

Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

SUPPLÉMENT AU DOCUMENT N°7

PRINCIPAUX CHIFFRES ACTUALISÉS POUR LES ANNÉES 2013 ET 2014

JUILLET 2016

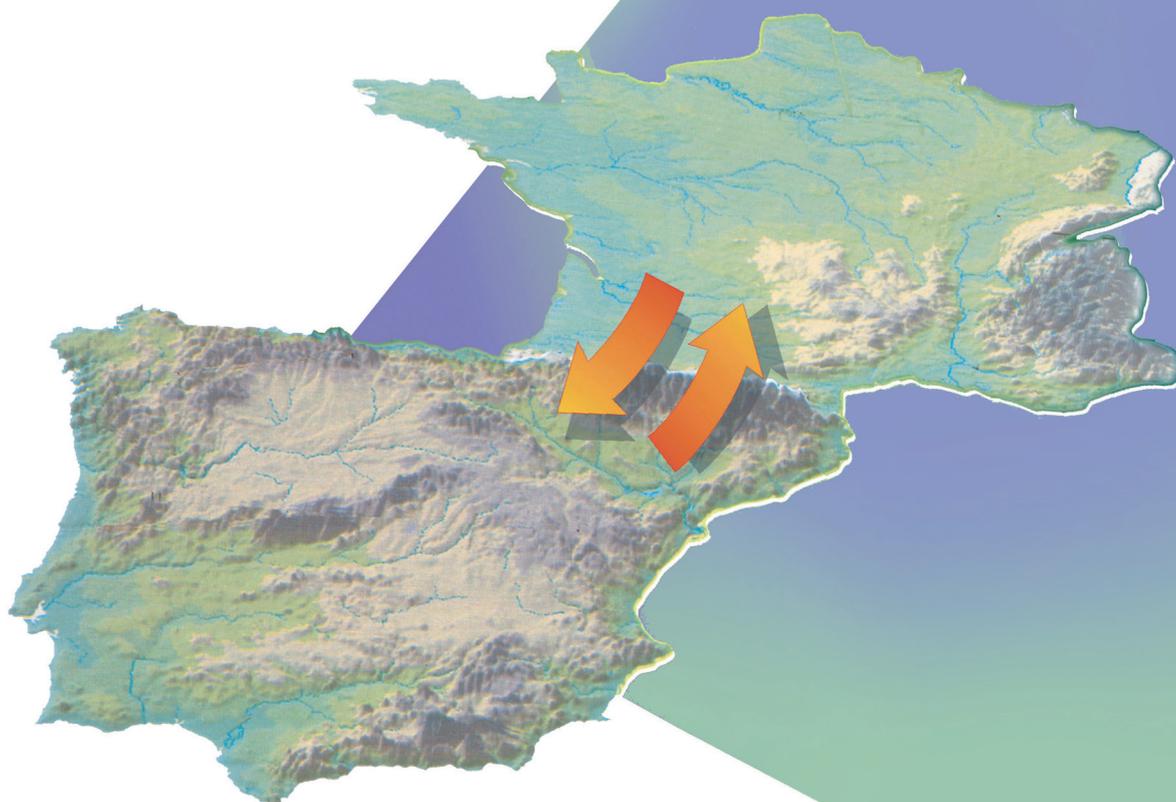


MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO



Titre de l'ouvrage : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées - Supplément au document n°7

Année d'édition : Juillet 2016

Rédaction : Secretaria General de Transporte - Ministerio de Fomento

Traduction : DREAL Occitanie

1.1 Préambule

Carte 1. Réseau routier structurant
Actualisation de la carte 8 (page 32) de l'OTP n°7



Sources : Ministerio de Fomento pour l'Espagne et Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer pour la France

Au total, 27 liaisons routières, de différentes catégories, relie l'Espagne et la France à travers les Pyrénées ; l'une d'entre elles traverse la principauté d'Andorre.

Les principales voies de connexion sont les autoroutes côtières (A8-A63 pour la façade atlantique et A7-A9 pour la façade méditerranéenne) sur lesquelles circulent 39% du trafic transfrontalier.

