAIRE TOULOUSE – BARCELONE PAR LA RN20

La déviation d'Ax-les-Thermes (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) a été mise en service en décembre 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

Le plan N-II qui prévoit une série d'actions visant à améliorer la capacité et la sécurité de cette route est en cours d'exécution.

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 achevés depuis juillet 2016. Les 8 kilomètres de la partie sud – Le Boulou-Espagne – sont en cours de réalisation.

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

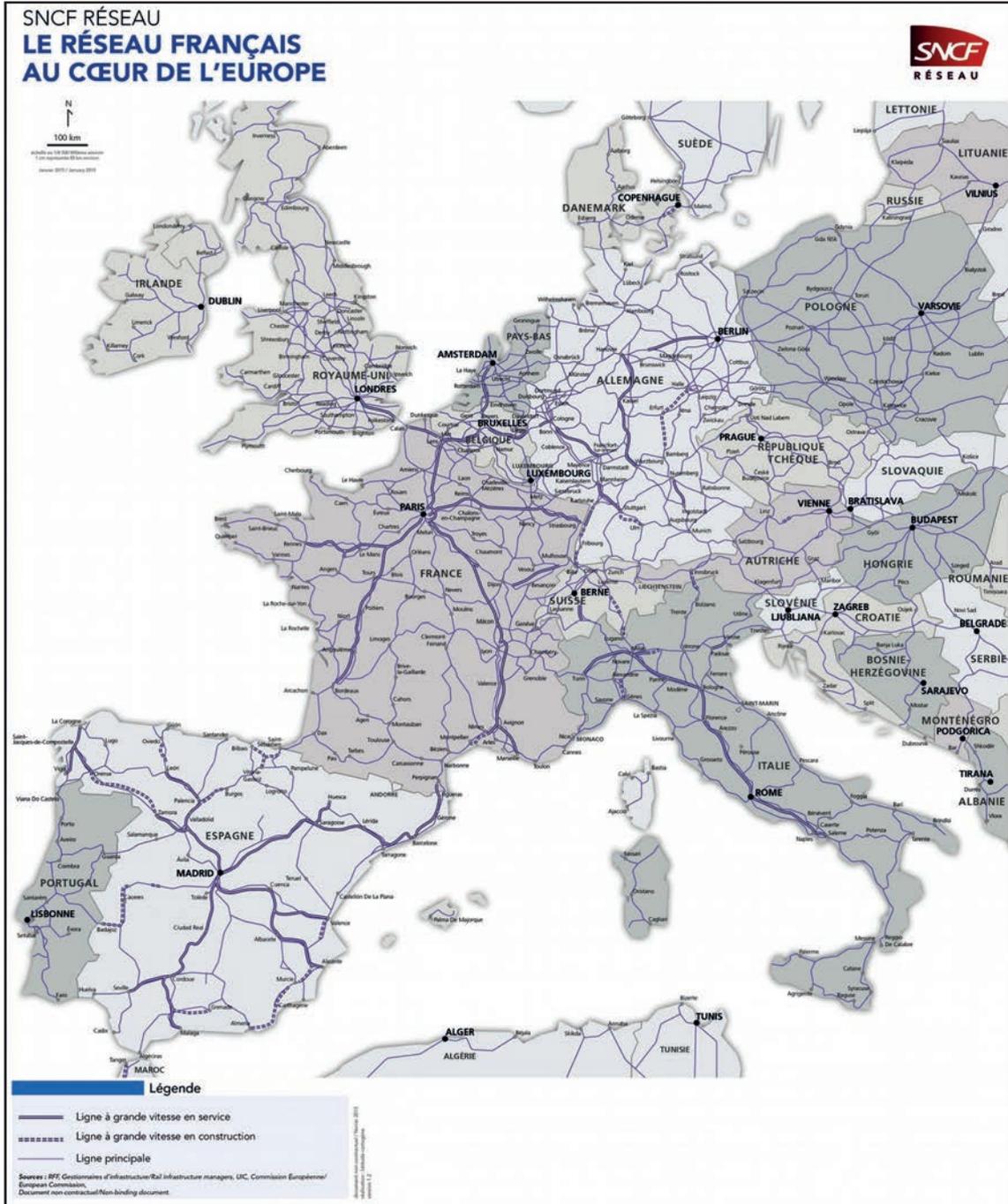


Source : Commission européenne. Mobility and Transport : Infrastructure -TEN-T - Connecting Europe .

3.2. RAIL

La carte 10 présente le réseau ferroviaire européen.

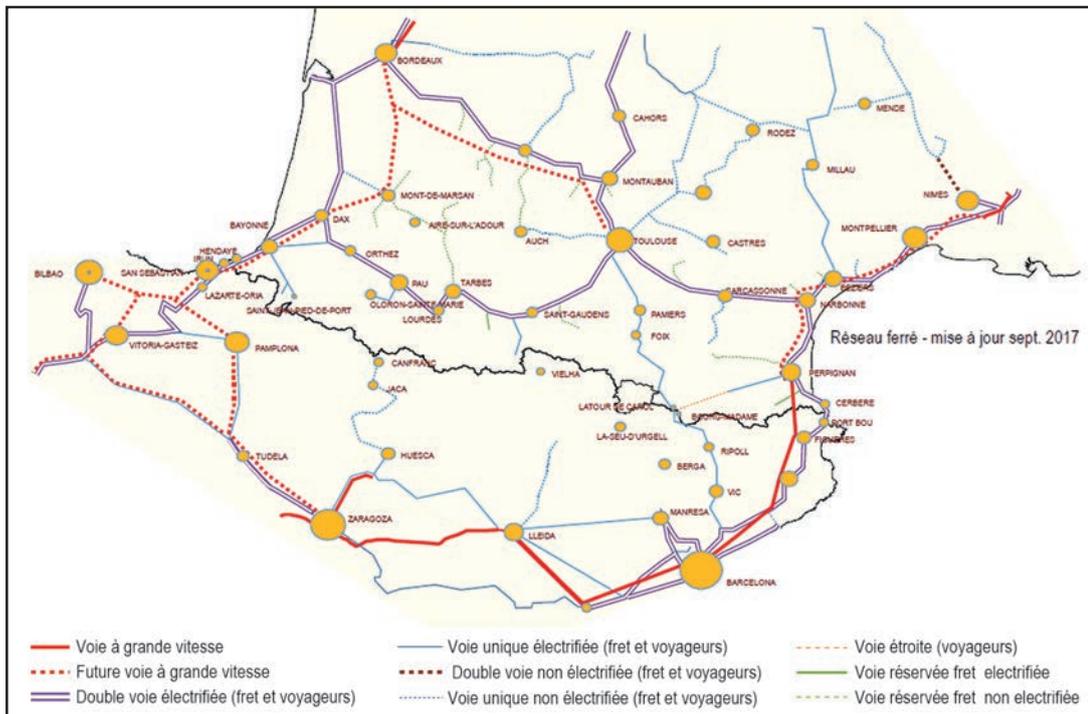
Carte 10. Réseau ferroviaire européen



Source : SNCF Réseau, mise à jour 2017 par CEREMA-SO .

La carte 11 présente le réseau ferroviaire de la zone pyrénéenne et les projets en cours, mis à jour en 2017.

Carte 11. Réseau ferroviaire du secteur pyrénéen



Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

3.2.1. Programmation d'actions concernant le rail

Lors du 25^{ème} sommet franco-espagnol (Malaga, 20 février 2017), les deux pays ont souligné les avancées importantes atteintes depuis le sommet précédent (2014) et se sont engagés à poursuivre l'amélioration des connexions transfrontalières avec pour objectif l'accroissement de la part du transport ferroviaire.

D'autre part, dans le domaine des services ferroviaires, les deux pays se félicitent du lancement des études pour le développement de services d'autoroute ferroviaire, en accord avec la feuille de route décidée, tant sur le versant atlantique que sur le versant méditerranéen.

S'agissant de la connexion ferroviaire Pau-Canfranc, la France a confirmé que, sous l'impulsion du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, qui en a financé l'intégralité des travaux, la section de 25 km entre Orlon-Sainte-Marie et Bedous a pu être rouverte aux circulations ferroviaires le 26 juin 2016. De son côté, en Espagne, où les trains sont toujours en circulation jusqu'à Canfranc, des actions pour la modernisation progressive de la ligne ont été menées.

Les études portant sur la traversée ferroviaire centrale ont également avancé, avec la finalisation des quatre études du plan de travail initial. Il est prévu de poursuivre le plan de travail de la période 2016-2018, qui bénéficie d'une subvention européenne.



S'agissant de la programmation des opérations liées au rail, ci-après le détail concernant les lignes ferroviaires espagnoles connectées à la France, à la date du 1er janvier 2018 :

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 :

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

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 et de Rivesaltes à Toulouges, LGV voyageurs de Béziers à Rivesaltes – ont été définies en 2013. Le tracé et le site des 2 gares nouvelles ont été approuvés en 2016. Le principe du phasage de la réalisation a été décidé en 2017 (avec la réalisation de la section Montpellier – Béziers en 1^{ère} phase).

Toulouse – Narbonne : les études préalables à la création de la Commission nationale de débat public sont terminées. Cependant, le projet a été qualifié à « horizon lointain » par la Commission Mobilité 21, « pour un schéma national de mobilité durable », de sorte qu'il ne fera pas l'objet d'un débat public à court terme.

CONNEXION MÉDITERRANÉENNE : LIGNE CONVENTIONNELLE PORTBOU – CERBÈRE.

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

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

LIGNE CONVENTIONNELLE SARAGOSSE – HUESCA – CANFRANC – FRONTIÈRE FRANÇAISE

Du côté français :

La ligne Oloron-Bedous a été remise en service en juin 2016. 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. Les études préliminaires de la 1^{ère} phase du projet sont terminées : trafic de marchandises à travers les Pyrénées, analyse environnementale, analyse du contexte territorial et corridors de tracés possibles.

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) a été réalisée dans le cadre d'une concession pour la construction et l'exploitation. Sa mise en service a eu lieu en juillet 2017.

Dans le cadre du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, les travaux nécessaires à la réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, entre Saint-Médard d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent de Paul (Landes) ont été déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 2 juin 2016 (décret et annexes).

Elle fait suite aux deux arrêtés préfectoraux du 25 novembre 2015 déclarant d'utilité publique la réalisation des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et du 4 janvier 2016 la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse.

Concernant les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, la mise au point du projet va maintenant se poursuivre avec la phase d'études détaillées conduisant au calage final du projet et de l'ensemble des mesures d'insertion dans les territoires; cette étape s'accompagnera d'une poursuite de la concertation locale. Le projet fera ensuite l'objet de procédures complémentaires (loi sur l'eau, espèces protégées, défrichement, archéologie préventive, enquêtes parcellaires...) dont certaines comporteront de nouvelles enquêtes publiques.

Parallèlement, les partenaires du projet (Etat, grandes collectivités) doivent mettre au point les conditions de financement de la phase de réalisation et le choix de la maîtrise d'ouvrage pour les travaux; à cette fin, la mise en place d'une mission de financement a été décidée par le Gouvernement.

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

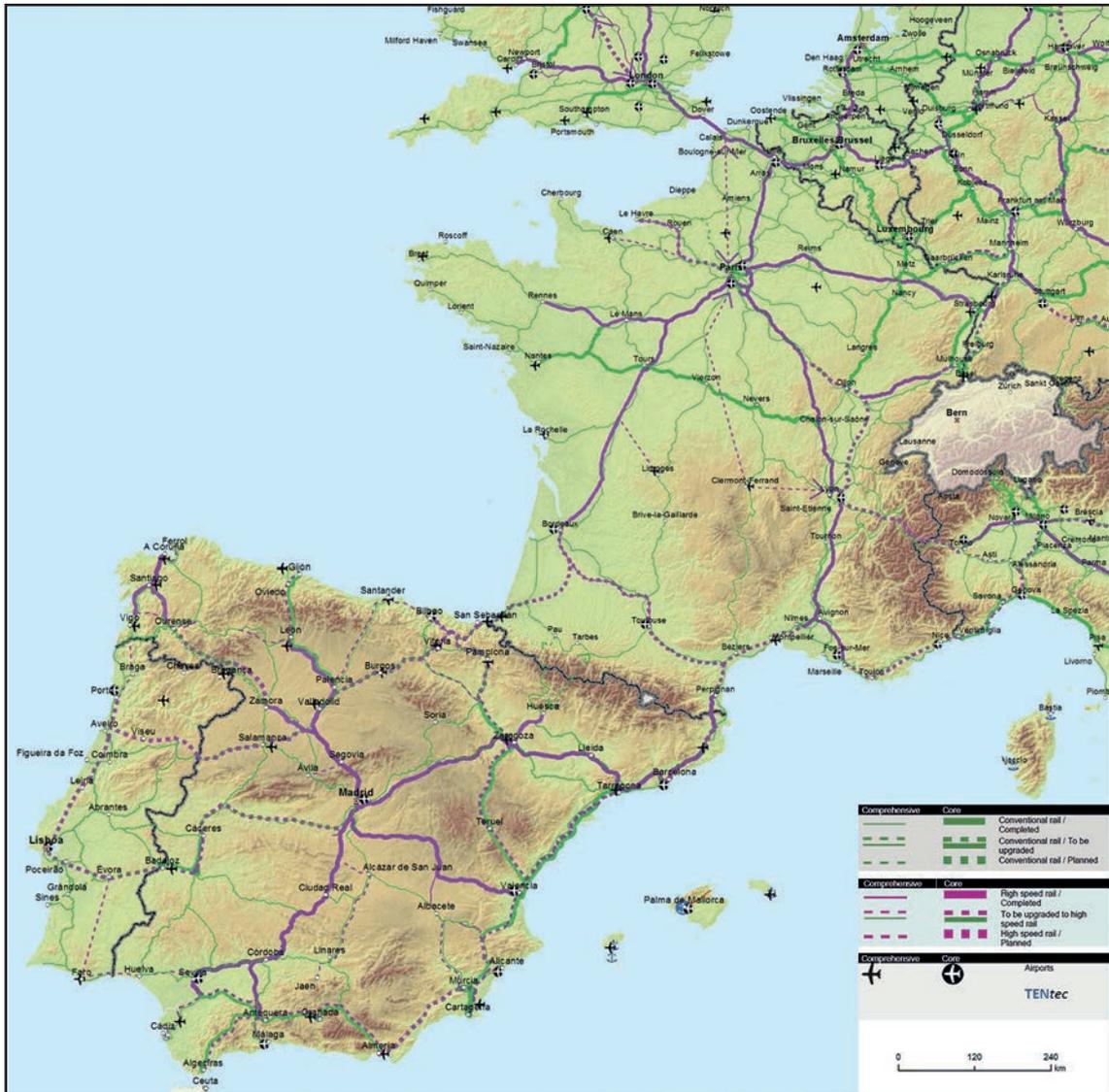
En service jusqu'à Irún/Hendaye, elle est composée d'une double voie, d'un écartement de type ibérique et elle est électrifiée à 3 kV. En 2016, les travaux pour la mise en œuvre de la largeur de voie standard (UIC) ont été engagés à travers la création d'une troisième voie entre Astigarraga (San Sebastián) et la frontière française (Irún / Hendaya).

Du côté français, la ligne conventionnelle est à double voie, de gabarit standard (UIC), électrifiée à 1,5 kV.

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).

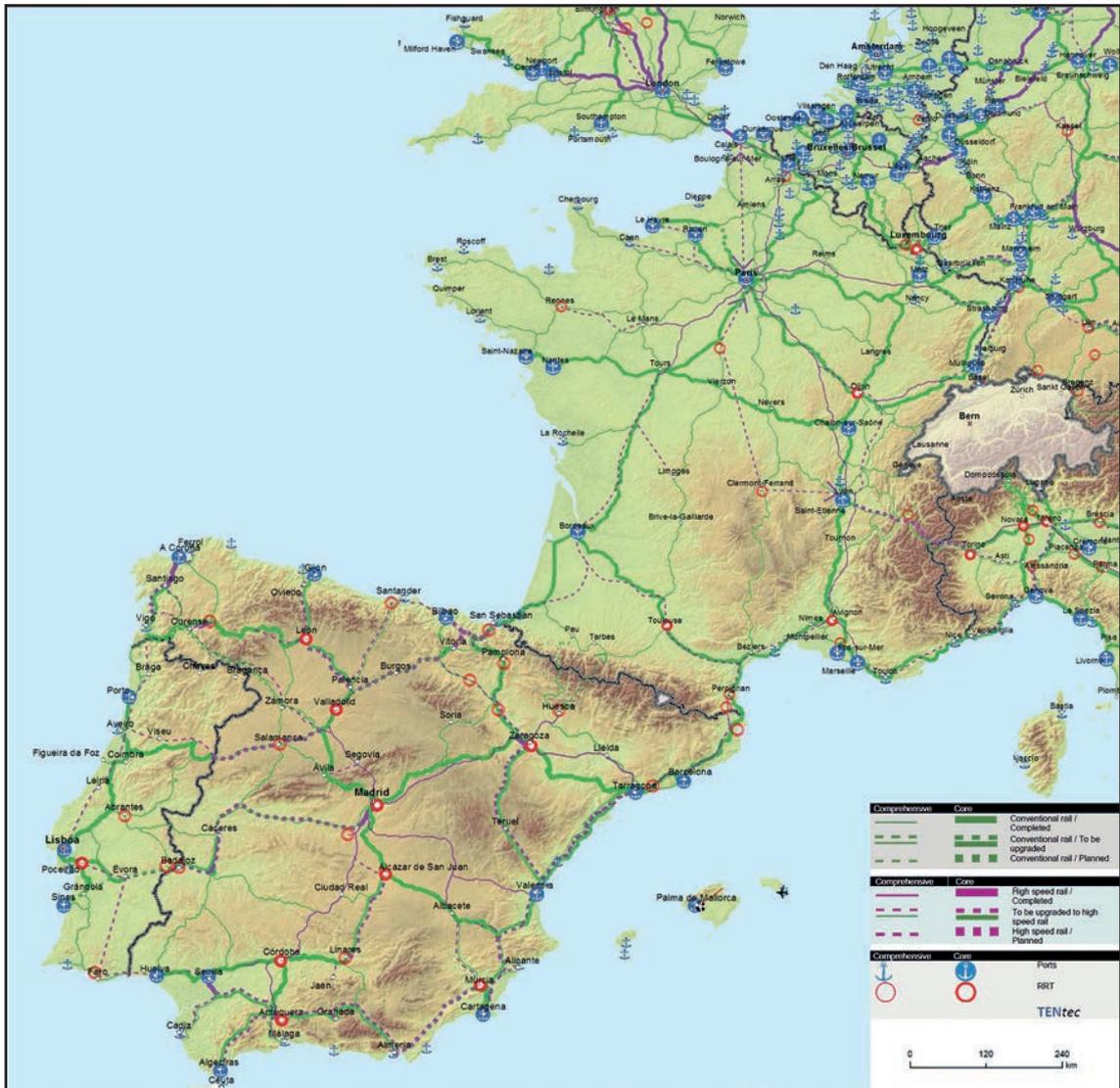
Carte 12. Réseau ferroviaire de passagers. Horizon RTE-T



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

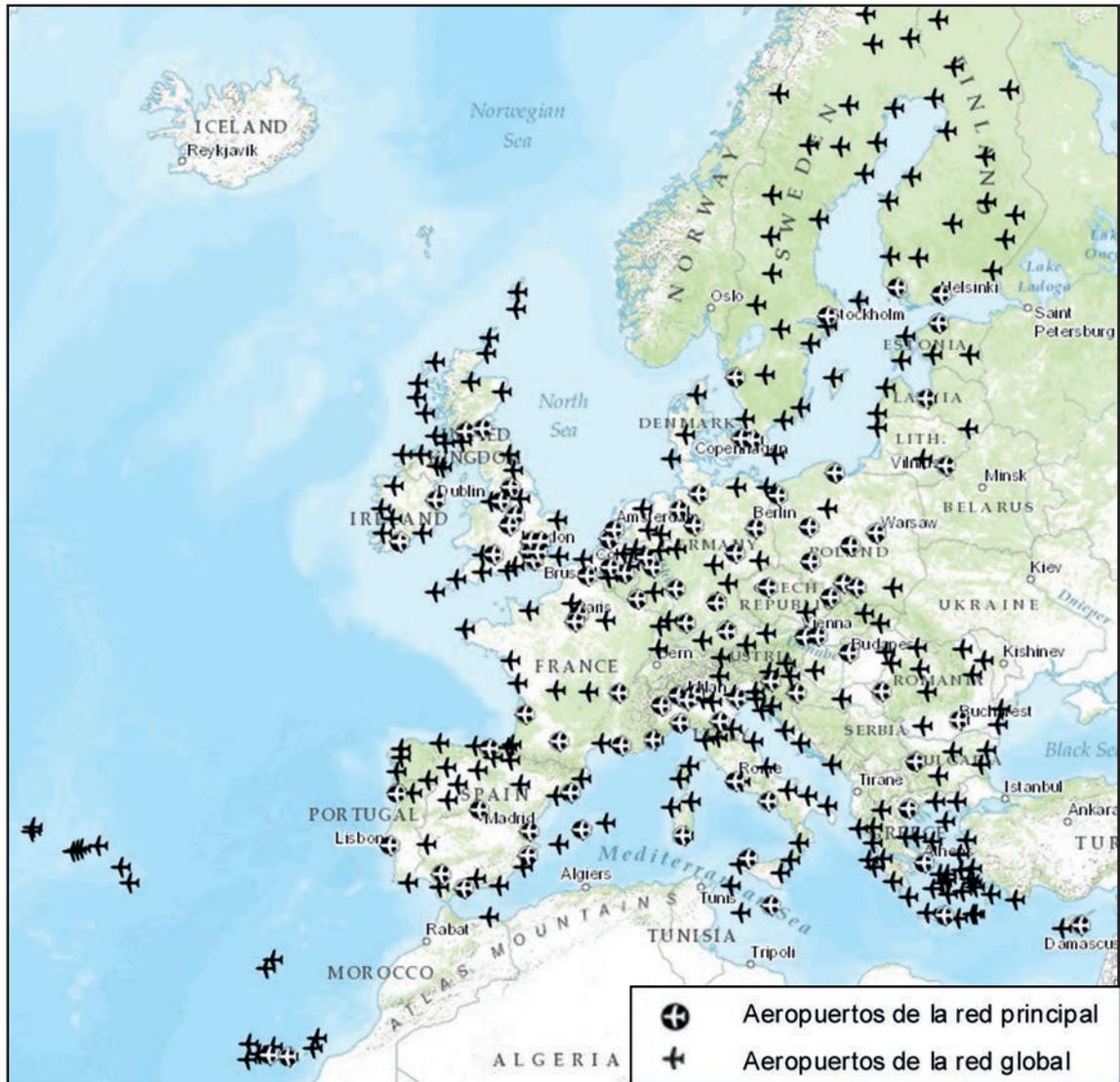


Source : Commission européenne. Mobility and Transport : Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe.