Carte 2. Réseau ferroviaire
Actualisation de la carte 11 (page 36) de l'OTP n°7



Sources : Ministerio de Fomento pour l'Espagne et Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer pour la France

Il existe 6 lignes ferrées, de différents types de service, à la frontière franco-espagnole (dans l'ordre de l'Atlantique à la Méditerranée) :

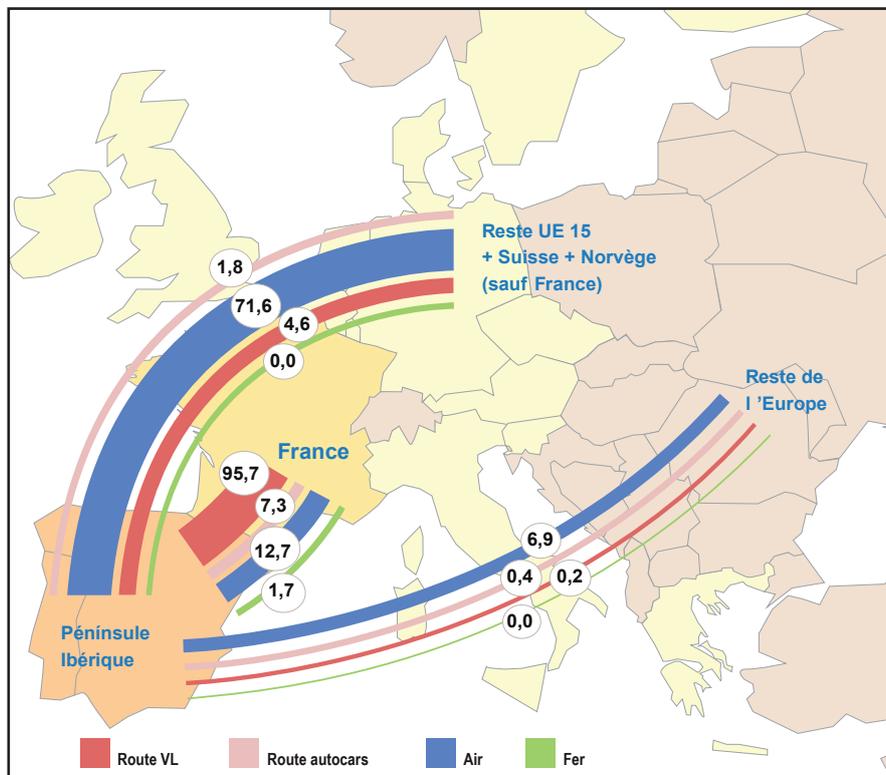
- Irún - Hendaya,
- Lasarte Oria - Hendaya,
- Canfranc - sans continuité actuellement,
- Puigcerdà - la Tour de Carol,
- Figueres - Perpignan,
- Portbou - Cerbère.

La majorité des voyageurs et marchandises qui passent la frontière en chemin de fer le font par les lignes internationales, à Irún, au tunnel du Perthus ou à Portbou.

Les liaisons Lasarte Oria - Hendaya et Puigcerdà - la Tour de Carol assurent principalement un service voyageurs au niveau local.

Carte 3. Répartition des flux de voyageurs en 2014 entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe par mode de transport (en millions de voyageurs) pour les 3 périmètres (France, reste de l'UE15¹ sauf France + Suisse et Norvège, reste de l'Europe²)

Actualisation de la carte 27 (page 71) de l'OTP n°7



Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, d'ASF et des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, du Centre d'exploitation du tunnel du Somport, d'AENA S.A., des Aéroports du Portugal, d'Eurostat, de Comboios do Portugal (CP), de Renfe et d'Euskotren.

Tableau 1. Synthèse des flux de voyageurs de la Péninsule Ibérique (en millions de voyageurs)

Actualisation du tableau 23 (page 70) de l'OTP n° 7

Mode de transport	France (Graphique A)	Reste de l'UE15 sans la France + Suisse + Norvège (Graphique B)	Reste de l'Europe			Total (Graphique C)
			Pays ayant adhéré en 2004	Pays ayant adhéré en 2007	Croatie (adhésion en 2013) et autres	
Route VL	95,7	4,6	0,1	0,1	0,0	100,5
Route Autocars	7,3	1,8	0,3	0,1	0,0	9,5
Fer	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7
Air	12,7	71,6	2,2	1,4	3,3	91,2
Total	117,4	78,0	2,6	1,6	3,3	202,9

Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, d'ASF et des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, du Centre d'exploitation du tunnel du Somport, d'AENA S.A., des Aéroports du Portugal, d'Eurostat, de Comboios do Portugal (CP), de Renfe et d'Euskotren.

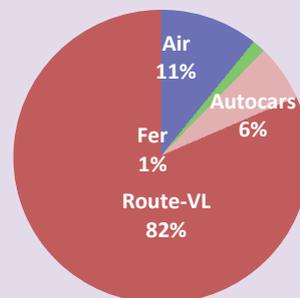
¹ L'UE15 fait référence à l'Union européenne avec les 15 pays membres qui la composaient avant 2004 (France, Allemagne, Italie, Belgique, Pays Bas, Luxembourg, Royaume Uni, Irlande, Danemark, Grèce, Espagne, Portugal, Suède, Finlande et Autriche).

² C'est à dire l'ensemble des pays suivants : les 10 pays intégrés à l'Union européenne en 2004 (Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Chypre, Malte), les 2 pays intégrés à l'Union européenne en 2007 (Bulgarie, Roumanie), le pays intégré en 2013 (Croatie), les pays candidats (Albanie, Ancienne République Yougoslave de Macédoine, Monténégro, Serbie et Turquie) et les autres pays (Bosnie-Herzégovine, Moldavie, Ukraine, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan, Islande).

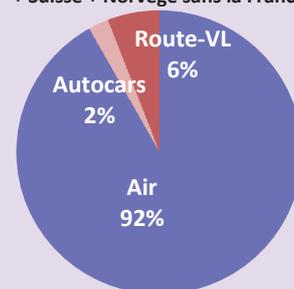
Graphique 1. Répartition modale des voyageurs entre la Péninsule Ibérique et l'Europe en 2014

Actualisation du graphique 24 (page 70) de l'OTP n° 7

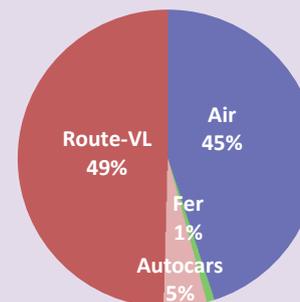
Graphique A Péninsule Ibérique - France



Graphique B Péninsule Ibérique - reste UE15 + Suisse + Norvège sans la France



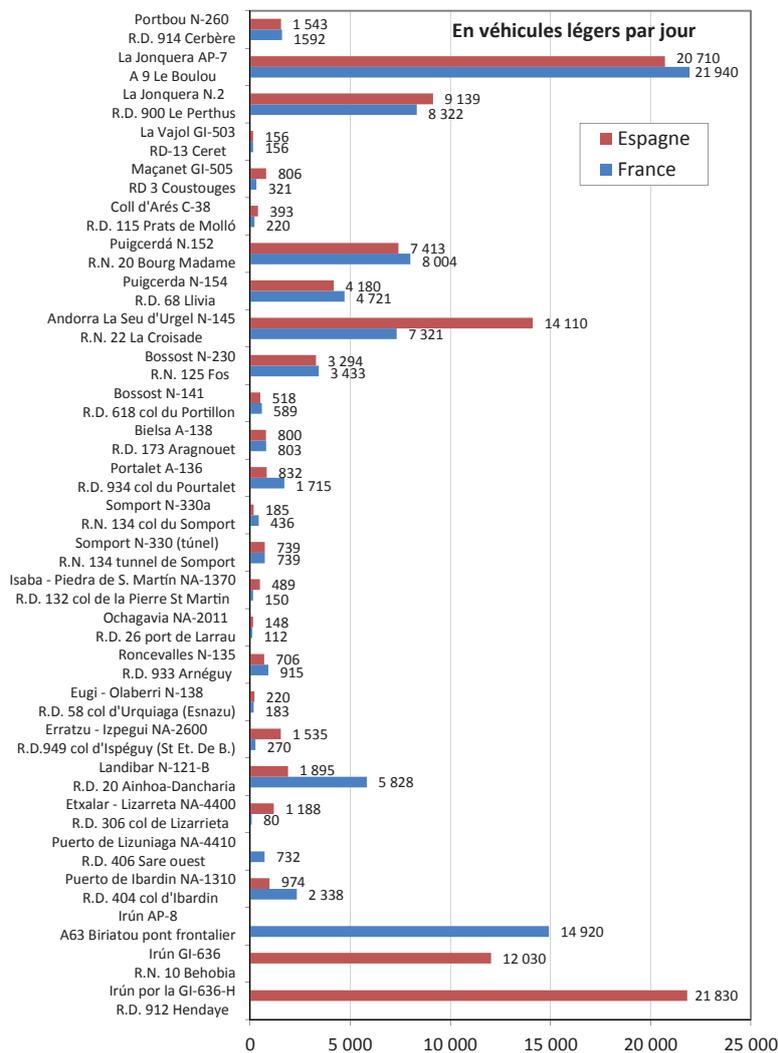
Graphique C Péninsule Ibérique - Europe



2.1. Route

Graphique 2. Trafics moyens journaliers annuels des véhicules légers aux passages frontaliers en 2014 (somme des 2 sens de circulation)