3.3. AÉROPORTS

La carte 14 indique l'emplacement des principaux aéroports appartenant au Réseau transeuropéen 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 46,8 millions de voyageurs en 2015, suivi des aéroports de Barcelone (39,7 millions de voyageurs) et Malaga (14,4 millions). Ces chiffres placent l'aéroport de Madrid en sixième place au niveau européen, après les aéroports de Londres Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Istanbul-Atatürk, Francfort Rhein-Main et Amsterdam-Schiphol. Il a enregistré une forte évolution en terme de passagers depuis 2013 (+ 17%).

Près des Pyrénées, l'aéroport de Barcelone est le plus important de la zone. En 2015, il a enregistré un trafic de 39,7 millions de passagers (29,1 millions en trafic international).

Comme celui de Madrid, l'aéroport de Barcelone a vu sa fréquentation nettement augmenter depuis 2013, en particulier à l'international (+ 13,4% au total, + 16,4% pour le trafic international).

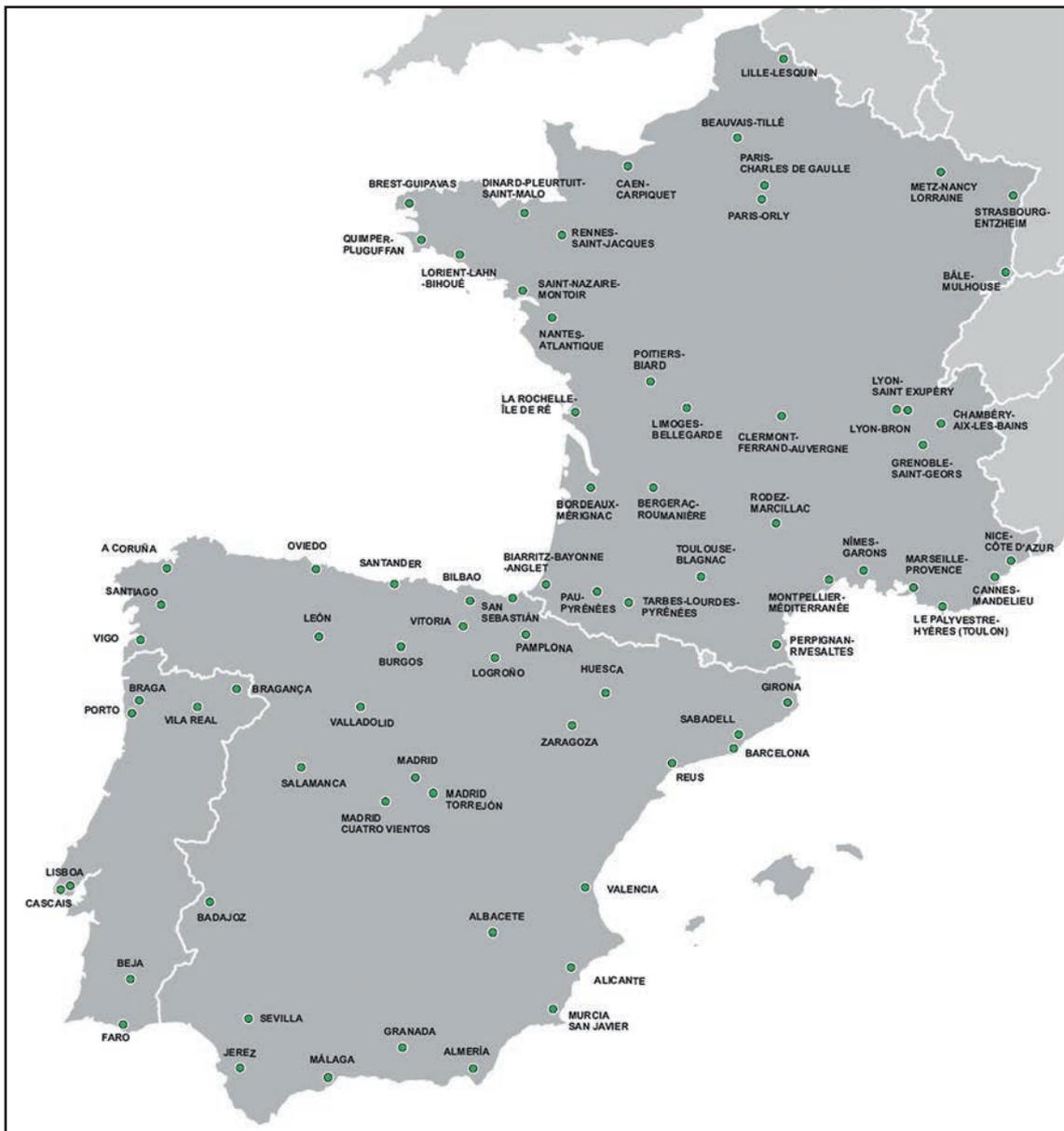
Du côté français, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle se hisse à la deuxième place au niveau européen en terme de trafic de voyageurs, avec près de 65,8 millions de passagers en 2015. Sa fréquentation a augmenté de 3,8 millions de passagers depuis 2013, soit une progression de 6%.

Les principaux aéroports régionaux français proches des Pyrénées sont ceux de Bordeaux et de Toulouse, avec respectivement 5,3 millions et 7,7 millions de voyageurs en 2015.

La fréquentation de l'aéroport de Toulouse a peu évolué depuis 2013 (+ 1,3%), contrairement à celle de l'aéroport de Bordeaux sur la même période (+ 15,3%).
(source : Union des Aéroports Français)

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

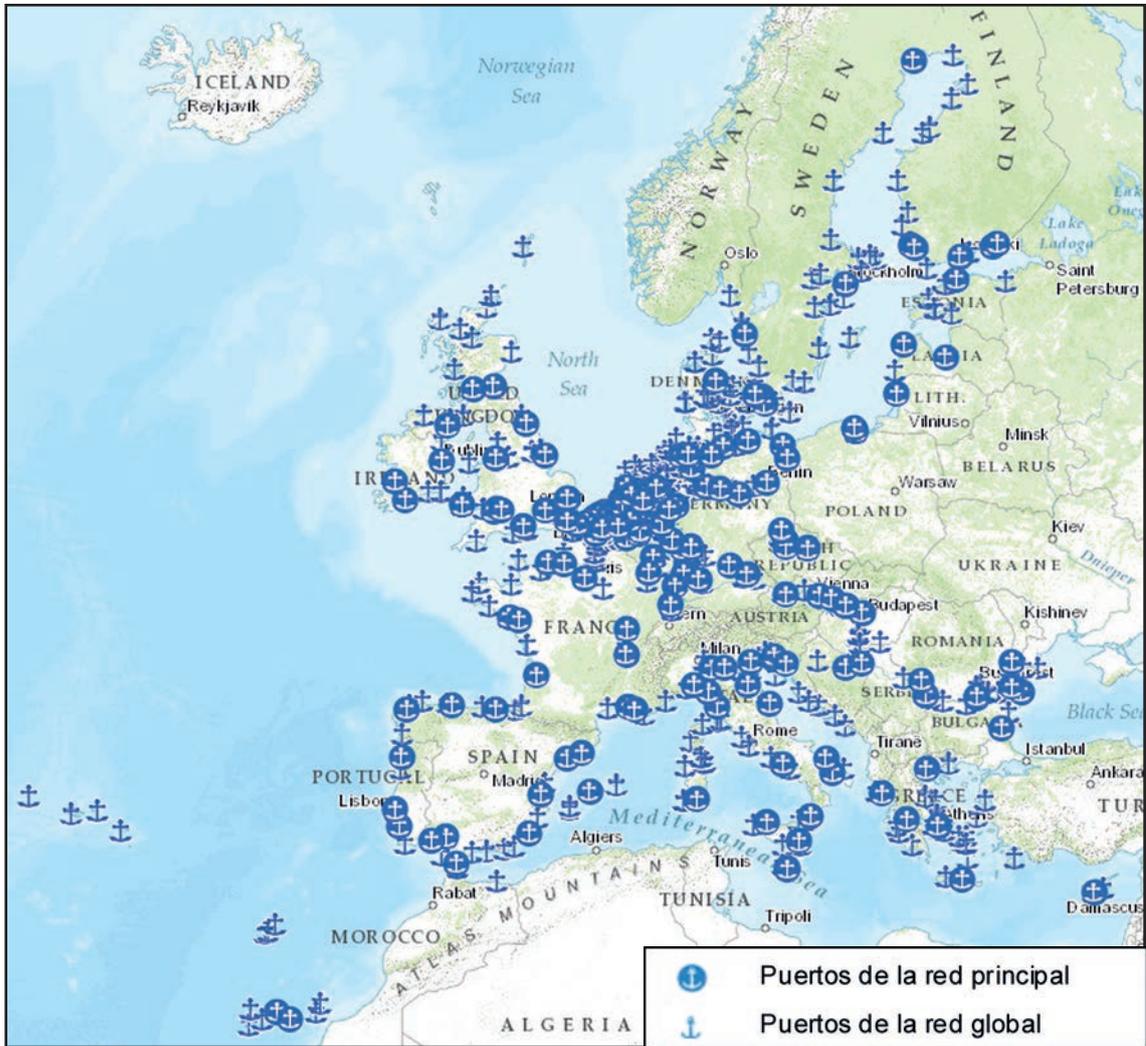


Source : Portugal : Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC); Espagne : ministère du Fomento; France : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

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.

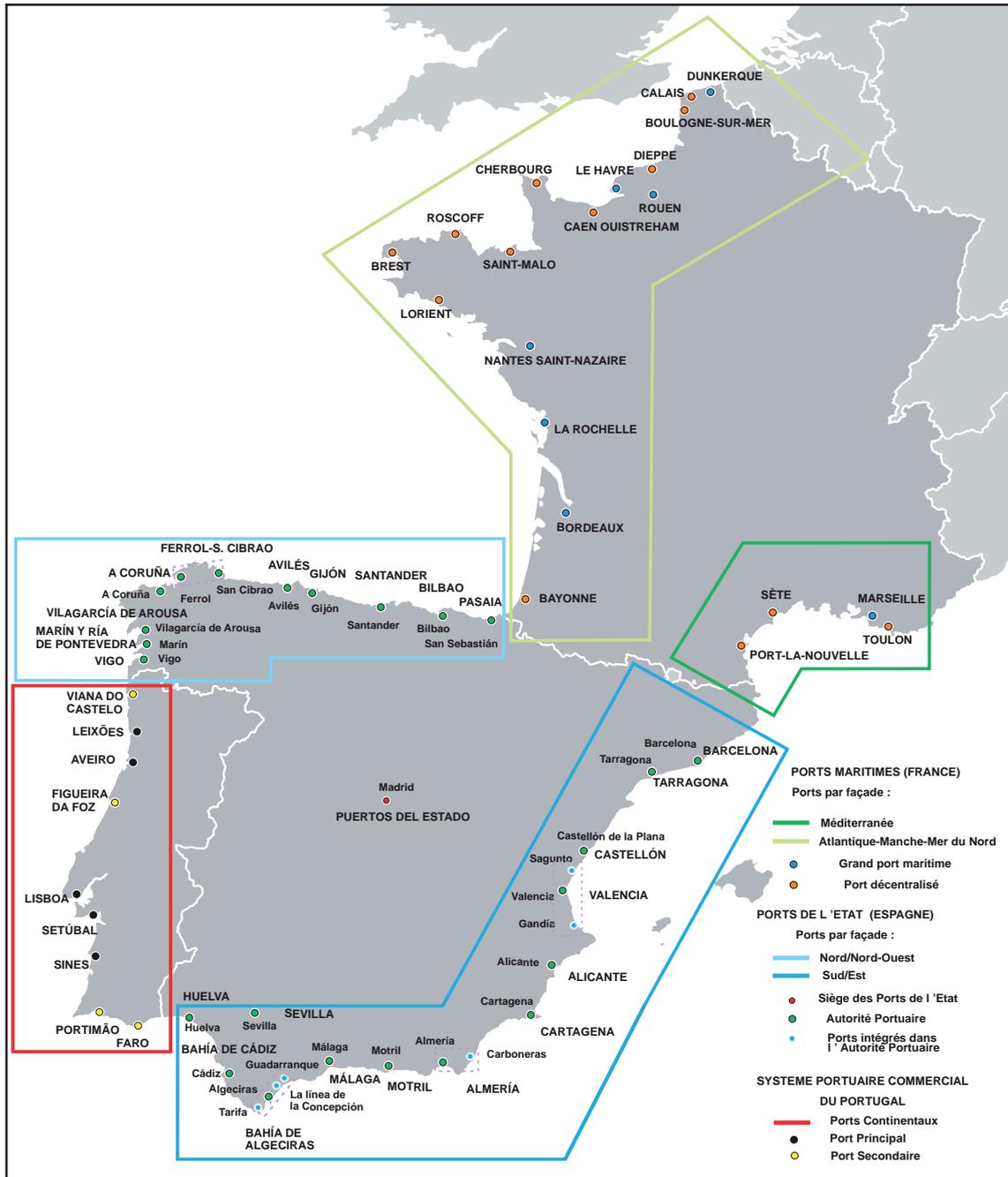
Carte 16. Ports de la RTE-T dans les pays membres de l'UE



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 : Puestos del Estado, ministère du Fomento ; Portugal : Ministère de l'Economie ; France : Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

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 Trasmediterránea, 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 pendant quatre ans. Cependant, le service a été suspendu par la société d'exploitation le 18 septembre 2014. 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, elle a été mise en service le 19 janvier 2015, avec deux navires et trois départs hebdomadaires des deux ports. Le service est actuellement exploité avec quatre départs hebdomadaires des deux ports, y compris une connexion au port de Tanger.



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) et françaises (ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), 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

Jusqu'à présent, les données de trafic prenaient en compte les comptages réalisés en France et en Espagne.

Mais elles différaient sur certains axes de manière trop importante.

Les points les plus sensibles concernent :

- les données françaises sur A63 ne sont pas représentatives du trafic frontalier car elles prennent en compte les bretelles de l'échangeur de Bariatou situées entre la gare de péage et le Pont International.
- le trafic du col d'Ibardin et de Dancharia est beaucoup plus important dans le sens France vers Espagne car l'impact des «ventas» est très marqué à ces deux endroits. Les données françaises de Dancharia ne sont pas significatives car le compteur tournant du CD64 captait du France/France, RD20/RD4 et ne recensait pas le trafic en relation avec la partie maritime des Pyrénées Atlantiques franchissant la frontière sur le RD4.
- les points de comptage espagnols situés sur les cols de Lizarieta et d'Ispéguy sont trop éloignés de la frontière.
- la station permanente française située sur la RD933 à Arnéguy capte le fort trafic lié aux ventas, situées entre son emplacement et la frontière, ainsi que les relations avec la commune d'Arnéguy. Elle surestime considérablement le trafic frontalier.

De nouveaux comptages apparaissent nécessaires pour affiner et homogénéiser l'ensemble du trafic routier traversant la frontière.

Depuis 2014, le CEREMA réalise des comptages tournants, sur une semaine, durant chaque trimestre, au niveau de la frontière franco-espagnole sur les axes suivants :

- RD404/Col d'Ibardin/NA-1310/Puerto de Ibardein
- RD406/Col de Lizuniaga/NA-4410/Puerto de Lizuniaga
- RD306/Col de Lizarieta/NA-4400/Etxalar - Lizarieta
- RD4/Dancharia/N.121B/Pamplona - Landibar
- RD949/Col d'Ispéguy/NA-2600/Errazu - Izpegui
- RD58/Col d'Urquiaga/NA-138/Eugi- Olaberri
- RD933/Arnéguy/N-135/Pamplona- Roncesvalles - Valcarlos



Il effectue également des comptages manuels et catégoriels pour quantifier la part du véritable trafic PL dans le trafic PL comptabilisé - et du coup affiner le trafic VL- par les comptages tournants mentionnés auparavant et par les comptages permanents à savoir :

- RN125/Fos/N-230/Lleida - Vielha - Les
- RN22/Pas de la Case/N-145/Lleida - La Seu d'Urgel - Andorra
- RN20/Llivia/N-154/Puigcerdá - Llivia
- Voie Communale/Bourg-Madame/N-152/Barcelona - Puigcerdá
- RD900/Le Perthus/A-2/Barcelona - La Jonquera
- RD914/Cerbère/N-260/Barcelona - Figueres - Port Bou

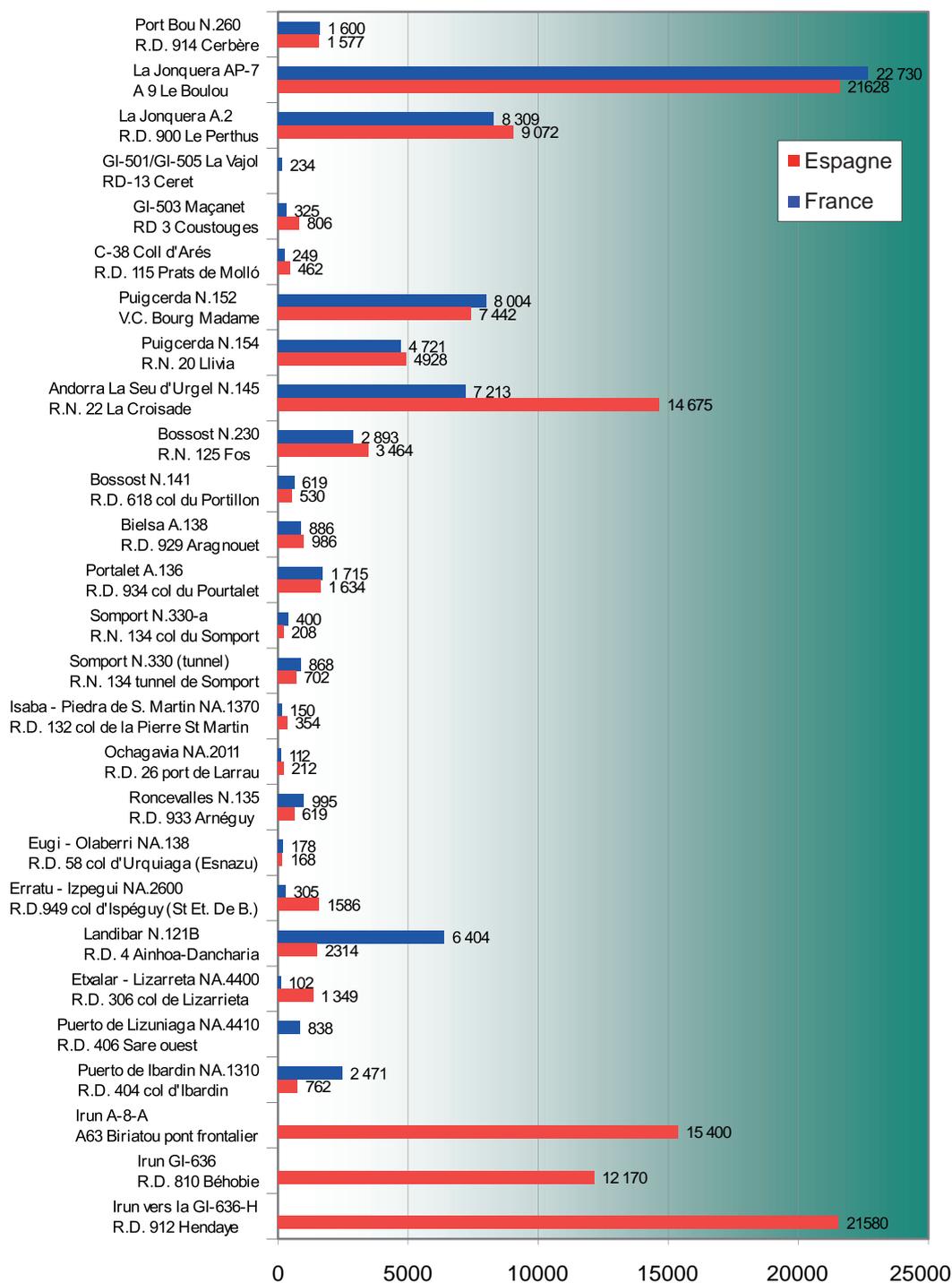
Les 27 points de passage transfrontaliers existants peuvent être répartis en trois groupes de routes principaux, dont la répartition du trafic pyrénéen, pour l'année 2015, est la suivante :

- Autoroutes du littoral : 38 130 VL/j, 31,4%
- Routes côtières : 43 660 VL/j, 36,0%
- Routes intérieures : 39 600 VL/j, 32,6%

En 2015, 121 390 véhicules légers ont, en moyenne, traversé quotidiennement la barrière pyrénéenne.

L'analyse des données indique que 84% du trafic pyrénéen total passe par les 8 points de passage les plus fréquentés (plus de 5000 V.L./jour), tandis que 14 points de passage ont un trafic inférieur à 1 000 véhicules légers par jour, représentant 5% du trafic transfrontalier total.

Graphique 17. Trafics moyens journaliers annuels transfrontaliers des véhicules légers en 2015 (total des deux sens de circulation)

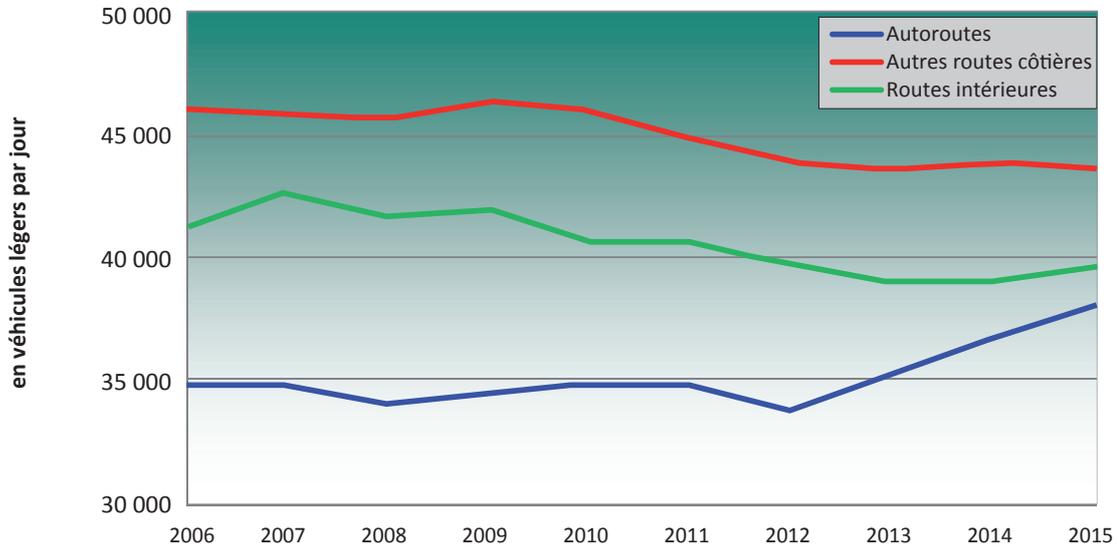


Source : Direction General de Carreteras du ministerio de Fomento, Province de Guipuzcoa et ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Le graphique 18 montre l'évolution du trafic des véhicules légers qui ont traversé chaque jour la frontière entre 2006 et 2015, selon le type de voie routière.

Depuis 2012, les routes intérieures et côtières se caractérisent par une certaine stabilité tandis que les autoroutes connaissent une augmentation régulière et très importante (+12,8% entre 2012 et 2015).