Actualisation du graphique 17 (page 47) de l'OTP n° 7

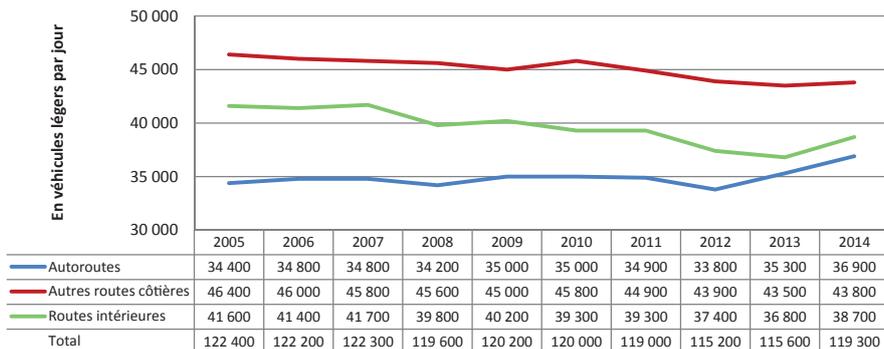


Nota : Les trafics moyens journaliers observés par les 2 pays ne coïncident pas de manière uniforme du fait de la plus ou moins grande proximité des stations de comptages de part et d'autre de la frontière. Le cas le plus marquant est celui de la traversée d'Andorre (N145 côté Espagne et N22 côté France) puisque ce n'est pas seulement un lieu de passage mais plutôt un pays qui génère par lui-même un trafic important et inégal vers la France d'une part et l'Espagne d'autre part.

Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, d'ASF et des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

Graphique 3. Évolution du trafic moyen journalier annuel des véhicules légers sur l'ensemble de la chaîne des Pyrénées

Actualisation du graphique 18 (page 48) de l'OTP n° 7



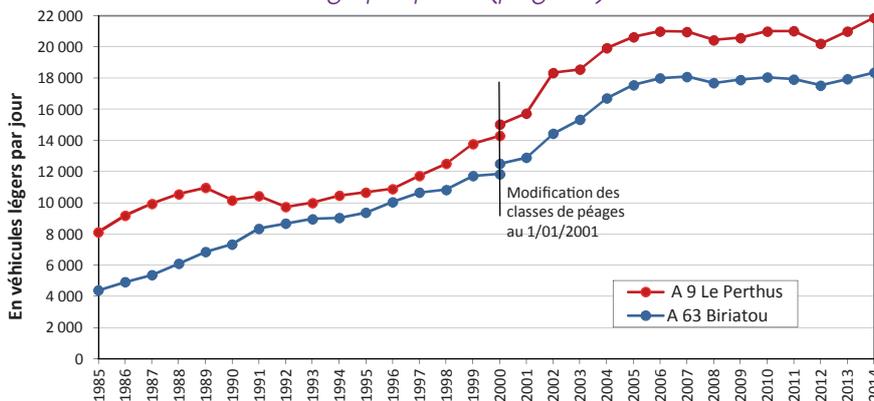
Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, d'ASF et des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

Le nombre moyen de véhicules légers qui ont traversé la frontière franco-espagnole chaque jour était de 115 600 en 2013 et 119 300 en 2014, dont 32% par les 2 autoroutes, 38% par les autres routes côtières et 30% par les routes intérieures.

Le trafic des véhicules légers a augmenté de 3,2% en 2014 par rapport à l'année 2013, et de 0,3% en 2013 par rapport à l'année 2012. Globalement, entre 2005 et 2014, le trafic des véhicules légers qui traverse la frontière franco-espagnole a diminué de 2,5%.

Graphique 4. Évolution du trafic moyen journalier annuel des véhicules légers sur les 2 autoroutes

Actualisation du graphique 21 (page 63) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données ASF – péages

Le graphique ci-dessus représente l'évolution du trafic des véhicules légers (soit les véhicules de catégories 1, 2 et 5 de péage) mesuré aux barrières de péage du Perthus sur l'autoroute A9 et de Biriattou sur l'autoroute A63 en France.