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



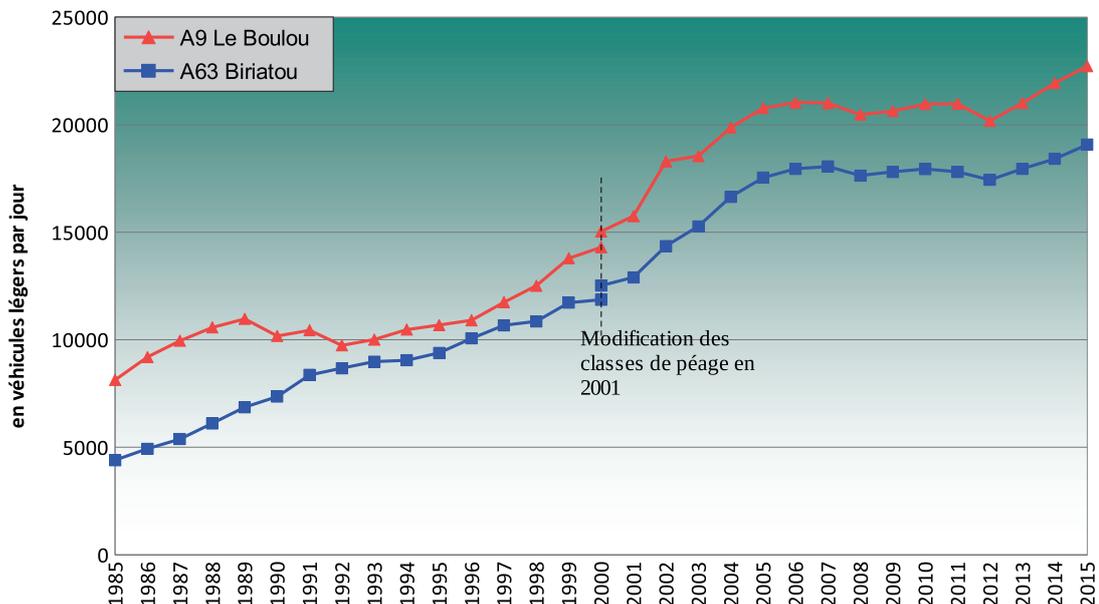
Source : Dirección General de Carreteras de ministerio de Fomento et ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

4.1.2. Analyse détaillée du trafic sur les deux autoroutes

Les autoroutes côtières A9/AP7 (Le Boulou/La Jonquera) et A63/A8-A (Biriadou/Irún), sont particulièrement importantes au sein du réseau routier franco-espagnol. Le graphique suivant montre l'évolution du trafic moyen journalier de véhicules légers.

Après une relative stabilité entre 2005 et 2012, on constate une forte augmentation durant ces trois dernières années.

Graphique 19. Évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers sur les autoroutes pyrénéennes



Source : ASF

NB : Le trafic sur A63 Biriadou ne correspond pas au trafic frontalier.

4.1.3. 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 des années 2013 et 2014, sur les autoroutes A9 au Boulou et sur l'A63 à Biriato (Cf chapitre 4.1.6.), ainsi que des enquêtes effectuées en 2010 sur les 4 passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg-Madame). Les valeurs obtenues sont les suivantes :

- 2,61 voyageurs par véhicule pour l'autoroute A9 au Perthus.
- 2,51 voyageurs par véhicule pour l'autoroute A63 à Biriato.
- 2,19 voyageurs en moyenne par véhicule pour les 4 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 :

- 15,5% de transit sur l'autoroute A9 au Boulou.
- 8,4% de transit sur l'autoroute A63 à Biriato.
- 0,8% de transit de moyenne pour les 4 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 2014 et 2015, l'augmentation du nombre de voyageurs en véhicules légers a été de 1,8%.

Tableau 6. Estimation du nombre de voyageurs qui ont traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2015 et 2014, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs par an)

2015	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 Le Boulou	22 730	2,61	21,65	15,5%	3,36	18,30
A63 Biriato	15 400	2,51	14,11	8,4%	1,19	12,92
Les 4 passages intérieurs enquêtés	18 978	2,19	15,17	0,8%	0,12	15,05
Les autres passages intérieurs	20 626	2,19	16,49	0,8%	0,13	16,36
Les autres passages côtiers	43 659	2,19	34,90	0,8%	0,28	34,62
total	121 393	2,31	102,32	5,0%	5,07	97,24
arrondi à	121 390		102,3		5,1	97,2
2014	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 Le Boulou	21 940	2,61	20,90	15,5%	3,24	17,66
A63 Biriato	14 920	2,51	13,67	8,4%	1,15	12,52
Les 4 passages intérieurs enquêtés	19 513	2,19	15,60	0,8%	0,12	15,47
Les 4 passages intérieurs enquêtés	19 583	2,19	15,65	0,8%	0,13	15,53
Les autres passages côtiers	43 924	2,19	35,11	0,8%	0,28	34,83
total	119 880	2,31	100,93	4,7%	4,92	96,01
arrondi à			100,9		4,9	96,0

Source : ministerio de Fomento et ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

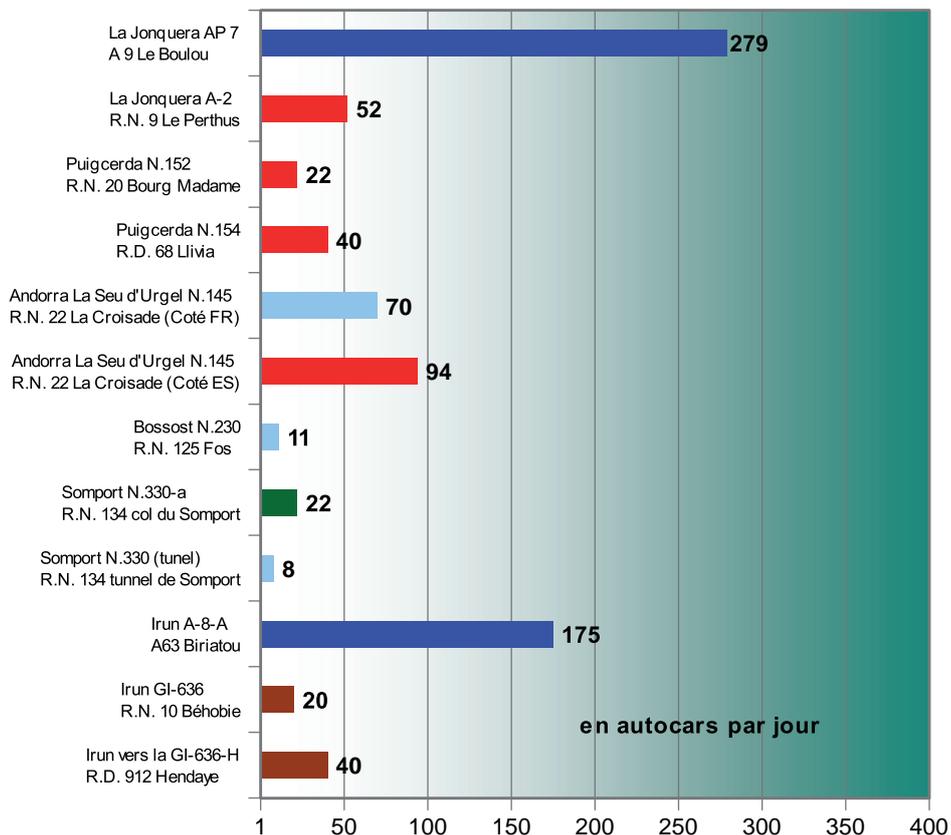
NB : Les chiffres du taux de remplissage des VL et des voyageurs en transit à Biriato et au Boulou ont changé depuis le rapport OTP n°7. Ils s'appuient désormais sur les enquêtes VL réalisées en 2013 et 2014.

4.1.4 . Trafic d'autocars

Le graphique 20 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 relevés visuels effectués 4 jours par mois durant 8 heures en 2015 sur les deux autoroutes (A9 et A63), en territoire français.
- Les barres rouges font référence aux données de la «Mapa de trafico 2015» éditée par la Dirección General de Carreteras du ministère de Fomento.
- Les barres bleues clair représentent les données issues de l'enquête effectuée en 2010 sur les passages centraux.
- Les barres de couleur marron sont une estimation résultant des comptages manuels effectués en 2011 sur les routes de la province de Guipúzcoa.
- La barre verte est une estimation issue de la station permanente du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire pour l'année 2015.

Graphique 20. Trafic moyen journalier d'autocars aux passages frontaliers durant l'année 2015 (somme des deux sens de circulation)



Source : ministerio de Fomento, Bidegi et ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

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.



4.1.5. Estimation du flux de voyageurs en autocars

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 7. Estimation du nombre de voyageurs qui ont traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2015 et 2014, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs par an)

2015	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 Le Boulou	279	41,70	4,25	49%	2,08	2,16
A63 Biriadou	175	30,90	1,97	16%	0,32	1,65
Les 4 passages intérieurs enquêtés	111	38,00	1,54	0%	-	1,54
Les autres passages intérieurs	62	38,00	0,86	0%	-	0,86
Les autres passages côtiers	112	38,00	1,55	0%	-	1,55
total	739	37,72	10,17	23,6%	2,40	7,77
arrondi à			10,2		2,4	7,8

2014	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 Le Boulou	252	41,70	3,84	49%	1,88	1,96
A63 Biriadou	151	30,90	1,70	16%	0,28	1,43
Les 4 passages intérieurs enquêtés	117	38,00	1,62	0%	-	1,62
Les 4 passages intérieurs enquêtés	52	38,00	0,72	0%	-	0,72
Les autres passages côtiers	88	38,00	1,22	0%	-	1,22
total	660	37,79	9,10	23,7%	2,16	6,95
arrondi à			9,1		2,2	6,9

Source : ministerio du Fomento, Bidegi et ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

NB : Les trafics mentionnés sur les passages intérieurs et côtiers sont différents de ceux du rapport du supplément OTP n°7. Ils sont issus du rapport CEREMA « Comptages passages secondaires 2014 » (juin 2015) .



4.1.6. Principaux résultats de l'enquête Véhicules Légers sur les deux autoroutes (A9 et A63)

Pour améliorer la connaissance des déplacements 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 de véhicules légers, lors du printemps 2013 et de l'été 2014, sur les deux autoroutes, au Boulou et à Bariatou.

Initialement, deux périodes d'enquêtes étaient prévues en été et hors saison 2013 sur la base de 3 journées d'enquêtes par période : 1 jour ouvrable, 1 samedi et 1 dimanche.

Mais depuis quelques années, pour des raisons liées à la sécurité, il n'est plus possible d'arrêter les véhicules pour réaliser des enquêtes, sauf certaines exceptions sur des points concrets.

Ainsi, la période estivale de 2013 a dû être purement annulée du fait du refus commun des forces de l'ordre et du gestionnaire de voirie français ASF. Même la distribution d'enveloppes T n'a pas été autorisée pour raison de sécurité.

Les enquêtes VL ont été réalisées uniquement en hors saison :

- à Bariatou, les jeudi 11 avril, samedi 25 mai et dimanche 16 juin 2013 ;
- au Boulou, les samedi 25 mai, mardi 4 juin et dimanche 16 juin 2013.

Pour compenser l'absence de données, il a été décidé de porter une attention particulière sur les usagers du télé-péage, de plus en plus nombreux.

Ainsi, la DREAL Occitanie, appuyée par ASF, a mandaté un bureau d'étude pour réaliser une enquête origine- destination auprès des clients télépayeurs d'ASF via un questionnaire sur Internet pour le mois de septembre 2013.

En 2014, la distribution d'enveloppes T a pu être réalisée, en été sur 3 périodes : samedi 19 juillet, jeudi 24 juillet et dimanche 10 août.

Au final, trois méthodes différentes de recueil de données ont été nécessaires pour réaliser l'ensemble des enquêtes VL sur la barrière pyrénéenne, témoignant de la difficulté croissante pour mettre en place désormais ce type d'opération et de la nécessité à mener une réflexion pour s'orienter vers de nouvelles méthodologies impliquant moins de contraintes humaines.

L'échantillon recueilli totalise 5 429 véhicules légers :

- 3 918 VL pour les enquêtes O/D « classiques », 2 214 à Bariatou et 1 704 au Boulou. Le taux d'échantillonnage est de 15% à Bariatou et de 13% au Boulou.
- 299 VL pour le télépéage, 127 à Bariatou et 172 au Boulou. Le taux d'échantillonnage est très faible (entre 1 et 3%) mais il permet d'avoir une meilleure connaissance de la typologie du trafic utilisant le télépéage.
- 1 212 VL pour les enveloppes T, 533 à Bariatou et 679 au Boulou. Le taux de retour est relativement faible, autour de 5%, mais il est lié essentiellement à l'aspect très occasionnel d'un déplacement estival. Les gens se sentent moins concernés que pour un itinéraire régulièrement emprunté.



Les principaux résultats sont les suivants :

**Enquêtes VL sur les autoroutes
Répartition échange transit en TMJA**

Répartition échange/transit du trafic VL par jour

En VL/jour		Année 2015	
A63 Biriadou	Echange	14 210	92%
	Transit	1 190	8%
	Total	15 400	
A9 Le Boulou	Echange	19 800	87%
	Transit	2 930	13%
	Total	22 730	
Total des 2 autoroutes	Echange	34 010	89%
	Transit	4 120	11%
	Total	38 130	

Répartition échange/transit du trafic en voyageurs par jour

En voyageurs/jour		Année 2015	
A63 Biriadou	Echange	35 340	92%
	Transit	3 250	8%
	Total	38 590	
A9 Le Boulou	Echange	50 170	85%
	Transit	9 190	15%
	Total	59 360	
Total des 2 autoroutes	Echange	85 510	87%
	Transit	12 440	13%
	Total	97 950	

Sur les 2 autoroutes, le TMJA 2015 est de 38 130 VL dont 34 010 en échange et 4 120 en transit.

Pour les voyageurs, le TMJA 2015 est de 97 950 dont 85 510 en échange et 12 440 en transit.

Ainsi sur l'année 2015 :

- 13,92M de VL ont traversé la frontière pyrénéenne sur les deux autoroutes
 - * dont 5,62 à Biriadou et 8,30 au Boulou.
 - * dont 12,41 en échange et 1,51 en transit
- 35,75M de voyageurs ont traversé la frontière pyrénéenne sur les deux autoroutes
 - * dont 14,09 à Biriadou et 21,66 au Boulou.
 - * dont 31,21 en échange et 4,54 en transit

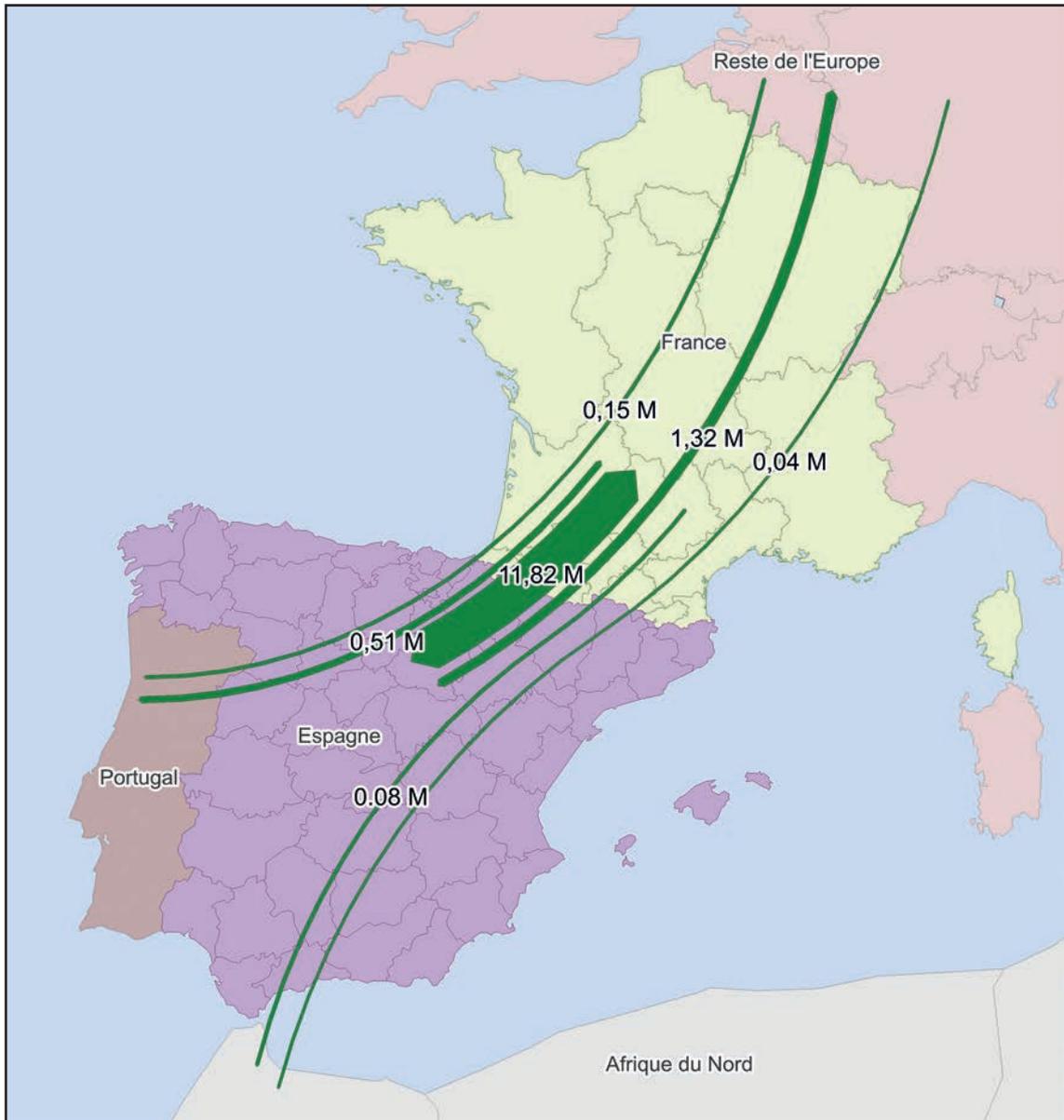
Sur les deux autoroutes cumulées, le taux d'occupation en 2015 est de 2,57.

Il est de 2,51 à Biriadou et de 2,61 au Boulou.

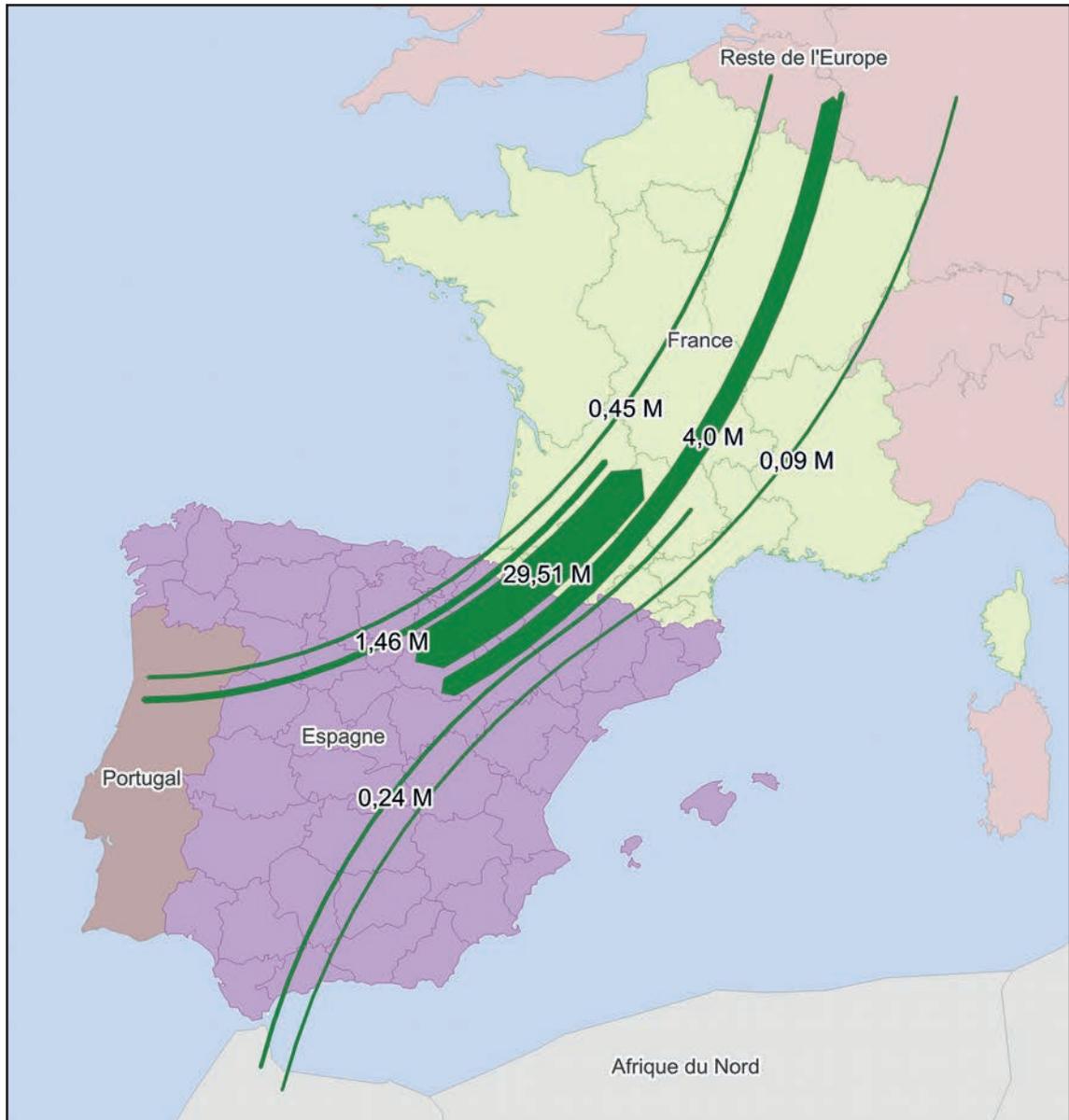
Il est de 2,52 pour le trafic d'échange et de 3,02 pour le trafic de transit.

Ces VL et ces voyageurs se répartissent de la façon suivante :

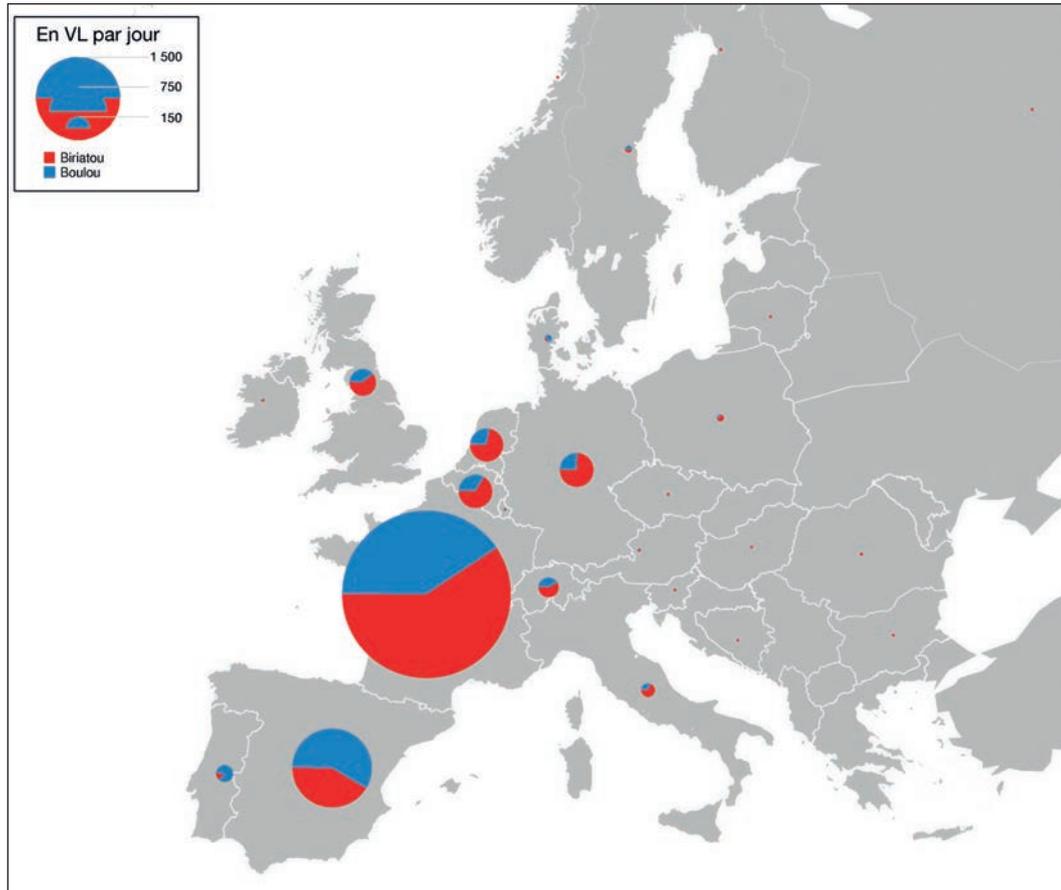
Carte 18. Répartition des flux de véhicules légers franchissant la frontière sur les deux autoroutes en 2015



Carte 19. Répartition des flux de voyageurs franchissant la frontière sur les deux autoroutes en 2015



Carte 20. Répartition du point de passage frontalier autoroutier par pays d'immatriculation des véhicules légers- TMJA 2015

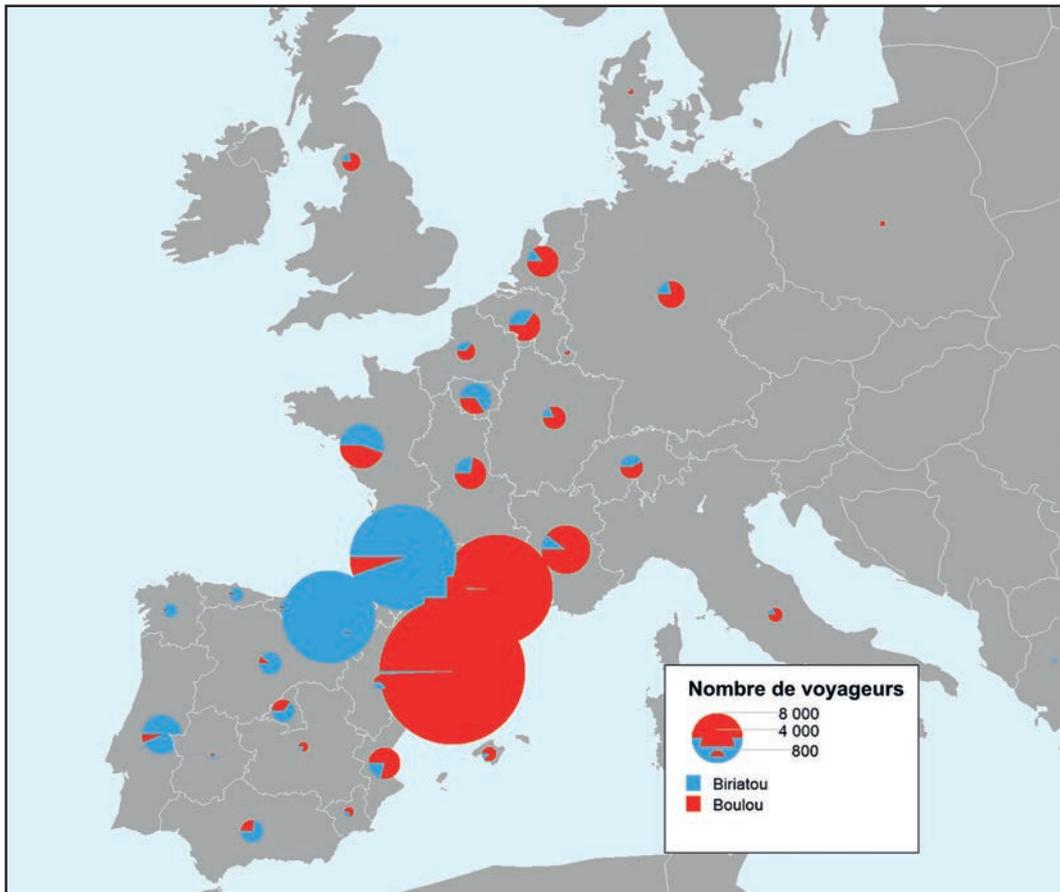


La France est le pays le plus représenté avec 23 110 VL/j dont 60% passent par Le Boulou (13 730 VL).

Les véhicules espagnols (6 010 VL/j) empruntent majoritairement la façade Atlantique (60%).

Les VL immatriculés aux Pays-Bas (1 370 VL/j), Allemagne (1 230 VL/j), Belgique (1 210 VL/j), Royaume Uni (850 VL/j) et Suisse (580 VL/j) sont également significatifs et traversent principalement la frontière franco-espagnole au Boulou.

Carte 21. Répartition du point de passage frontalier autoroutier par origine/destination des voyageurs- TMJA 2015



Les régions les plus représentées sont les régions limitrophes aux points de passage frontaliers :

- Aquitaine (27 310 voy/j) et Pays Basque (22 380 voy/j) à Bariatou
- Languedoc-Roussillon (29 570 voy/j) et Catalogne (47 730 voy/j) au Boulou.

En France, majoritairement, les voyageurs passent par le Boulou excepté le Centre-Ouest et l'Île de France.

En Espagne, c'est l'inverse excepté pour sa partie Est à savoir les régions de Valence, de Murcie, de Castille-La Manche, d'Aragon et des Baléares.

Les voyageurs des pays étrangers significatifs – excepté pour le Portugal avec 93% de passage à Bariatou – empruntent la façade méditerranéenne pour traverser la frontière franco-espagnole (Pays Bas 85%, Italie 79%, Allemagne 78%, Royaume Uni 77%, Belgique 64%, Suisse 56%).



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 8 montre l'évolution du flux de voyageurs sur les lignes internationales au cours de la période 2008-2015. Les données de voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe (hors France) proviennent de Renfe et d'Eurostat. Les données de la ligne Lisbonne-Hendaye sont fournies par Comboios de Portugal.

Tableau 8. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes internationales

En nombre de voyageurs par an	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Flux de voyageurs entre la France et l'Espagne								
Sens Espagne - France	279 000	276 000	265 000	161 000	149 000	121 000	406 000	464 000
Sens France - Espagne	275 000	278 000	264 000	159 000	152 000	126 000	418 000	445 000
TOTAL	554 000	554 000	529 000	320 000	301 000	247 000	824 000	909 000
Flux de voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe (au-delà de la France)								
Barcelone-Zurich-Milan	68 000	66 000	60 000	56 000	40 000	-	-	-
Flux de voyageurs entre le Portugal et la France								
Lisbonne-Irun-Hendaye	101 000	86 000	83 000	78 000	67 000	69 000	78 000	76 500
Total des flux de voyageurs sur les lignes internationales (arrondi au millier de voyageurs)	723 000	706 000	672 000	454 000	408 000	316 000	902 000	985 500

Sources : Eurostat, Renfe et Comboios de Portugal.

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

Durant l'année 2015, 985 500 voyageurs ont utilisé les services des lignes ferroviaires internationales pour traverser les Pyrénées, dans les deux sens confondus. Ce nombre est en augmentation de 59% par rapport à l'année 2008, engendrant une hausse moyenne annuelle de 12%. Cette valeur moyenne a en réalité peu de sens, l'évolution depuis 2008 n'étant pas du tout régulière. On voit en effet deux fortes baisses, en 2011 et 2013, et une très forte augmentation en 2014 (+185% en un an). Cette augmentation, nettement visible sur les flux entre la France et l'Espagne, coïncide avec l'ouverture du service des trains directs à grande vitesse entre l'Espagne et la France.

La forte baisse de l'année 2011 est liée à l'arrêt de la liaison Barcelone-Montpellier, et celle de 2013 est en partie liée à l'interruption 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 géré par Renfe Media Distancia. Selon l'opérateur, le nombre de voyageurs qui ont traversé la frontière en 2015, dans le sens sud-nord, est de 22 684. En émettant l'hypothèse que les flux nord-sud et sud-nord sont symétriques, on obtient ainsi un flux total annuel de plus de 45 000 voyageurs.

Tableau 9. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes régionales

En nombre de voyageurs par an	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Urbanos e Interurbanos - Cerbere Sens Sud-Nord	56 314	53 122	36 306	31 326	25 967	31 637	24 534	22 684
Total 2 sens (arrondi au millier de voyageurs)	113 000	106 000	73 000	63 000	52 000	63 000	49 000	45 000

Source : Renfe – moyenne distance.

Le nombre d'utilisateurs des lignes régionales a diminué de 7,6% entre 2014 et 2015. Globalement, le nombre total de voyageurs a diminué d'environ 60%, si on le compare à celui de la première année de la période d'analyse (2008). 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. Environ 12 500 voyageurs ont emprunté cette ligne pour franchir la frontière en 2015. 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 2015, environ 686 500 voyageurs ont emprunté cette ligne pour traverser la frontière.

Tableau 10. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes locales

En nombre de voyageurs par an	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Barcelone-La Tour de Carol	12 000	15 000	15 000	7 400	6 384	22 140	24 672	12 578
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	572 000	624 000	598 000	503 206	603 267	700 696	702 000	686 559
Total des lignes locales (arrondi au millier de voyageurs)	584 000	639 000	613 000	511 000	610 000	723 000	727 000	699 000

Source : Renfe – moyenne distance.

Contrairement aux lignes internationales et régionales, le transport ferroviaire local présente des statistiques favorables, même si la fréquentation a baissé fortement en 2015 sur la ligne Barcelone – La Tour de Carol (- 49 % entre 2014 et 2015, après plus de 100 % de hausse en six ans). Sur l'ensemble de la période d'observation (2008-2015), la fréquentation est en hausse (+20%), grâce au dynamisme de la ligne Lasarte Oria – Hendaye (quasiment + 20%).

Ceci dit, cette hausse globale masque une réalité en « dents de scie », avec des hausses et des baisses parfois importantes sur les deux lignes.

Ainsi, au cours des sept dernières années, le nombre de voyageurs qui ont emprunté la ligne Barcelone - La Tour de Carol a oscillé d'environ 6400 à plus de 24 500 (+ 283 % entre 2012 et 2014, après une baisse de 57 % en deux ans). De même, la ligne d'Euskotren a vu le nombre de ses usagers franchissant la frontière varier entre 503 000 et 702 000 (quasiment + 40 % de 2011 à 2014, après une baisse de près de 20 % en deux ans).

Le flux total de voyageurs qui ont passé la frontière au moyen des lignes locales a été de 699 000 pour l'année 2015.



4.2.4. Estimation du flux total de voyageurs ferroviaires

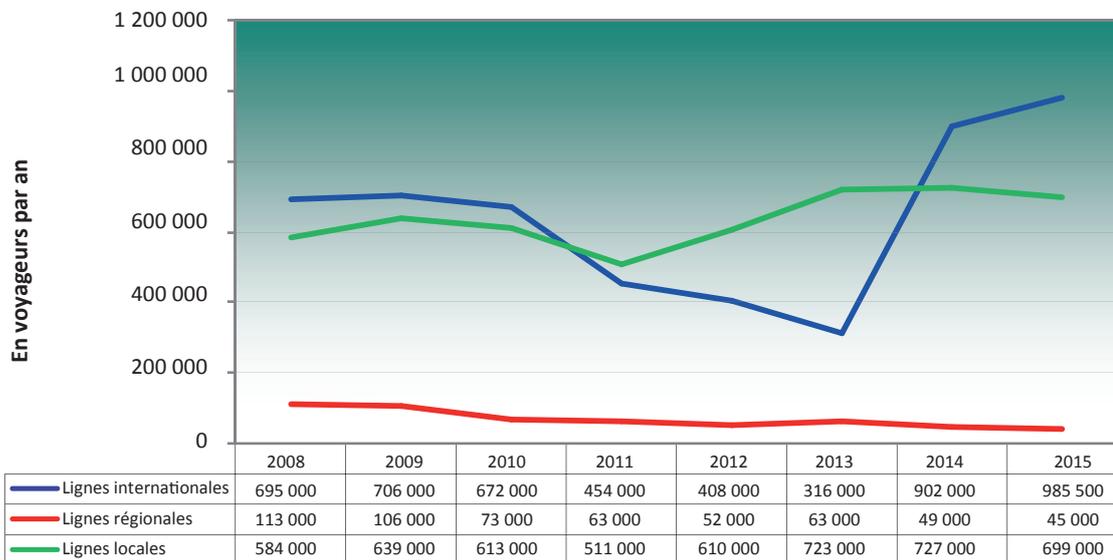
Sur l'ensemble des lignes de chemin de fer qui relient la France à la Péninsule ibérique, environ 1,73 millions de voyageurs ont pris le train pour traverser les Pyrénées en 2015. Selon les lignes, la répartition est la suivante :

- Lignes internationales : 985 500 voyageurs.
- Lignes régionales : 45 000 voyageurs.
- Lignes locales : 699 000 voyageurs.

Malgré une période de trois ans (de 2011 à 2013) où la fréquentation était nettement plus basse que les trois années précédentes, la variation entre 2008 et 2015 est de + 24%. Ceci est dû à deux fortes augmentations successives, en 2014 et dans une moindre mesure 2015 (+ 52% entre 2013 et 2014), grâce à l'augmentation fulgurante du trafic international franco-espagnol, comme on l'a vu au paragraphe 4-2-1.

Le graphique 21 représente l'évolution du flux de voyageurs sur les différentes lignes de chemin de fer au cours de la période 2008-2015.

Graphique 21. Évolution du flux de voyageurs ferroviaires, de 2008 à 2015



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 2015, le flux de passagers des îles espagnoles (îles Baléares et îles Canaries) avec le reste de l'Europe (sans le Portugal) représente 37% 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 6,3% du flux aérien total portugais.

Au cours de l'année 2015, plus de 79,1 millions de voyageurs ont fréquenté les aéroports espagnols au départ ou à destination d'un autre pays européen (hormis le Portugal). Le Portugal enregistre un nombre de 23,4 millions de voyageurs avec l'Europe (sans l'Espagne). Ce qui donne un total pour la Péninsule ibérique de 102,5 millions de voyageurs. Ces valeurs traduisent une augmentation du trafic passagers de 15,1% pour l'Espagne et de 39,1% pour le Portugal, comparées aux valeurs précédentes de l'OTP (données 2012).

Par rapport à l'année 2012, les principales variations concernent le trafic avec :

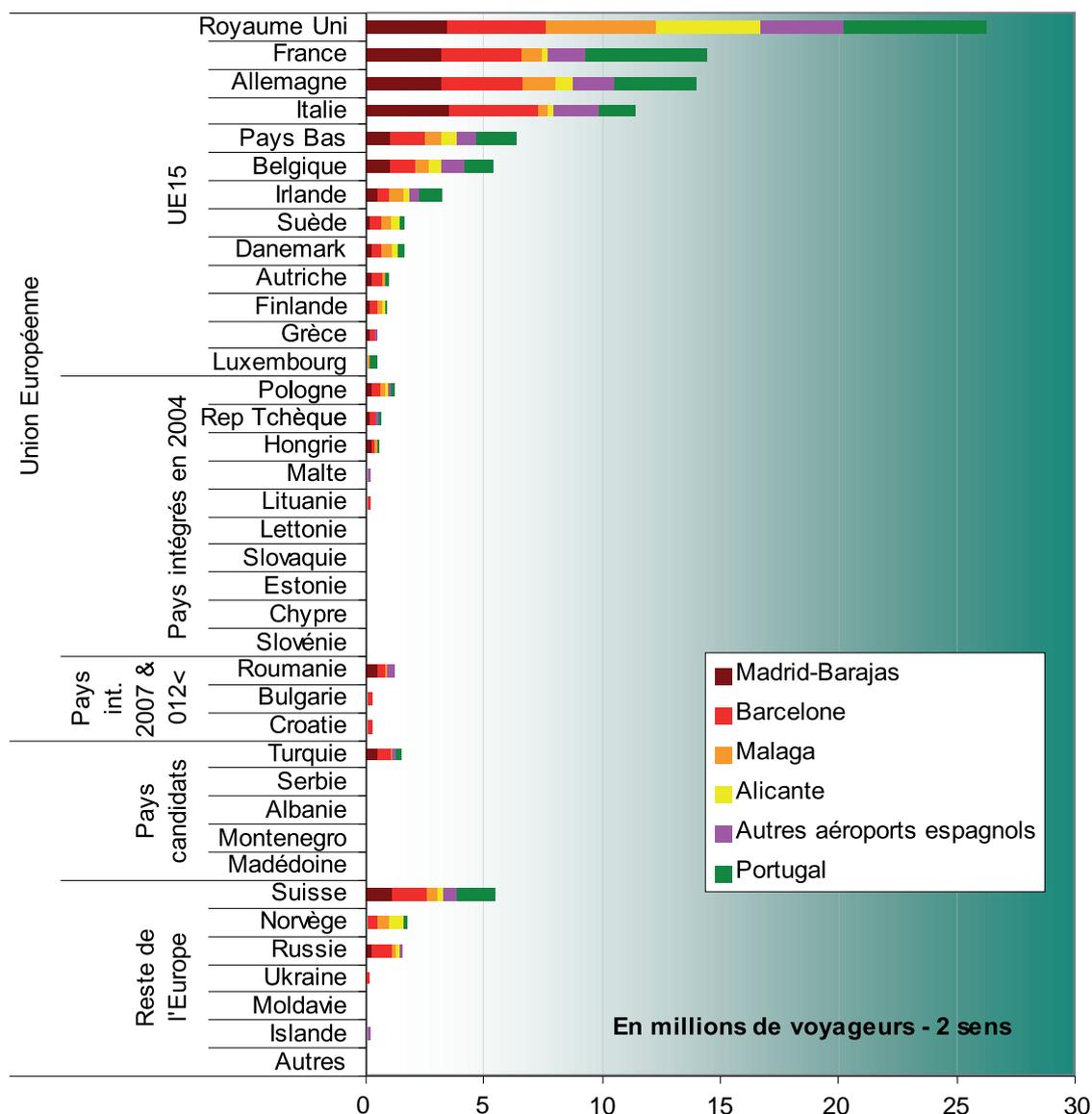
- Les pays candidats, avec une progression de 34% pour l'Espagne et de 90% pour le Portugal ;
- Les pays récemment intégrés : pour l'Espagne, quasiment + 30% pour les pays intégrés en 2007 et 2013, et + 19% pour ceux intégrés en 2004 ; pour le Portugal, + 185% pour ceux intégrés en 2007 et 2013, + 70% pour ceux intégrés en 2004.

Ces variations représentent environ 1,14 millions de passagers supplémentaires pour l'Espagne, et 320 000 pour le Portugal.

Cependant, si on considère les variations en valeur absolue (nombre de passagers), les progressions les plus importantes entre 2012 et 2015 s'observent avec les pays de l'ancienne UE-15, avec une augmentation globale de 14,5 millions de voyageurs (8,7 millions de voyageurs pour l'Espagne et 5,8 millions de voyageurs pour le Portugal).

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

Graphique 22. Répartition du trafic de passagers par voie aérienne entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2015



Sources: AENA, SME, S.A. (Espagne) et ANAC (Portugal).

Le tableau 11 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 11. Répartition des passagers par voie aérienne de la Péninsule ibérique, selon l'origine/destination en 2015

	Total dans les deux sens confondus (millions de passagers)		
	Espagne	Portugal	Total
Ancienne UE-15	66,2	20,9	87,1
Union Européenne			
Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	2,6	0,4	3,0
Pays ayant adhéré à l'UE en 2007 et 2013	1,7	0,1	1,7
Pays candidats	1,3	0,2	1,5
Reste de l'Europe	7,3	1,9	9,2
TOTAL EUROPE	79,1	23,4	102,5
<i>Ancienne UE-15 + Suisse + Norvège</i>	<i>71,7</i>	<i>22,6</i>	<i>94,3</i>

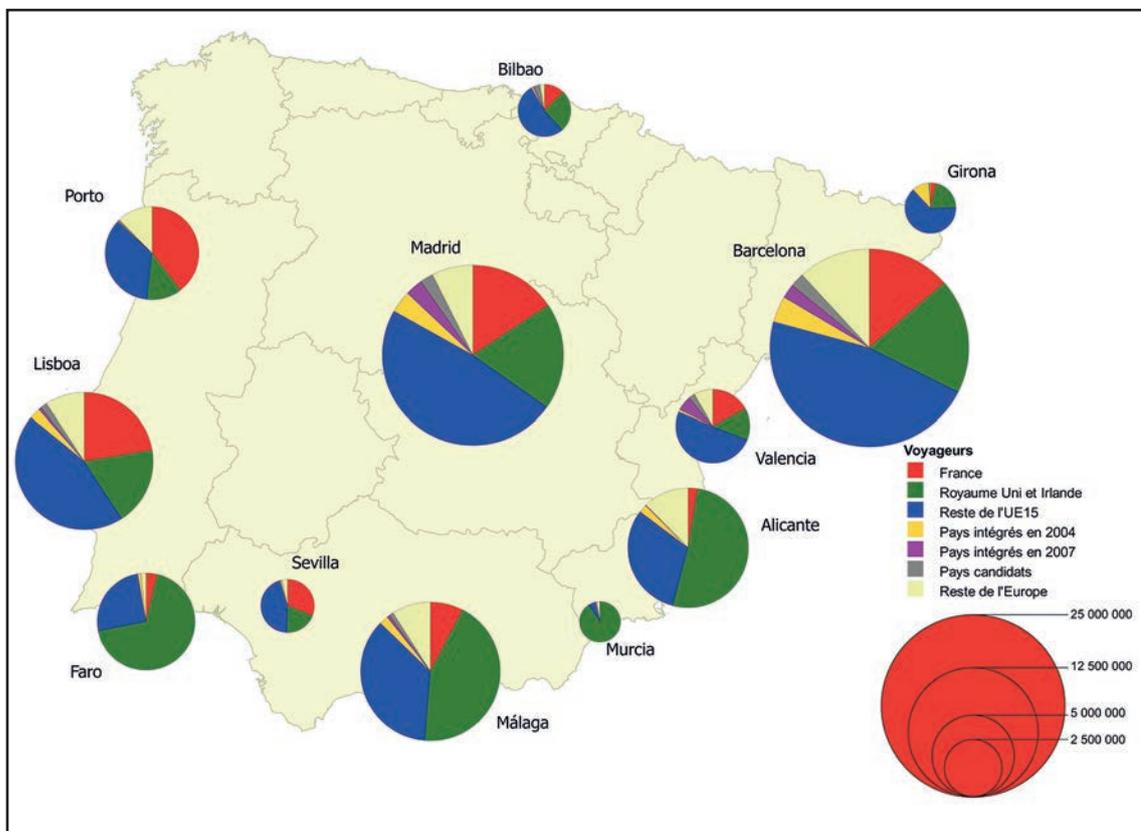
Sources : Aena, Aéroports de Catalogne (Espagne) et SIMPOTC/INAC (Portugal).