Tableau 2. Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées en véhicules légers en 2014 et répartition échange – transit (en millions de voyageurs par an)

Actualisation du tableau 6 (page 49) de l'OTP n° 7

	TMJA (en VL/jour)	Taux de remplissage des VL	Nombre de voyageurs par an (en millions)	% transit	Voyageurs en transit (en millions/an)	Voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Perthus	21 940	2,61	20,90	15,0%	3,14	17,77
A63 Biriattou	14 920	2,51	13,67	8,0%	1,09	12,58
Les 4 passages intérieurs enquêtés	19 358	2,19	15,47	0,8%	0,12	15,35
Les autres passages intérieurs	19 318	2,19	15,44	0,8%	0,12	15,32
Les autres passages côtiers	43 774	2,19	34,99	0,8%	0,28	34,71
Total	119 310	2,31	100,48	4,7%	4,76	95,72
Arrondi à			100,5		4,8	95,7

Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, d'ASF et des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

Entre 2012 et 2014, le trafic de véhicules légers a augmenté sur les 2 autoroutes concédées françaises. L'augmentation a été plus importante au Perthus qu'à Biriattou :

- A9 Le Perthus : + 3,9% en 2013 et + 4,1% en 2014 ;
- A63 Biriattou : + 2,3% en 2013 et + 2,3% en 2014.

Le flux de voyageurs qui traversent les Pyrénées est estimé à partir :

- Des trafics de véhicules légers mesurés par les comptages automatiques ;
- Des taux d'occupation des véhicules.

Le taux d'occupation des véhicules est estimé à partir des enquêtes par interview réalisées en 2013-2014 sur les 2 autoroutes françaises et en 2010 sur les 4 principaux passages centraux :

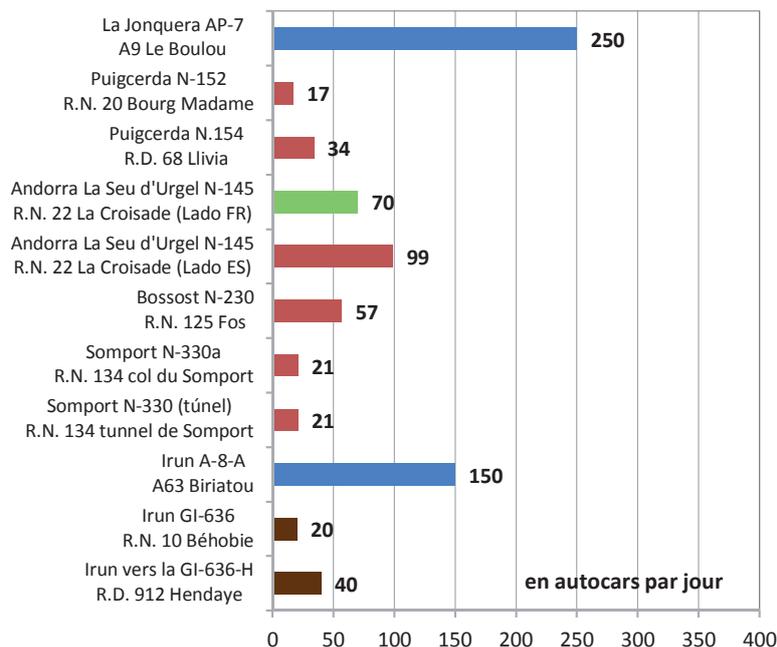
- 2,61 personnes par véhicules légers au Perthus (A9) ;
- 2,51 personnes par véhicules légers à Biriattou (A63) ;
- 2,19 personnes par véhicules légers pour les autres passages.

Les enquêtes par interview permettent également de connaître l'origine et la destination des véhicules et donc la répartition échange / transit :

- 85% / 15% au Perthus ;
- 92% / 8% à Biriattou ;
- 99% / 1% sur les autres passages.

Graphique 5. Trafics moyens journaliers annuels des autocars aux passages frontaliers en 2014 (somme des 2 sens de circulation)

Actualisation du graphique 19 (page 50) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, du Centre d'exploitation du tunnel du Somport, de la Diputación de Guipúzcoa et d'ASF.

Le graphique ci-dessus qui représente le trafic moyen journalier des autocars résultent de sources très variables :

- Les barres bleues représentent le trafic sur les 2 autoroutes françaises (A9 et A63) ;
- Les barres rouges font référence aux données de la « Mapa de tráfico 2014 » de la Dirección General de Carreteras du Ministerio de Fomento ;
- La barre verte représente le trafic de la Croisade vers Andorre, du côté français ;
- Les barres brunes proviennent des comptages manuels 2011 de la Guipuzcoa.

Tableau 3. Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées en autocars en 2014 et répartition échange - transit (en millions de voyageurs par an)

Actualisation du tableau 15 (page 59) de l'OTP n° 7

	TMJA (en autocars par jour)	Taux d'occupation	Nombre de voyageurs par an (en millions)	% transit	Voyageurs en transit (en millions/an)	Voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Perthus	250	42	3,83	49%	1,88	1,95
A63 Biriadou	150	31	1,70	16%	0,27	1,43
Les 4 passages intérieurs enquêtés	165	38	2,29	0%	-	2,29
Les autres passages intérieurs	55	38	0,76	0%	-	0,76
Les autres passages côtiers	60	38	0,83	0%	-	0,83
Total	680	38	9,41	23%	2,15	7,26
Arrondi à			9,4		2,1	7,3

Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, du Centre d'exploitation du tunnel du Somport, de la Diputación de Guipúzcoa et d'ASF.

Le nombre moyen d'autocars qui ont traversé la frontière franco-espagnole chaque jour était de **708 en 2013 et 680 en 2014**, dont 59% par les 2 autoroutes du littoral.

Le trafic des autocars a augmenté en 2013 par rapport à l'année 2012, et a diminué de 4,0% en 2014 par rapport à l'année 2013.

Le flux de voyageurs qui traversent les Pyrénées en autocars est estimé à partir :

- Des trafics d'autocars mesurés par les comptages ;
- Des taux d'occupation des autocars.

Le taux d'occupation est estimé à partir des enquêtes autocars réalisées en 2012 sur les 2 autoroutes et en 2010 sur les 4 principaux passages centraux. Le taux d'occupation moyen obtenu est le suivant :

- 42 passagers par autocar au Perthus (A9) ;
- 31 passagers par autocar à Biriadou (A63) ;
- 38 passagers par autocar pour les autres passages.

Les enquêtes par interview permettent également de connaître l'origine et la destination des véhicules et donc la répartition échange / transit :

- 51% / 49% au Perthus ;
- 84% / 16% à Biriadou ;
- Aucun transit sur les passages centraux.

2.2. Ferroviaire

Tableau 4. Évolution du flux ferroviaire de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe (en nombre de voyageurs par an)

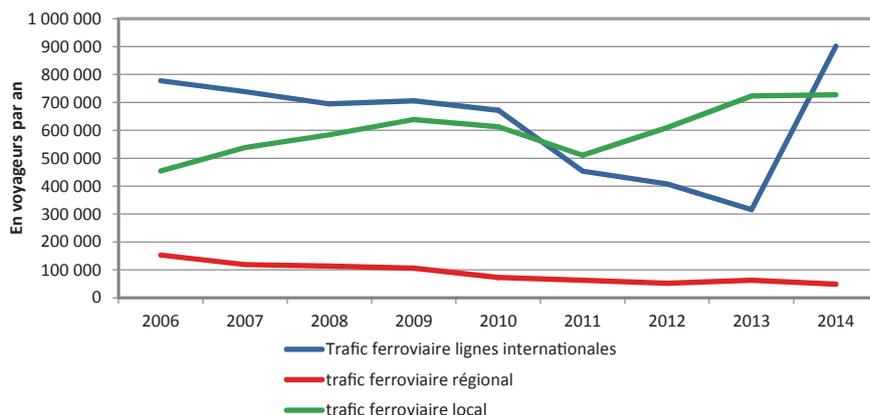
Actualisation du tableau annexé au graphique 22 (page 66) de l'OTP n° 7

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Trafic ferroviaire lignes internationale	778 000	739 000	695 000	706 000	672 000	454 000	408 000	316 000	902 000
Espagne - France	565 000	563 000	526 000	554 000	529 000	320 000	301 000	247 000	824 000
Espagne - reste de l'Europe	102 000	81 000	68 000	66 000	60 000	56 000	40 000		
Portugal - France	111 000	95 000	101 000	86 000	83 000	78 000	67 000	69 000	78 000
trafic ferroviaire régional	153 000	119 000	113 000	106 000	73 000	63 000	52 000	63 000	49 000
trafic ferroviaire local	455 000	539 000	584 000	639 000	613 000	511 000	610 000	723 000	727 000
Barcelone - Latour de Carol	16 000	16 000	12 000	15 000	15 000	7 000	6 000	22 000	25 000
Lasarte Oria - Hendaye (Euskotren)	439 000	523 000	572 000	624 000	598 000	503 000	603 000	701 000	702 000
TOTAL	1 386 000	1 397 000	1 392 000	1 451 000	1 358 000	1 028 000	1 070 000	1 102 000	1 678 000

Source : réalisé à partir des données d' Eurostat - rail_pa_intcmng et rail_pa_intgong - pays déclarant Espagne pour le trafic des lignes internationales, de Comboios du Portugal (CP) pour le trafic Portugal-France, de la RENFE et d'Euskotren pour les autres flux.