L'aéroport Barcelone-El Prat est celui dont le flux de voyageurs avec le reste de l'Europe est le plus important en 2015, avec 24,7 millions de voyageurs. Suivent les aéroports de Madrid-Barajas (20,5 millions), Malaga (12,2 millions) et Lisbonne (11,9 millions).

Le Royaume-Uni (26,2 millions), la France (14,4 millions) et l'Allemagne (près de 14 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 22. Trafic des principaux aéroports de la péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe



Sources: AENA, SME, S.A. (Espagne), ANAC (Portugal).

4.4. SYNTHÈSE CONCERNANT LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le tableau 12 synthétise les données du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2015, et les graphiques 23 montrent la répartition par mode de transport. Les calculs ne prennent pas en considération le trafic de voyageurs par voie maritime.

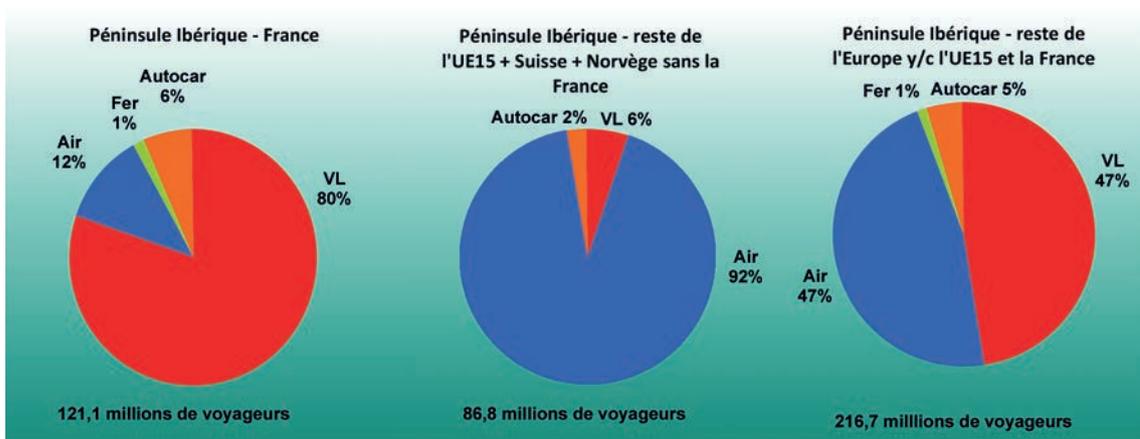
La répartition par grandes zones d'origine ou de destination du trafic de véhicules légers, ainsi que le taux d'occupation, résulte des enquêtes menées au cours des années 2013 et 14, sur les autoroutes A9 et A63, et en 2010 sur les passages centraux. Concernant les autocars, les données sont le fruit des enquêtes menées sur les autoroutes précitées en 2012.

Tableau 12. Synthèse des flux de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2015

Mode de transport	France	Reste UE15 + Norvège + Suisse (sauf France)	Pays entrés en 2004	Pays entrés en 2007 et 2013	Reste de l'Europe*	TOTAL
Route	VL	97,2	0,1	0,1	0,1	102,3
	Autocar	7,8	0,3	0,0	0,0	10,2
Fer	1,7	0,0				1,7
Air	14,4	79,9	3,0	1,7	3,5	102,5
Total	121,1	86,8	3,3	1,8	3,6	216,7

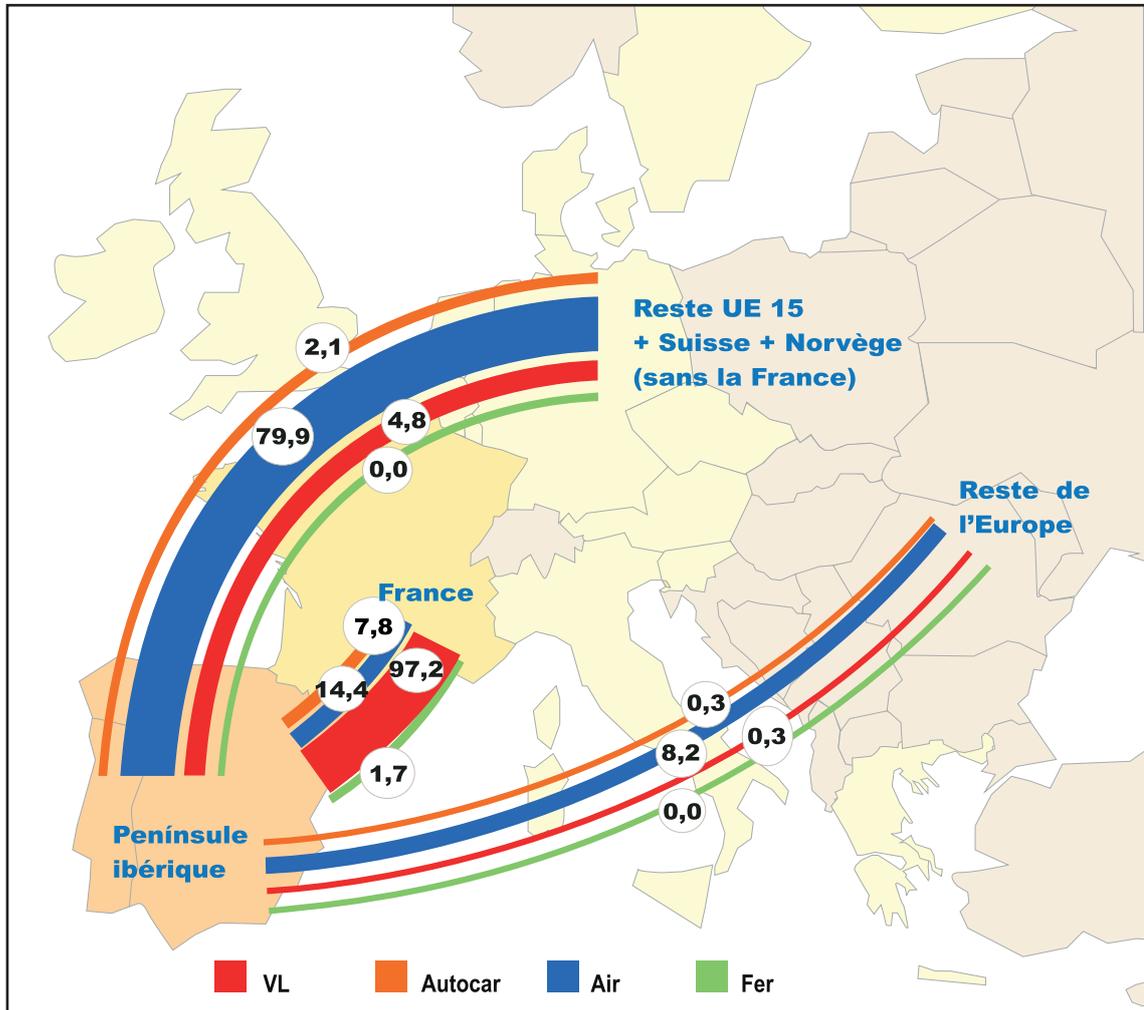
* Reste de l'Europe : Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine, Moldavie, Montenegro, Russie, Serbie, Turquie, Ukraine.

Graphiques 23. Répartition modale des voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2015



La carte suivante montre la répartition du trafic de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe en 2015.

Carte 23. Répartition du trafic de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2015 (en millions de voyageurs)





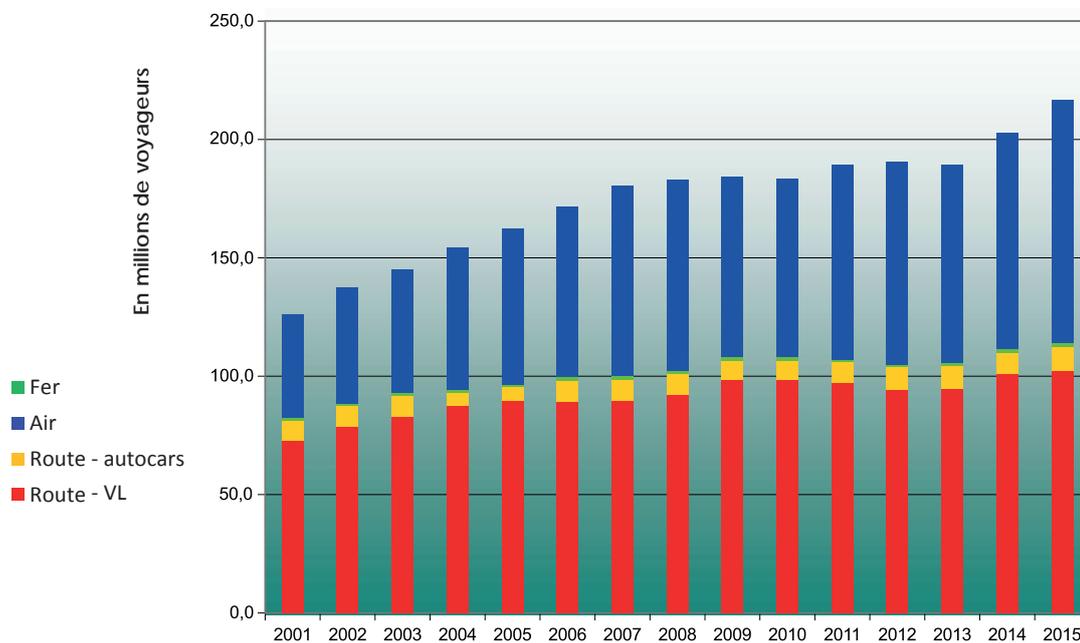
4.5. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE 2001 ET 2015

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 2011)
- Données 2010 et 2011 : Supplément du Document n° 6, principaux chiffres actualisés pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013).
- Données 2012 : Document n° 7 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2014)
- Données 2013 et 2014 : Supplément du Document n° 7, principaux chiffres actualisés pour les années 2013 et 2014 (juillet 2016).
- Données 2015 : le présent document.

Le graphique 24 montre l'évolution du trafic de voyageurs à travers les Pyrénées, entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique, entre 2001 et 2015.

Graphique 24. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Route - VL	72,5	78,5	83,0	87,4	89,6	89,3	89,6	92,0	98,3	98,2	97,4	94,3	94,7	100,9	102,3
Route - autocars	8,8	8,8	8,8	5,8	5,9	9,0	9	9,0	8,3	8,4	8,6	9,6	9,8	9,1	10,2
Fer	1,2	1,2	1,2	1,0	1,0	1,4	1,4	1,4	1,5	1,4	1,0	1,1	1,1	1,7	1,7
Air	43,7	49,0	52,0	60,0	66,1	71,7	80,3	80,5	76,2	75,3	82,2	85,6	83,6	91,2	102,5
Total	126,2	137,5	145,0	154,2	162,6	171,4	180,3	182,9	184,3	183,3	189,2	190,6	189,2	202,9	216,7

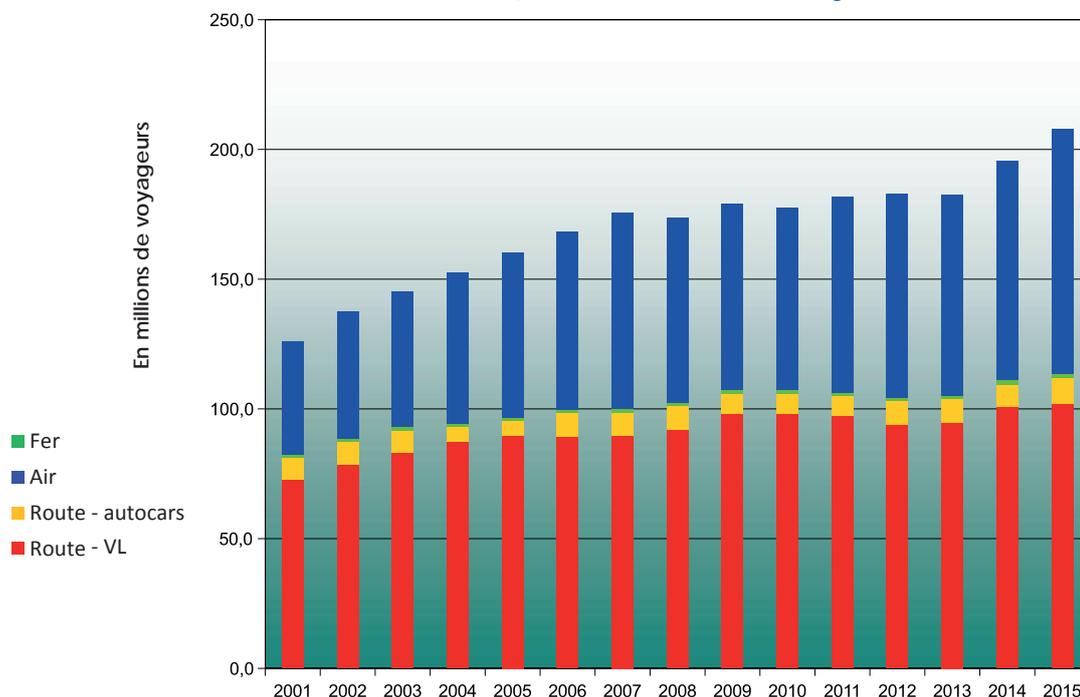
Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

On voit que les flux de voyageurs ont progressé de manière soutenue sur la période d'observation, hormis entre 2009 et 2013, où la progression a été plus faible.

Et si tous les modes ont vu leurs flux de voyageurs augmenter, la progression la plus importante a été pour le mode aérien (+ 135 % entre 2001 et 2015). Le mode routier, pour sa part, a progressé beaucoup moins vite, et a même connu une période de stagnation puis de baisse (2009-2010, puis 2011-2013).

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 2015.

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



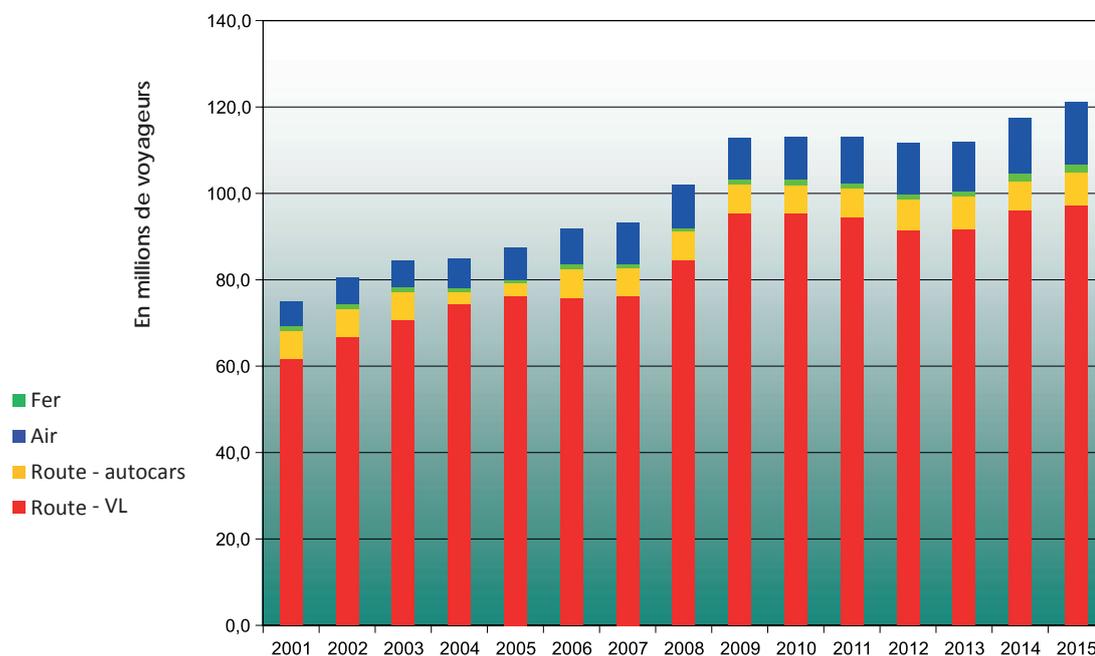
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Route - VL	72,5	78,5	83,0	87,4	89,6	89,3	89,6	92,0	98,1	98,0	97,2	94,0	94,6	100,6	102,0
Route - autocars	8,8	8,8	8,8	5,8	5,9	9,0	9,0	9,0	7,8	7,8	8,0	9,2	9,4	8,8	9,9
Fer	1,2	1,2	1,2	1,0	1,0	1,4	1,4	1,4	1,5	1,4	1,0	1,1	1,1	1,7	1,7
Air	43,7	49,0	52,0	58,4	63,8	68,8	75,5	71,4	71,5	70,3	75,6	78,6	77,3	84,3	94,3
Total	126,2	137,5	145,0	152,6	160,3	168,5	175,5	173,8	178,9	177,5	181,8	182,9	182,4	195,4	207,9

Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

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 de l'UE-15 (plus la Suisse et la Norvège) s'est stabilisé autour de 180 millions de voyageurs de 2009 à 2013, avant d'augmenter à nouveau avec une croissance soutenue (+14 % en deux ans), en grande partie grâce au dynamisme du secteur aérien.

Les graphiques 26 et 27 reprennent 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



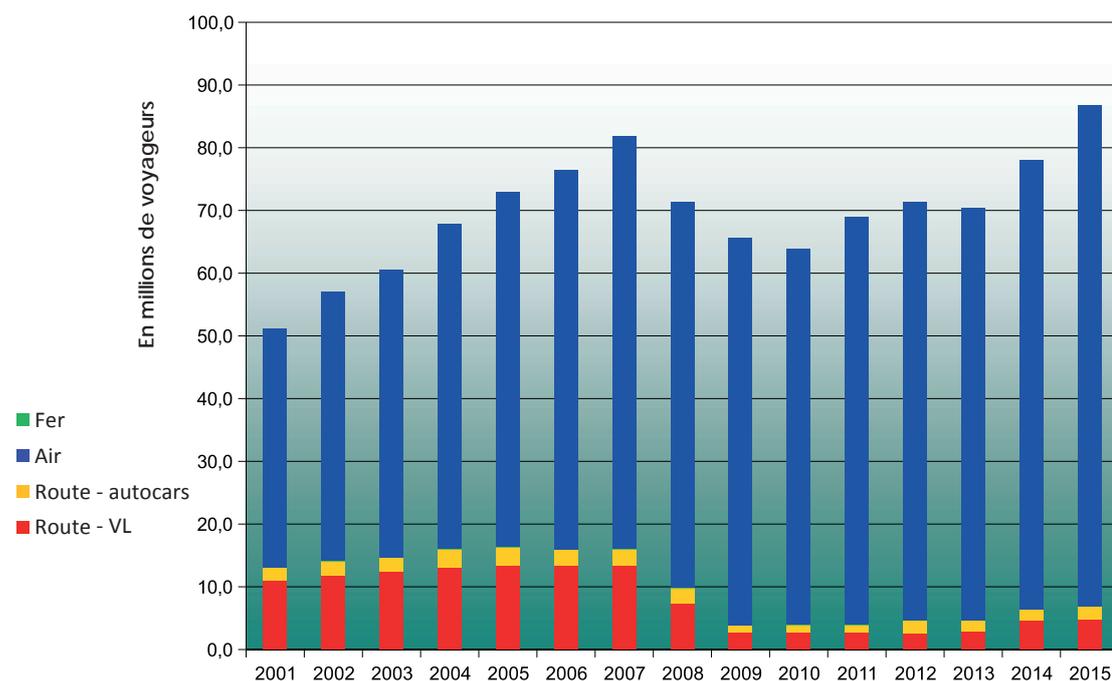
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Route - VL	61,6	66,7	70,6	74,3	76,2	75,9	76,2	84,7	95,4	95,3	94,5	91,5	91,8	96	97,2
Route - autocars	6,6	6,6	6,6	2,9	2,9	6,5	6,5	6,5	6,6	6,6	6,8	7,2	7,5	6,9	7,8
Fer	1,2	1,1	1,1	0,9	0,9	1,1	0,8	0,8	1,3	1,3	1,0	1,0	1,1	1,7	1,7
Air	5,6	6,1	6,1	6,7	7,4	8,3	9,7	10,0	9,6	9,9	10,7	11,9	11,5	12,7	14,4
Total	75,0	80,5	84,4	84,8	87,4	91,8	93,2	102,0	112,9	113,1	113,0	111,6	111,9	117,4	121,1

Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

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. Après un pic en 2010, où la part d'échange de voyageurs avec la France a atteint 64%, celle-ci s'est stabilisée autour de 60%.

Dans l'analyse détaillée de cette relation privilégiée avec la France, on observe une augmentation de l'usage des véhicules légers jusqu'en 2009, avec environ 95 millions de voyageurs, valeur qui décroît puis remonte au cours des années suivantes. Le transport aérien témoigne d'une forte croissance, en augmentation quasi constante depuis le début de la période d'observation (2001).

Graphique 27. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (hors France) + Suisse + Norvège



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Route - VL	10,9	11,8	12,4	13,1	13,4	13,4	13,4	7,3	2,7	2,7	2,7	2,6	2,8	4,6	4,8
Route - autocars	2,2	2,2	2,2	2,9	2,9	2,5	2,5	2,5	1,1	1,2	1,2	2,0	1,9	1,8	2,1
Fer	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Air	38,1	42,9	45,9	51,7	56,5	60,5	65,8	61,4	61,8	59,9	64,9	66,7	65,8	71,6	79,9
Total	51,2	57,0	60,6	67,8	72,9	76,5	81,8	71,3	65,7	63,9	68,9	71,3	70,5	78,0	86,8

Source : Espagne : ministère du Fomento ; France : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

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 approcher 95% du trafic au cours des dernières années.



Les quatre tableaux suivants (13, 14, 15 et 16) 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 (2001-2015). Ces tableaux ne prennent pas en compte le transport ferroviaire, dont les valeurs sont négligeables. En outre, la totalité du trafic ferroviaire, 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 13. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique

	Evolution 2001/2015		En 1 an (2014/2015)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	72%	3,9%	6,8%
Routes- VL	41%	2,5%	1,4%
Routes - autocars	16%	1,1%	12,1%
Air	135%	5,6%	11,9%

Tous les modes de transport augmentent, l'aérien connaissant la plus forte progression.