Graphique 6. Évolution du flux ferroviaire de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe

Actualisation du graphique 22 (page 66) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données d' Eurostat - rail_pa_intcmng et rail_pa_intgong - pays déclarant Espagne pour le trafic des lignes internationales, de Comboios du Portugal (CP) pour le trafic Portugal-France, de la RENFE et d'Euskotren pour les autres flux.

En 2014, plus de la moitié des voyageurs qui ont franchi la frontière en train, l'ont fait par les lignes internationales (54%). Les voyageurs qui ont emprunté la desserte locale des Euskotren représentent 43% du flux ferroviaire total. L'augmentation en 2014 du nombre de voyageurs sur les lignes internationales est à mettre en relation avec la mise en service des trains directs à grande vitesse entre la France et l'Espagne.

Le nombre annuel de voyageurs qui ont franchi les Pyrénées en train a été de 1,10 millions en 2013 et de 1,68 millions en 2014. Cette progression est entièrement due à l'augmentation du transport ferroviaire international entre la France et l'Espagne.

Le nombre de voyageurs qui franchissent la frontière franco-espagnole en train est resté relativement stable de 2006 à 2010, aux alentours de 1,4 millions de voyageurs par an. En 2011, il est descendu à 1,0 million de voyageurs (- 24%) et il est remonté en 2012, 2013 et particulièrement en 2014 (+ 52%).

Le trafic ferroviaire international de voyageurs pour l'année 2014 est supérieur à celui de l'année 2006 (+ 16%).

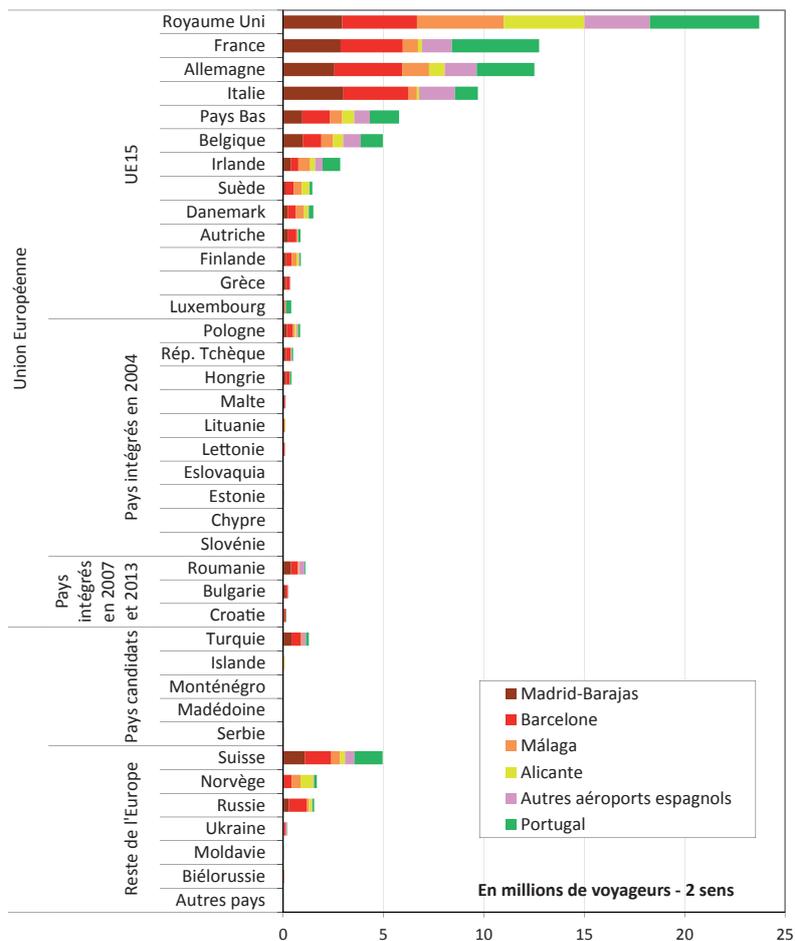
Le trafic ferroviaire régional a diminué de 2006 à 2014 de 12% par an en moyenne, même si il est produit une augmentation ponctuelle en 2013.

Le nombre de voyageurs sur les lignes locales a globalement augmenté de 6% par an en moyenne entre 2006 et 2014, même si une diminution de 20% s'est produite dans la période 2009-2011.