Tableau 14. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique avec l'UE-15 + Suisse + Norvège

	Evolution 2001/2015		En 1 an (2014/2015)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	65%	3,6%	6,4%
Routes- VL	41%	2,5%	1,4%
Routes - autocars	13%	0,8%	12,5%
Air	116%	5,6%	11,9%

L'année 2015 est marquée par une forte hausse des voyageurs routiers et aériens entre la Péninsule ibérique et l'UE-15 (+Suisse et Norvège). Sur la période observée, l'avion est le mode de transport ayant enregistré la plus forte progression.

Tableau 15. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France

	Evolution 2001/2015		En 1 an (2014/2015)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	61%	3,5%	3,2%
Routes- VL	58%	3,3%	1,3%
Routes - autocars	18%	1,2%	13%
Air	113%	5,5%	13,4%

Les relations entre Péninsule Ibérique et France présentent les mêmes caractéristiques que celles entre Péninsule Ibérique et UE-15 (+Suisse et Norvège).

Les modes aériens et routiers (autocars) présentent la même progression entre 2014 et 2015.



Tableau 16. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'UE-15 + Suisse + Norvège (sans la France)

	Evolution 2001/2015		En 1 an (2014/2015)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	70%	3,8%	11,3%
Routes- VL	-56%	-5,7%	4,3%
Routes - autocars	-5%	-0,3%	16,7%
Air	110%	5,4%	11,6%

Sur la période observée, la croissance du flux de voyageurs par voie aérienne parvient à compenser la baisse de l'utilisation du mode routier. Entre 2014 et 2015, l'ensemble des modes a augmenté.

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.
- **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

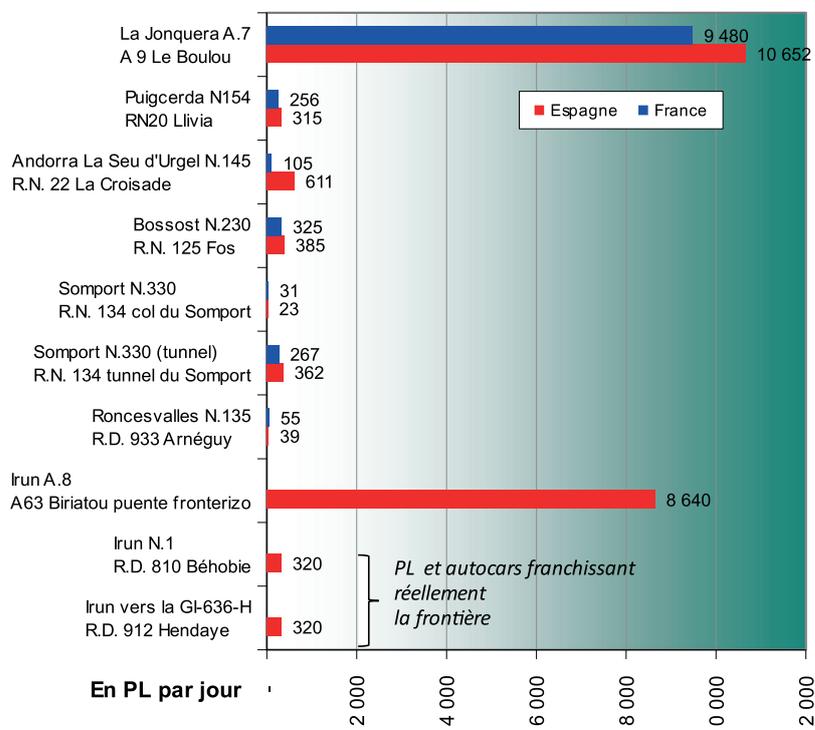
Les principales sources d'information utilisées pour l'estimation du trafic de marchandises routier traversant les Pyrénées sont les suivantes :

- Les cartes du trafic de 2015, élaborées par la Dirección General de Carreteras du Ministerio de Fomento. Ces cartes fournissent les données de 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.
- L'Agence guipuscoane des infrastructures Bidegi, chargée de la gestion de l'autoroute de la Cantabrie, l'AP-8. Elle dispose des données relatives aux trafics frontaliers moyens journaliers d'Irún, côté espagnol.
- La province de Guipuzcoa, chargée de la gestion des deux ponts basques, Saint-Jacques et Béhobie.
- Les données relatives aux trafics moyens journaliers des routes nationales, côté français, ont été fournies par les services extérieurs du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, celles des routes départementales par les services des conseils départementaux des Pyrénées-Atlantiques, des Pyrénées-Orientales, des Hautes-Pyrénées et de Haute-Garonne.
- Le CEREMA a réalisé des comptages tournants (1 semaine par trimestre) sur des points de passage ne disposant pas de station de comptage représentative d'un véritable trafic frontalier (Cf Chapitre 4).
- Les résultats de l'enquête Transit 2010, qui permettent de disposer de l'information concernant le tonnage des poids lourds passant par les points de passage frontaliers pyrénéens, selon l'origine et la destination.

5.1.1. Trafic des poids lourds sur les passages frontaliers en 2015

Le graphique 28 montre le trafic moyen journalier de poids lourds aux principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France en 2015.

Graphique 28. Trafic moyen journalier des poids lourds (y compris autocars) aux points de passage frontaliers en 2015



Sources: Espagne: Direction General de Carreteras du ministère du Fomento. France: ministère de la Transition Ecologique et Solidaire; ASF; conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales.

Le graphique 28 ci-dessus représente le trafic moyen journalier annuel des PL (y compris autocars) sur les 10 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 28 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 RD810-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%

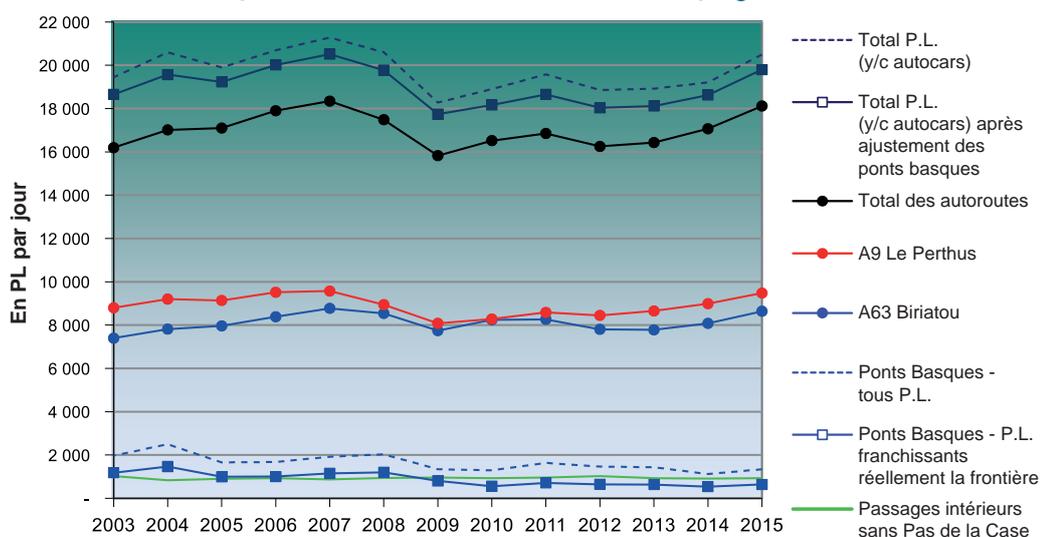
À la lumière des informations précédentes, en enlevant la part des autocars, 19 130 poids lourds ont franchi la frontière chaque jour en 2015.

92% de ces véhicules circulent sur les autoroutes, tandis que le reste emprunte les points de passage centraux (5%) ou les ponts basques (3%).

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

Ce trafic autoroutier augmente régulièrement depuis 2012.

Graphique 29. Évolution du trafic moyen annuel des poids lourds (y/c autocars) qui franchissent la frontière franco-espagnole

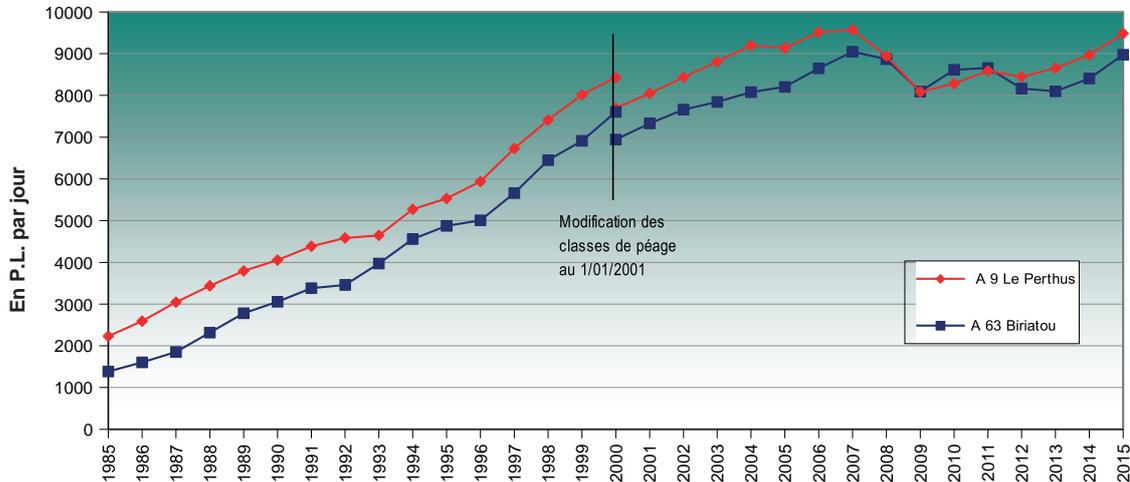


Sources : Espagne : Direction General de Carreteras du ministère du Fomento. France : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire ; ASF ; conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et des Pyrénées-Orientales .

5.1.2. 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 30. Ces valeurs comptabilisent les véhicules de classes 3 et 4 en France (autocars inclus), qui ont franchi la frontière au Perthus et à Bariatou.

Graphique 30. Évolution du trafic moyen journalier annuel des poids lourds (y/c autocars) sur les 2 autoroutes



Source : ASF.

Il convient de mentionner que les valeurs concernant l'autoroute A63 diffèrent de celles qui apparaissent dans le graphique 29, puisqu'elles se réfèrent à différentes sources de données. Sur le graphique 30, les données proviennent du péage de Bariatou, tandis que dans le n° 29 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 Bariatou, vers la route française RD811, le long de la rivière de la Bidassoa, en provenance ou à destination de la zone industrielle d'Hendaye.

Le trafic PL a été plus important sur A9 que sur A63 jusqu'en 2008. De 2009 à 2011, la façade atlantique a dépassé la façade méditerranéenne mais depuis 2012, le trafic PL sur A9 est de nouveau supérieur à celui sur A63.

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 HESTIA, 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° 8 se basent une nouvelle fois sur les données de l'enquête Transit 2010.

Tableau 17. Estimation des tonnages moyens transportés par des poids lourds en 2015

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.

Le trafic PL mentionné dans le tableau 18 correspond au trafic du graphique 17 auquel nous avons enlevé la part du trafic autocar issu du chapitre 4.

Tableau 18. Estimation du tonnage de marchandises transporté par route à travers les Pyrénées en 2015

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	4 340	90	4 250	60,0	21,9
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	15,1	4 300	90	4 210	63,5	23,2
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	12,3	4 720	140	4 580	56,4	20,6
Autoroute A7 - A9 Sud-Nord	15,5	4 760	140	4 620	71,7	26,2
Ponts basques - PL franch. réels	9,3	640	60	580	5,4	2,0
Autres postes	14,2	1 040	150	890	12,6	4,6
Total	14,1	19 800	670	19 130	269,6	98,4

Source : ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, ASF, enquête Transit 2010, Dirección General de Carreteras du ministère du Fomento.

98,4 Mt de marchandises ont traversé la barrière pyrénéenne en 2015 dont 93% via les 2 autoroutes.



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 2015.

Tableau 19. Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination (en pourcentage)

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%) sur les 2 autoroutes représente un trafic d'échange en provenance ou à destination de la France.

En appliquant ces ratios au tonnage estimé en 2015 sur l'ensemble des Pyrénées (tableau 18), nous obtenons la répartition suivante :

Tableau 20. Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination en 2015 (en tonnage)

Echanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Andorre	Total
France	46,9	4,0	0,6	0,3	51,8
Reste de l'UE15 sans la France	33,8	4,7	0,2	0,0	38,7
Pays intégrés dans l'UE en 2004	5,0	0,4	0,0	0,0	5,4
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	87,8	9,5	0,8	0,3	98,4

Source : enquête Transit 2010.

En 2015, le trafic d'échange entre France et Péninsule ibérique (plus Maroc et Andorre) représente 51,8 Mt et le trafic de transit 46,6 Mt.



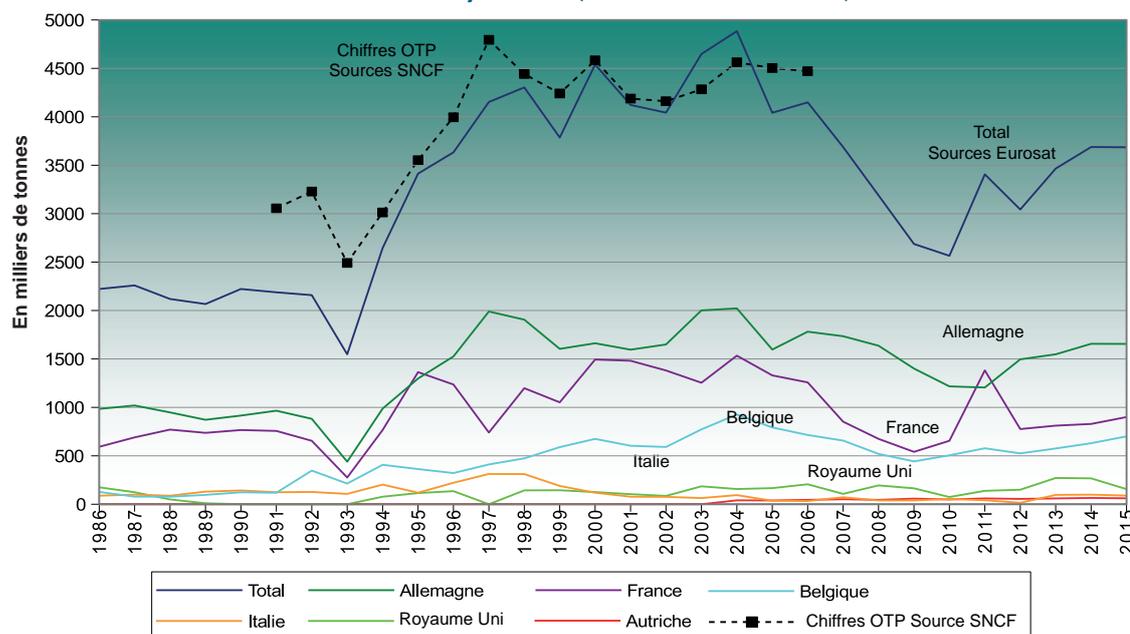
5.2. TRAFIC FERROVIAIRE

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 marchandises envoyées du pays «A» vers le pays «B» devraient être égales aux marchandises reçues 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 marchandises envoyées des pays déclarants.

Le graphique 31 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). 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, pour la Belgique de 2012 à 2015, pour l'Italie en 2008, et de 2010 à 2015, ainsi que pour l'Autriche de 2004 à 2015.

Graphique 31. 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.

Entre 2004 – année où l’on observe le plus important flux de marchandises franchissant la frontière franco-espagnole – et 2015, le tonnage de marchandises a diminué de 25%. Il a baissé quasiment chaque année jusqu’en 2010, perdant 47% en 6 ans, pour atteindre son plus bas niveau depuis 1993. Il a tendance à remonter depuis, et est resté stable entre 2014 et 2015.

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 2015, 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 : 45%
- France : 24,5%
- Belgique : 19%

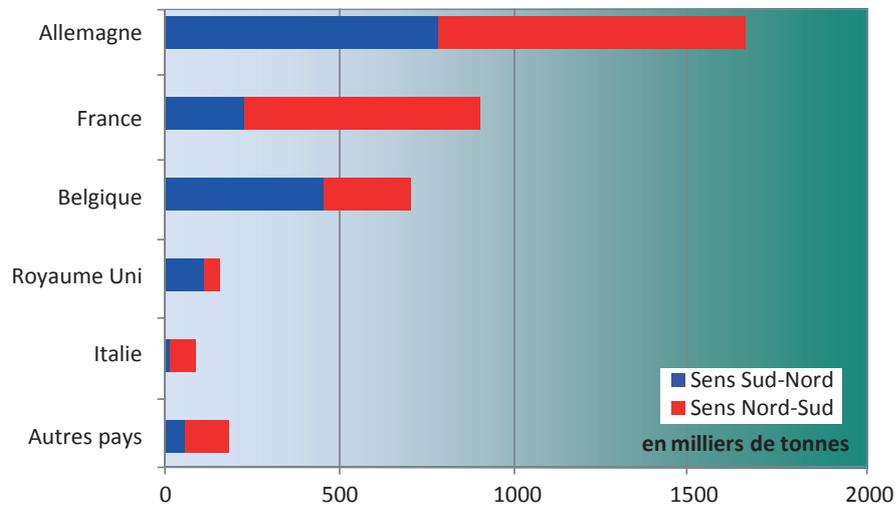
Le Royaume Uni, dont la part atteignait près de 8% en 2013, a vu le volume de ses échanges baisser quasiment de moitié en deux ans.

Entre 2014 et 2015, le volume de marchandises échangées est resté stable. Cependant, en différenciant les valeurs selon le sens du flux, on observe que flux sud-nord a diminué de 5%, tandis que le flux nord-sud a augmenté de 4,3%.



Le graphique 32 présente la répartition des marchandises échangées par pays et par sens de circulation.

Graphique 32: Pays d'origine et de destination des marchandises ferroviaires au nord des Pyrénées en 2015



ase rail_go), avec effet miroir.

En 2015, la répartition des marchandises ferroviaires par sens de circulation est légèrement déséquilibrée : 45% empruntent le parcours sud-nord (marchandises envoyées de l'Espagne et du Portugal) et 55% le parcours nord-sud (marchandises reçues de l'Espagne ou du Portugal).

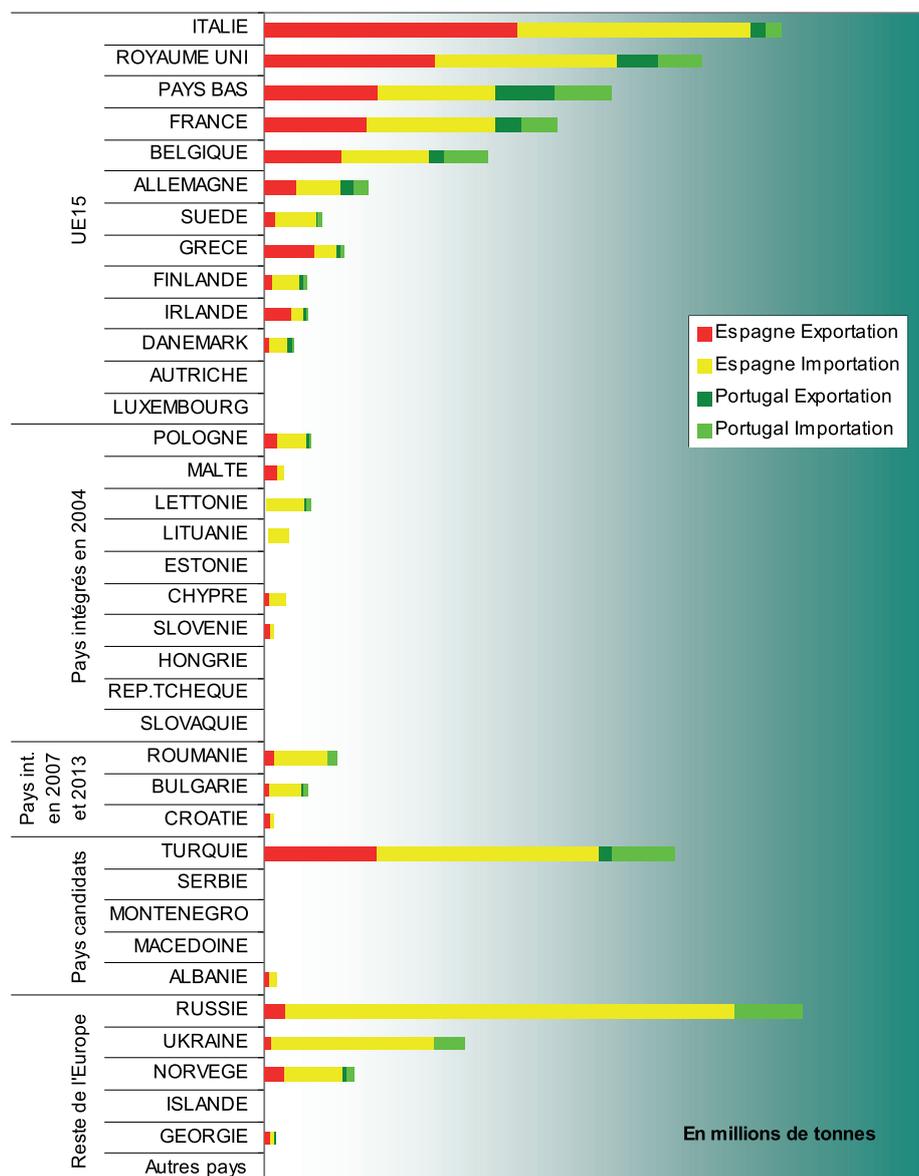
5.3. TRAFIC MARITIME

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 les autres modes de transport.

En 2015, le trafic maritime de marchandises de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe géographique a été de 140,1 millions de tonnes, ce qui représente une progression de 12,7% par rapport aux 124,3 millions de tonnes comptabilisées par le document n° 7 de l'OTP (année 2012).

Le graphique 33 détaille la répartition du trafic maritime de marchandises de l'Espagne et du Portugal, selon le sens de circulation, entrant ou sortant, avec les pays du reste de l'Europe.

Graphique 33. Répartition du transport de marchandises des ports de la Péninsule ibérique par pays d'origine ou de destination en 2015



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



Sur les 140,1 millions de tonnes de marchandises échangées en 2015 par la Péninsule ibérique, 65,4% sont des marchandises reçues et 34,6% des marchandises envoyées. Des pourcentages quasi identiques sont obtenus en Espagne, ce qui équivaut à 76,1 millions de tonnes importées et 40,5 millions de tonnes exportées. En ce qui concerne le Portugal, les marchandises reçues représentent 66,3% des échanges, soit 15,5 millions de tonnes, et les marchandises envoyées 33,7%, soit 7,9 millions de tonnes.

Le tableau 21 détaille les volumes de marchandises transportées par voie maritime avec le reste de l'Europe au cours de l'année 2015.

Tableau 21. Répartition du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe, en millions de tonnes (2015)

		Total des 2 sens (en Mt)		
		Espagne	Portugal	Total
Union européenne	Ancienne UE 15	65,66	15,39	81,05
	Pays intégrés en 2004	6,43	0,49	6,92
	Pays intégrés en 2007 et 2013	4,09	0,62	4,71
Pays candidats		13,24	2,81	16,05
Reste de l'Europe		27,22	4,14	31,36
Total Europe géographique		116,63	23,46	140,09

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

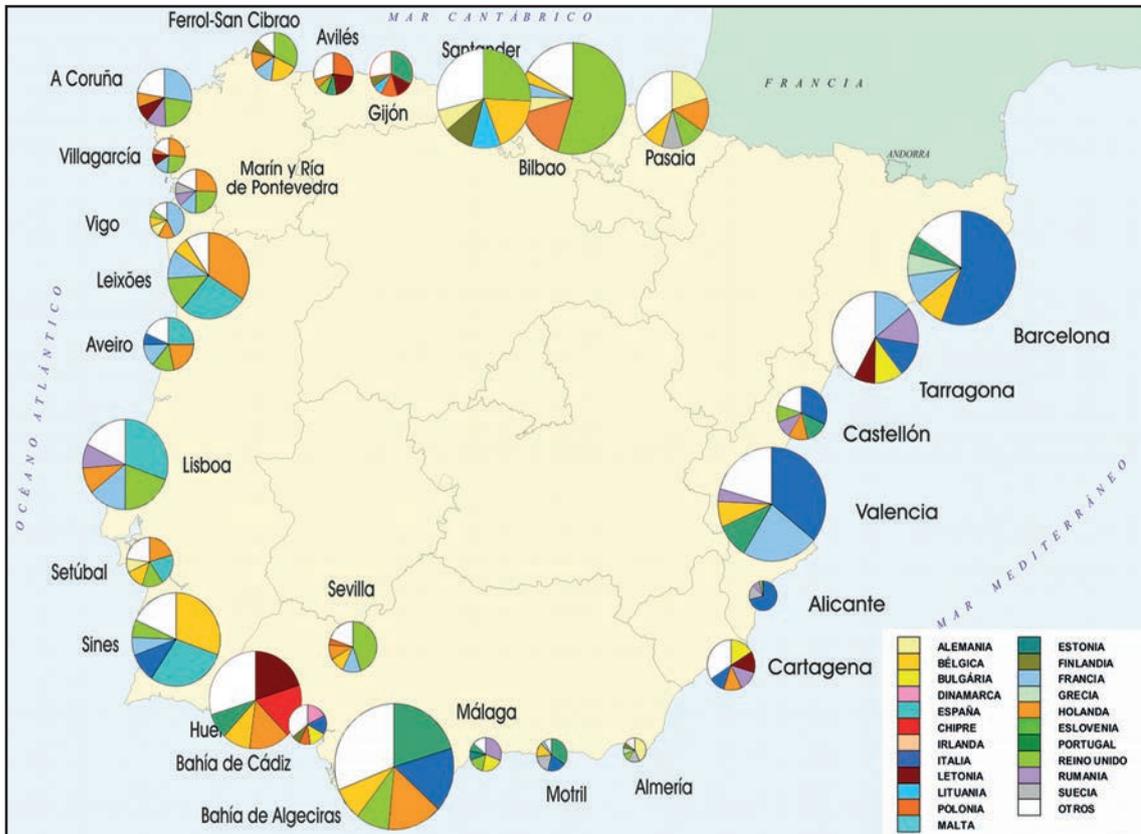
Au sud des Pyrénées, l'Espagne représente 83,3% du total du trafic maritime de marchandises et le Portugal 16,7%.

Au nord des Pyrénées, la répartition du trafic maritime est la suivante :

- Ancienne UE-15 : 57,9%
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2004 : 4,9%
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2007 et 2013 : 3,4%
- Pays candidats à l'adhésion : 11,5%
- Reste de l'Europe : 22,4%

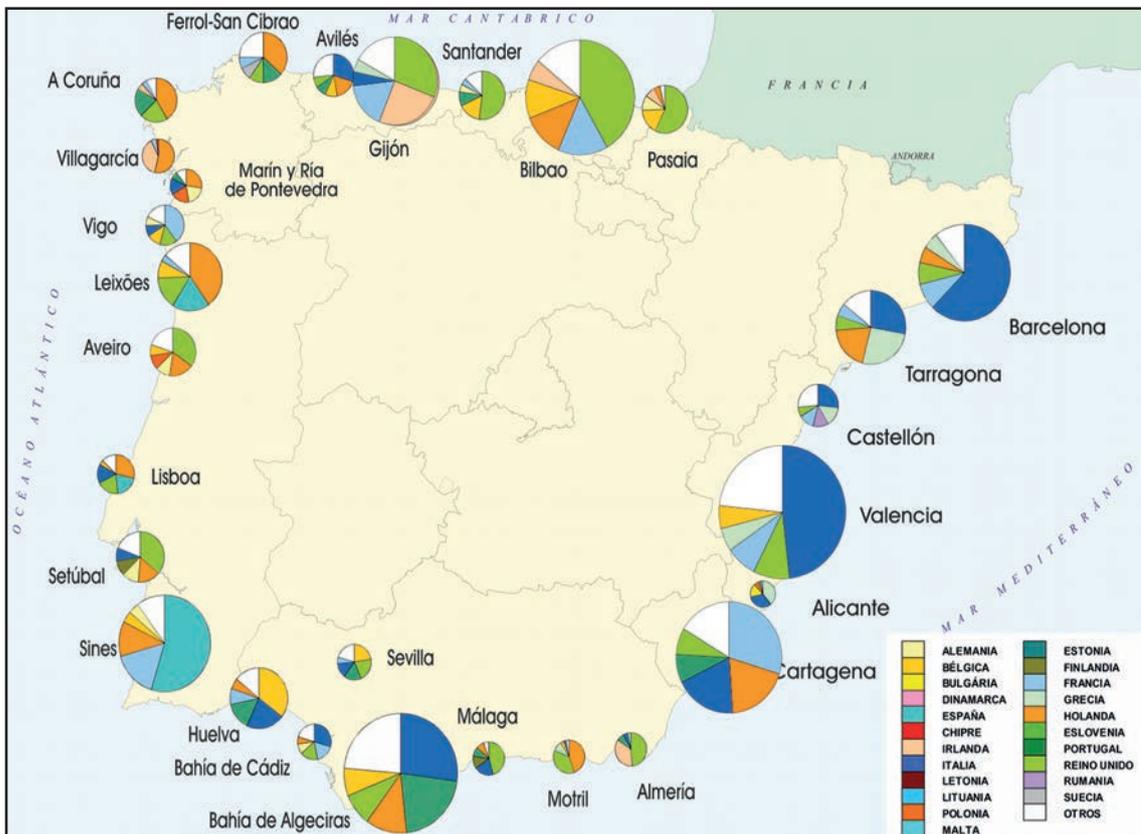
Soulignant l'importance des différentes zones portuaires de la Péninsule ibérique, les cartes 24 et 25 représentent le volume de trafic maritime de chacune d'elles, en différenciant les marchandises reçues des marchandises envoyées.

Carte 24. Marchandises reçues dans les ports de la Péninsule ibérique depuis le reste de l'UE-28 en 2015



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

Carte 25. Marchandises envoyées des ports de la Péninsule ibérique vers le reste de l'UE-28 en 2015



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

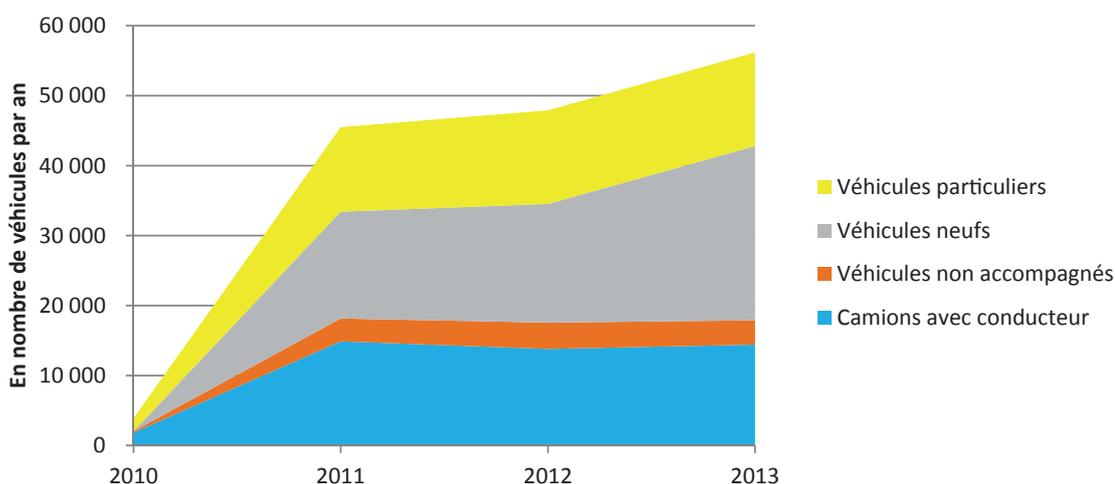
En matière de transport maritime de marchandises, l'Espagne et la France ont misé sur les autoroutes de la mer (ADM). Comme cela est précisé dans le chapitre 3 relatif aux infrastructures, la première ADM entre les deux pays a été mise en service en 2010, reliant Gijon et Nantes, mais ce service a été suspendu en septembre 2014. Le tableau 22 et le graphique 34 montrent le trafic de véhicules sur l'ADM de 2010 à 2013.

Tableau 22. 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
Autres	4	121	167	227
TOTAL	3 893	45 624	48 068	56 401

Source : Puertos del Estado.

Graphique 34. Trafic de véhicules entre 2010 et 2013 de l'ADM Gijon-Nantes



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

Une autre ADM a été ouverte en janvier 2015 entre Vigo et Nantes. La liaison existait déjà mais elle a été renforcée à cette occasion.

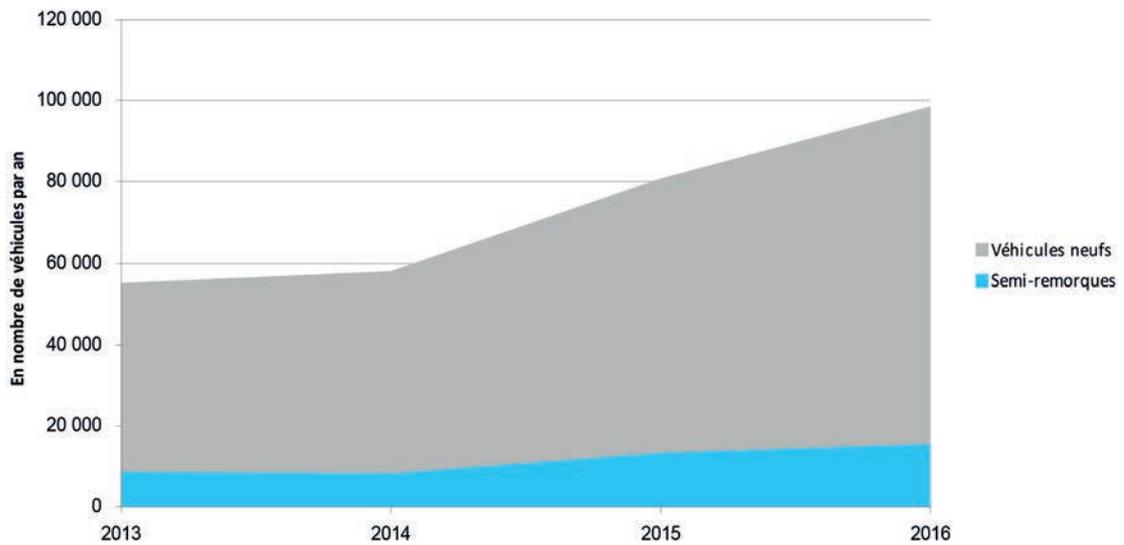
Le tableau 22bis et le graphique 34bis montrent le trafic de véhicules sur cette ADM entre 2013 et 2016.

Tableau 22bis. Trafic de véhicules entre 2013 et 2016 de l'ADM Vigo-Nantes

	2013	2014	2015	2016
Semi-remorques	8 574	8 346	13 297	15 558
Véhicules neufs	46 664	49 661	67 686	82 914
TOTAL	55 238	58 007	80 983	98 472

Source : Puertos del Estado.

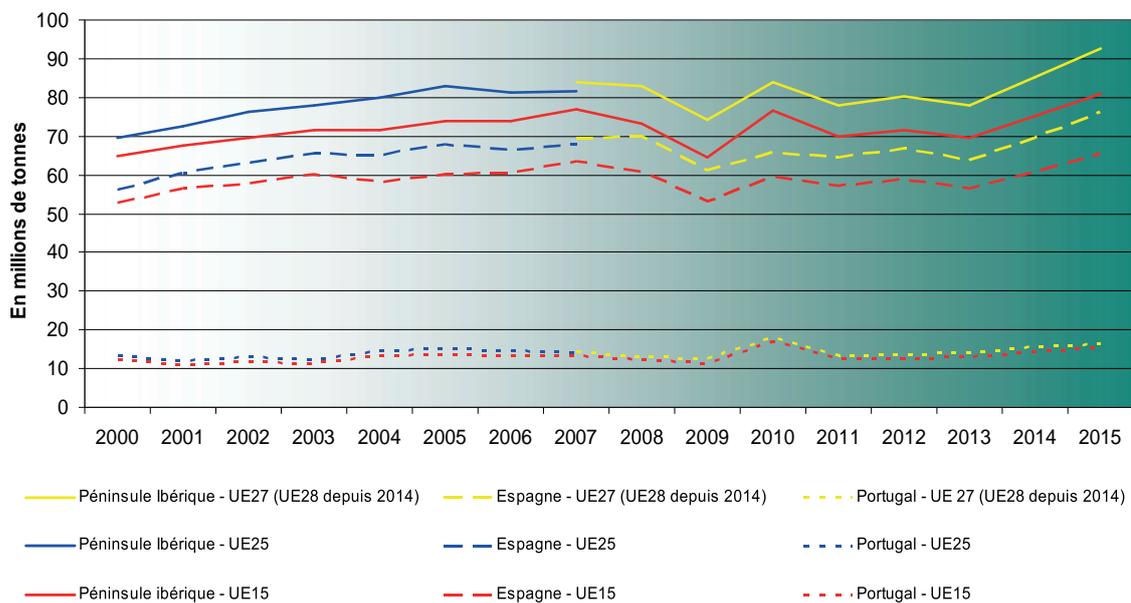
Graphique 34bis. Trafic de véhicules entre 2013 et 2016 de l'ADM Vigo-Nantes



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

Le graphique 35 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 35. Évolution des échanges de marchandises par voie maritime entre la Péninsule ibérique et l'UE entre 2000 et 2015



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

Après une baisse des échanges en 2009, puis une remontée en 2010, ceux-ci ont diminué à nouveau en 2011 pour se stabiliser pendant deux ans. Depuis 2013, la tendance est à nouveau à la hausse.

5.4 SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

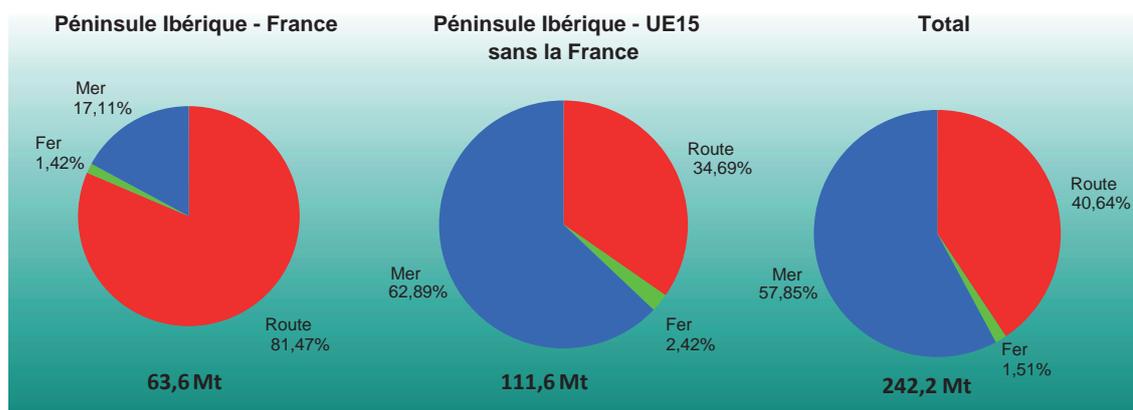
La synthèse du transport de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe pour l'année 2015 est présentée dans le tableau 23 et la carte 26 avec la répartition du volume de marchandises selon le mode de transport et les grandes zones d'origine ou de destination des marchandises. Les graphiques 36 montrent le partage modal du flux de marchandises.

Tableau 23. Synthèse des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2015 (en millions de tonnes)

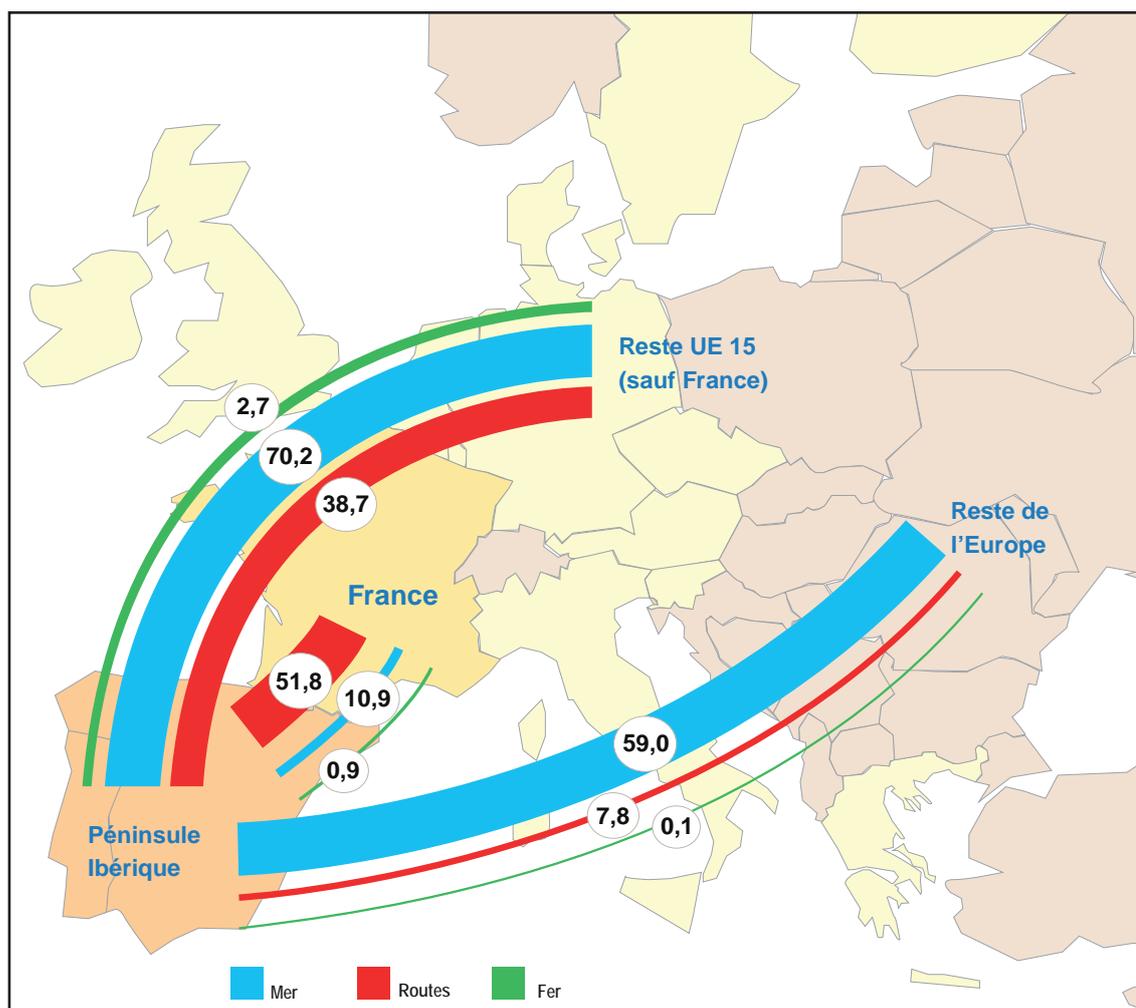
Mode de transport	France	Reste de l'UE15 sauf France	Reste de l'Europe			Total
			Pays intégrés en 2004	Pays intégrés en 2007	Autres pays*	
Route	51,8	38,7	5,4	0,6	1,8	98,4
Fer	0,9	2,7	0,1			3,7
Mer	10,9	70,2	6,9	4,7	47,4	140,1
Total	63,6	111,6	12,4	5,3	49,2	242,2

* Autres pays : les pays candidats en 2015 (Albanie, Macédoine, Monténégro, Serbie et Turquie), ainsi que Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Biélorussie, Géorgie, Islande, Moldavie, Norvège, Russie, Suisse et Ukraine.

Graphiques 36. Répartition modale des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2015



Carte 26. Répartition des flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2015 (en millions de tonnes)



Le tableau 23 et les graphiques 36 montrent que la quasi-totalité des marchandises utilisent les modes routiers et maritimes entre la Péninsule ibérique et l'Europe. Pour les échanges Péninsule Ibérique - France, la route est le mode le plus prépondérant (plus de 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 (63%). Si on considère l'ensemble de l'Europe sans la France, la part du mode maritime atteint presque les 3/4 (72,4%).

Si on compare ces résultats avec ceux publiés dans le document n° 7 de l'OTP, on observe que la masse des marchandises transportées entre l'Europe et le Péninsule ibérique a augmenté de 11,7%, cette croissance se répartissant de manière assez équilibrée entre les trois modes. Le mode maritime, le plus important avec l'Europe, consolide sa part du trafic.

Concernant la France, le mode routier, qui avait perdu 4% de part de trafic entre 2009 et 2012 (de 84 à 80%), voit sa part remonter à 82%.



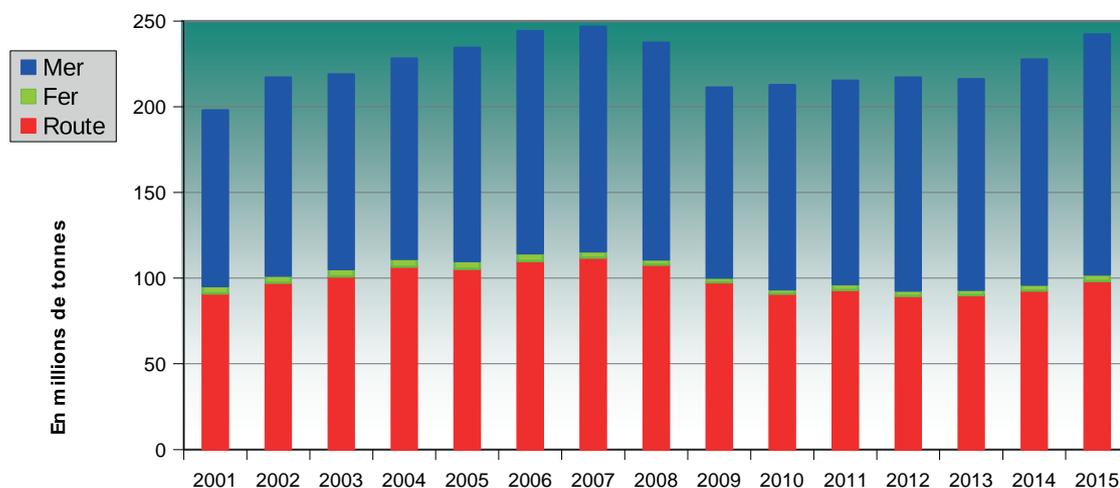
5.5 ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE 2001 ET 2015

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

- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des trafics à travers les Pyrénées (avril 2003).
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003).
- Données 2003 : supplément du Document n° 3, principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004).
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006).
- Données 2005 : supplément du Document n° 4, principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007).
- Données 2006 : 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 : Document n° 7 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2014).
- Données 2013 et 2014 : Supplément du Document n° 7, principaux chiffres actualisés pour les années 2013 et 2014 (juillet 2016).
- Données 2015 : le présent document.

Le graphique 37 montre l'évolution (2001-2015) du flux de marchandises de l'Espagne et du Portugal péninsulaire avec le reste de l'Europe géographique.

Graphique 37. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mer	102,6	115,5	113,6	116,9	124,5	129,6	131,0	126,4	111,0	119,2	118,7	124,3	122,8	131,4	140,1
Fer	4,2	4,2	4,3	4,6	4,5	4,5	3,7	3,1	2,6	2,6	3,4	3,0	3,2	3,4	3,7
Route	91,1	97,3	101,0	106,7	105,4	110,0	112,0	107,8	97,7	90,9	93,1	89,7	90,1	92,8	98,4
Total	197,9	217,0	218,9	228,2	234,4	244,1	246,7	237,3	211,2	212,7	215,2	217,1	216,1	227,6	242,2

Le trafic de marchandises entre l'Europe et la Péninsule ibérique a atteint un pic en 2007, avant de perdre 14% en deux ans. Après une période de stagnation jusqu'en 2013 (ou de très faible croissance : 2,3% en 4 ans), il a nettement augmenté les deux dernières années (+ 12%), pour dépasser sa valeur de 2008 et se rapprocher de son maximum atteint en 2007.

Entre 2001 et 2015, le flux de marchandises a progressé de 22,4%. On peut observer quatre périodes :

- de 2001 à 2007 : croissance soutenue (+ 24,7% en 6 ans);
- de 2007 à 2009 : baisse brutale;
- de 2009 à 2013 : stagnation;
- de 2013 à 2015 : remontée importante.

Si on analyse par mode, on constate que :

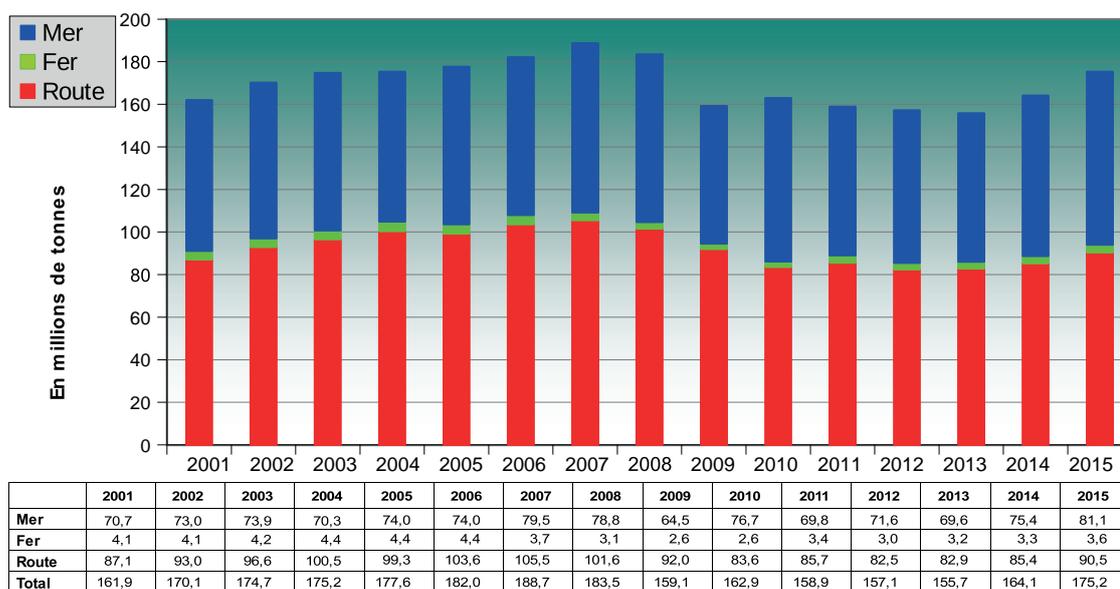
- le chemin de fer est un mode marginal, avec moins de 4% des échanges;
- la route, dont la part de trafic se situait autour de 45-46% entre 2001 et 2009, a vu celle-ci baisser par la suite, pour atteindre moins de 41% en 2014 et 2015;
- le mode maritime est depuis 2001 le plus important. Si sa part de trafic est restée stable entre 2001 et 2009, comme pour le mode routier (autour de 53%), celle-ci a augmenté les années suivantes, pour atteindre près de 58% en 2015.

Tableau 24. Flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique

	Evolution 2001/2015		En 1 an (2015/2014)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	22%	1,5%	6,4%
Route	8%	0,6%	6,0%
Fer	-12%	-0,9%	8,8%
Mer	37%	2,3%	6,6%

Le graphique 38 et le tableau 25 illustrent le volume des échanges avec les pays de l'ancienne Europe des 15.

Graphique 38. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15



On voit que la tendance générale de la courbe est la même que celle du graphique précédent. C'est normal, puisque l'UE 15 représente la grande majorité des marchandises échangées sur le total européen. (Même si cette part diminue : 82% en 2001, 72% en 2015).

En regardant plus en détail, on constate 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 UE15.

De plus, la reprise qui a lieu après 2009 avec la totalité de l'Europe est ici plus tardive (à partir de 2014), ce qui montre que cette reprise a eu lieu davantage avec les pays extérieurs à l'UE15. Ainsi, entre 2001 et 2015, la croissance des marchandises échangées avec l'UE15 n'est que de 8,2% (contre 22,4% avec l'Europe entière).

On constate d'autre part que le mode majoritaire est ici la route, mais sa part de trafic diminue à partir de 2010 au profit du maritime, et l'écart entre les deux modes, supérieur à 10% avant 2010, se resserre pour se situer autour de 6% depuis deux ans. Le tableau 34 illustre bien ce constat, avec une croissance annuelle moyenne supérieure pour le maritime sur les 15 dernières années.

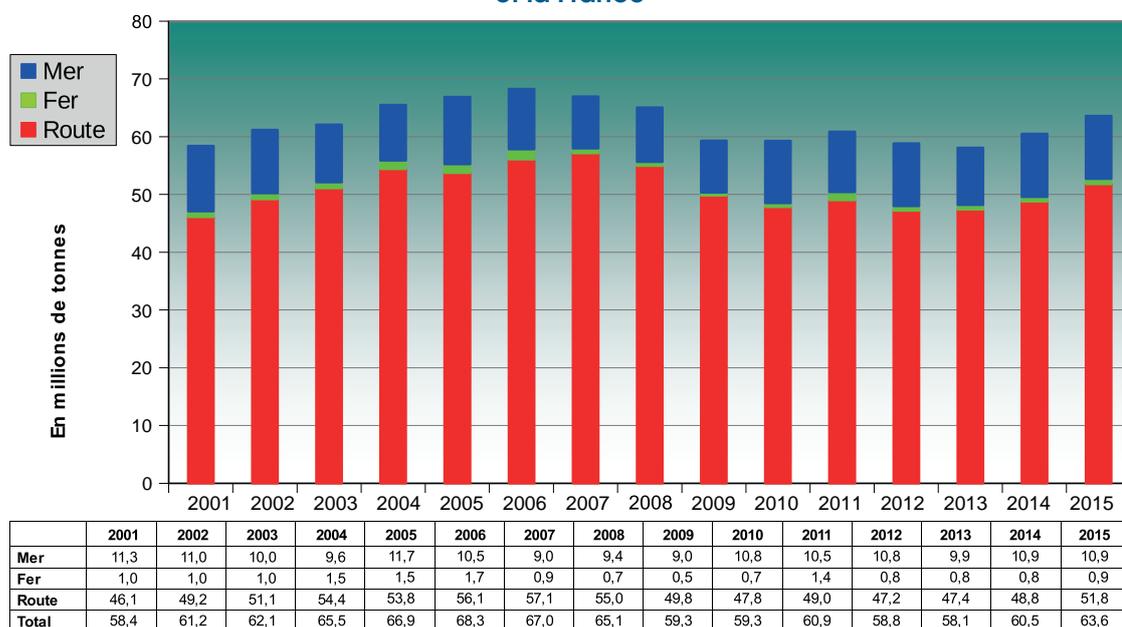
Ceci est dû en grande partie à la baisse importante du trafic routier, qui n'a pas retrouvé le niveau des années 2002 à 2009. Le transport maritime avait baissé aussi entre 2007 et 2009, mais semble retrouver un niveau soutenu, notamment en 2014 et 2015.

Tableau 25. Évolution du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15

	Evolution 2001/2015		En 1 an (2015/2014)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	8%	0,6%	6,8%
Route	4%	0,3%	6,0%
Fer	-12%	-0,9%	9,1%
Mer	15%	1,0%	7,6%

Parmi les échanges avec l'ancienne Europe des 15, le graphique 39 et le tableau 26 mettent l'accent sur l'évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et la France.

Graphique 39. 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 4,6% en deux ans, puis hausse de 9,5% en deux ans).

A l'image de l'UE15, ce n'est donc qu'en 2014 que les échanges augmentent, après cinq ans de stagnation ou de baisse (sauf en 2011). La reprise est cependant plus lente qu'avec l'ensemble de l'UE15 (+ 9,5% entre 2013 et 2015, contre + 12,5% pour l'UE15).

A la différence de l'UE15, et encore plus de l'Europe entière, le mode routier est ici très majoritaire, compte tenu de la proximité entre la France et la Péninsule ibérique.

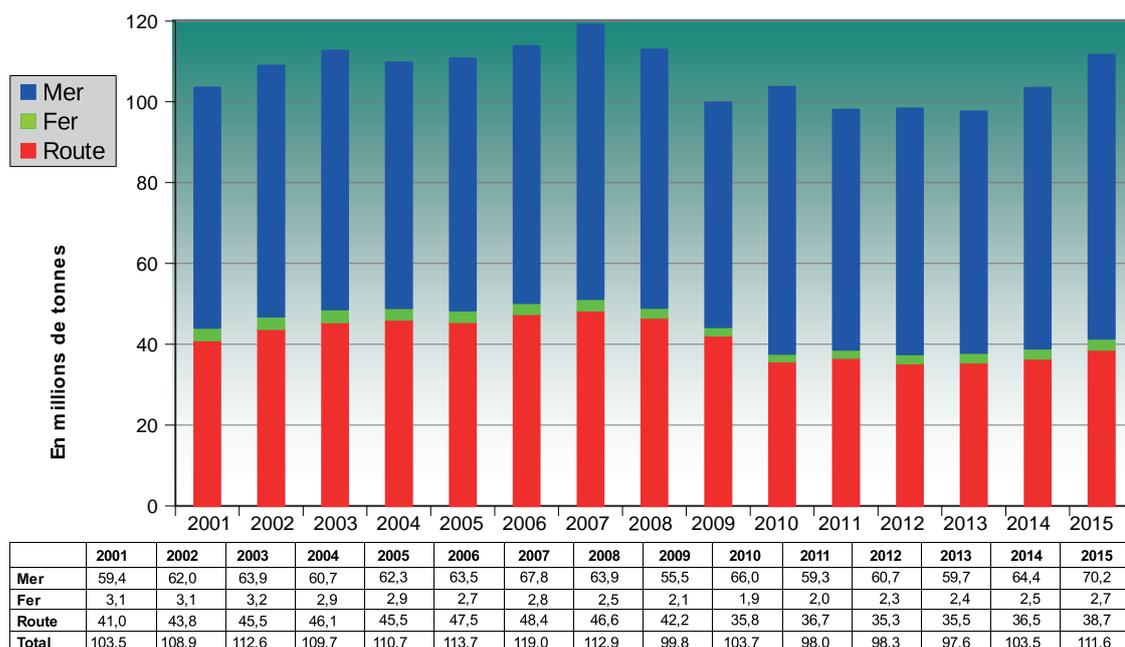
Le trafic maritime, peu important (entre 16 et 20%), a été moins impacté en quantité que la route par la baisse des échanges. C'est donc le trafic routier qui a connu la baisse la plus importante, et, en 2015, la masse des marchandises transportées par la route dépasse de peu celle de 2003, et reste en retrait par rapport à celles des années 2004-2008.

Tableau 26. Évolution du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et la France

	Evolution 2001/2015		En 1 an
	Total	Moyenne annuelle	(2015/2014)
Total	9%	0,6%	5,1%
Route	12%	0,8%	6,1%
Fer	-10%	-0,7%	12,5%
Mer	-4%	-0,3%	0,0%

L'analyse du trafic porte ensuite sur les échanges avec les pays de l'ancienne UE15, sans la France.

Graphique 40. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (sans la France)



Le premier constat est que ce graphique ressemble pour beaucoup à celui des échanges avec l'Europe entière, mais à un niveau deux fois moins élevé.

On a ici à peu près la même répartition entre les modes routier et maritime, avec une prédominance de ce dernier et également une augmentation importante en part de trafic à partir de 2010 (avant 2010, la répartition est à peu près 56% pour le maritime, 42% pour le routier, après 2010, elle est plutôt de 62% -36%).

En terme de quantités, le secteur routier, qui a progressé entre 2001 et 2007 (+18%), a ensuite chuté pendant 5 ans (-27%). Les flux ont remonté les trois dernières années, sans pour autant retrouver les niveaux atteints entre 2001 et 2009.

Le secteur maritime a oscillé de manière irrégulière, mais sans connaître de gros écarts d'une année sur l'autre (sauf entre 2008 et 2010: -13%, puis + 19%). Globalement, on ressent un certain dynamisme du secteur, avec un important regain d'activité sur les deux dernières années (+ 17,6%) qui a permis d'arriver à un niveau d'échanges jamais atteint jusqu'alors.

Un autre constat très parlant : les 12 états de l'UE15 réunis (si on enlève la France, l'Espagne et le Portugal) n'atteignent pas le niveau de flux routiers de la France. On peut en conclure que la France est le seul pays d'Europe à avoir un tel attachement au secteur routier pour ses échanges avec la péninsule ibérique. Cela se comprend dans la mesure où la France est le seul pays limitrophe de la Péninsule.

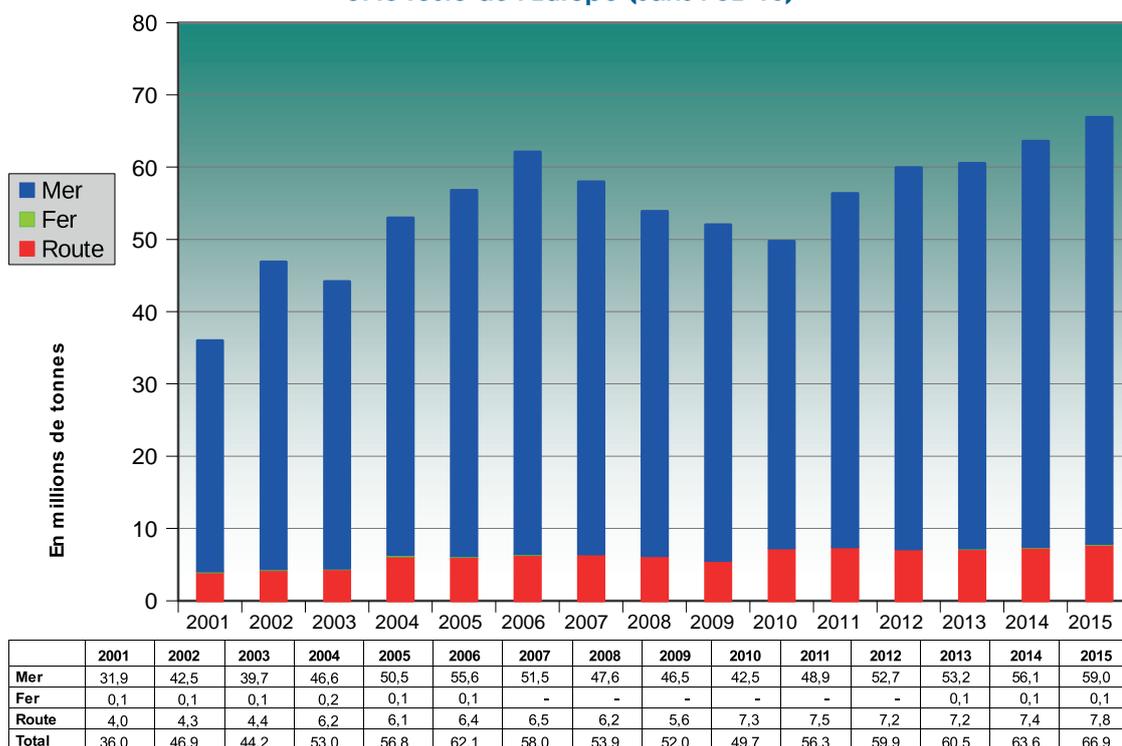
Les autres pays européens ont donc tendance à privilégier le mode maritime, et la tendance se confirme les dernières années, comme en atteste le tableau 27.

Tableau 27. Évolution du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (sans la France)

	Evolution 2001/2015		En 1 an (2015/2014)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	8%	0,5%	7,8%
Route	-6%	-0,4%	6,0%
Fer	-13%	-1,0%	8,0%
Mer	18%	1,2%	9,0%

Le graphique 41 et le tableau 28 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 41. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe (sans l'UE-15)



Après une période de croissance rapide des échanges entre 2001 et 2006 (+72,5%), les pays hors UE15, ont comme les autres, connu une période de baisse jusqu'en 2010 (-20%).

En revanche, il n'y a pas de période de stagnation, et dès 2011, les échanges repartent à la hausse de manière très soutenue (+34,6% entre 2010 et 2015).

Cette évolution des échanges montre bien que la reprise de ceux-ci avec l'Europe entière doit pour beaucoup aux pays hors UE15 (+17,2 millions de tonnes échangées entre 2010 et 2015, alors qu'on n'a que + 12,3 millions de tonnes pour l'UE15 sur la même période).

On constate aussi que le trafic routier est très minoritaire (entre 10 et 12% du trafic total), et même s'il évolue légèrement, c'est de manière beaucoup moins rapide que le mode maritime (entre 2010 et 2015, en quantités, +6,8% pour le mode routier, +38,8 % pour le mode maritime).

Tableau 28. Évolution du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique (sans l'UE-15)

	Evolution 2001/2015		En 1 an (2015/2014)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	86%	4,5%	5,2%
Route	95%	4,9%	5,4%
Fer			
Mer	85%	4,5%	5,2%

6 CONCLUSION

Ce huitième 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° 8 étudie son évolution de 2001 à 2015 pour les modes de transport routier, ferroviaire et aérien.

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

- Pour le transport de voyageurs par la route, le trafic moyen journalier est passé de 119 900 véhicules légers en 2014 à 121 400 en 2015, soit une augmentation du trafic de l'ordre de 1,3%. Par rapport aux données issues du document n° 7 de l'OTP (année 2012), on observe une augmentation de 5,4%, la valeur du trafic moyen journalier étant alors de 115 200 véhicules légers/jour, à son plus bas niveau depuis 2001.
- Le trafic d'autocars a connu une croissance de 7,2% entre 2012 et 2015. Au cours de cette période, le nombre d'autocars comptés chaque jour aux points de passage frontaliers est passé de 690 à 740. Cette croissance n'est cependant pas régulière puisqu'on a observé un trafic moyen journalier de 660 autocars en 2014, soit une diminution de 4,4% entre 2012 et 2014.
- Le trafic ferroviaire, entre 2012 et 2015, connaît une augmentation très importante du nombre de voyageurs. Celui-ci est passé de 1,07 millions en 2012 à 1,73 en 2015, soit une augmentation de 61,6%, expliquée par l'ouverture du service des trains directs à grande vitesse entre l'Espagne et la France.
- Le transport aérien confirme la progression constatée lors du précédent rapport de l'OTP, connaissant une nette augmentation du nombre de ses usagers entre 2012 et 2015. Il est ainsi passé de 85,6 millions de voyageurs à 102,5 millions, ce qui représente une hausse de 19,7% sur cette période et entraîne une participation plus grande du mode aérien dans la répartition modale. De cette manière, la tendance à la croissance observée sur la période 2001-2012 (de 34,6% à 44,9%) se confirme en 2015. Ainsi, avec 47,3%, le transport aérien devient le premier mode de transport de passagers entre la France et la péninsule ibérique.
- En considérant l'ensemble des différents modes de transport, on constate qu'en 2015, un total de 216,7 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. Alors qu'en 2012, ce total atteignait 190,5 millions de voyageurs. On a donc connu sur cette période une hausse importante, de l'ordre de 13,8%.

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 2015, ainsi que les résultats de l'enquête Transit.



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 2015, a été de 19 100 poids lourds par jour, ce qui équivaut à un total annuel de 98,4 millions de tonnes de marchandises échangées. Si on compare ces valeurs à celles présentées en 2012 dans le document n° 7 de l'OTPI (17 400 poids lourds par jour et 89,9 millions de tonnes échangées), on constate une hausse du trafic de 9,8% et une hausse de la masse de marchandises échangées de 9,5%.
- Entre 2012 et 2015, le trafic de marchandises par voie ferrée confirme la progression observée lors du précédent rapport. Les marchandises transportées sont ainsi passées de 3,0 millions de tonnes en 2012 à 3,7 millions de tonnes en 2015 selon les données d'Eurostat, soit une croissance de plus de 21%. Ce total représente environ 1,5% du volume total du transport de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe géographique, contre 1,4% en 2012. Cependant, la part modale du transport ferroviaire de marchandises de l'année 2001 (2,1%) n'a pas été encore atteinte.
- Le transport de marchandises par voie maritime confirme lui aussi sa progression, atteignant ainsi 140,1 millions de tonnes transportées avec le reste de l'Europe géographique en 2015, contre 124,3 en 2012, soit une hausse de 12,7%. Cette augmentation du transport maritime est liée aux flux entre la Péninsule Ibérique et d'autres pays que la France, on voit en effet que les échanges par voie maritime avec la France ont augmenté de moins de 1%.
- Entre 2012 et 2015, le total des marchandises échangées avec l'Europe géographique est passé de 217,1 millions de tonnes à 242,2 millions de tonnes, soit une augmentation de 11,6%. Les pays de l'ancienne UE-15 sont toujours les principaux partenaires commerciaux de la Péninsule ibérique, avec environ 72,2% des marchandises échangées (175,2 millions de tonnes en 2015), cette part étant quasiment stable depuis 2012.
- Le transport maritime consolide sa position de premier mode de transport de marchandises, augmentant sa part dans les échanges commerciaux, passant de 57,3% en 2012 à 57,8% en 2015.