2.3. Transport aérien

Graphique 6. Trafic de voyageurs aériens entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe en 2014

Actualisation du graphique 23 (page 68) de l'OTP n° 7

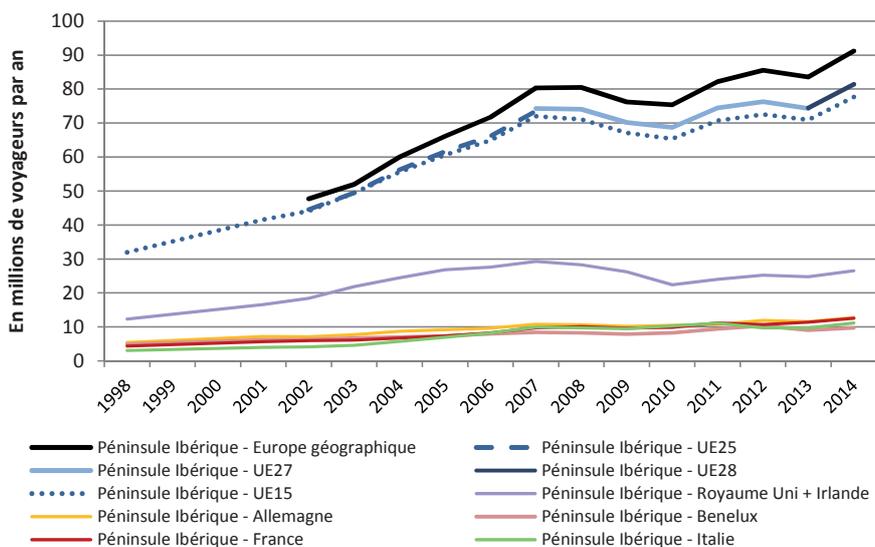


Source : réalisé à partir des données de l'AENA S.A. et des Aeroportos du Portugal

Le nombre total de passagers aériens entre la Péninsule Ibérique et l'Europe s'est élevé à 91,2 millions de voyageurs pour l'année 2014. Ce chiffre ne prend pas en compte les flux en provenance ou à destination des îles de l'Espagne et du Portugal.

Le pays qui génère le plus important flux aérien de voyageurs avec la Péninsule Ibérique est le Royaume Uni, suivi par la France, l'Allemagne et l'Italie.

Graphique 7. Évolution du flux de voyageurs aériens entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe entre 1998 et 2014



Source : réalisé à partir des données de l'AENA S.A. et des Aeroportos du Portugal

Entre 2004 et 2014, le flux de voyageurs par voie aérienne entre la Péninsule Ibérique et l'Europe a globalement augmenté de 50%. Cependant, sur quelques années spécifiques, 2008, 2009 et 2013, le flux de voyageurs aériens a diminué ponctuellement. Pour la dernière année, 2014, le flux de voyageurs aériens a augmenté de 9,1% par rapport à l'année 2013.

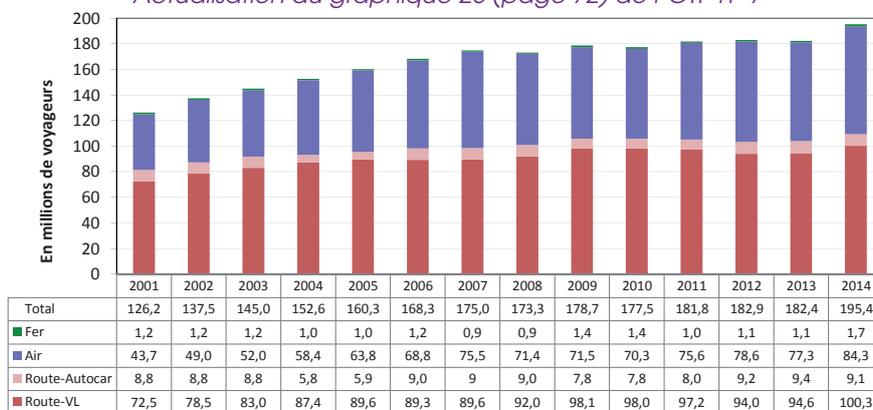
2.4. Évolution

Ce présent chapitre rassemble les données sur les flux de voyageurs à recueillies dans le présent document et dans les documents antérieurs de l'OTP :

- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003).
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003).
- Données 2003 : Supplément du Document n° 3, principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004).
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006).
- Données 2005 : Supplément du Document n° 4, principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007).
- Données 2006 : Document n° 5 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2008).
- Données 2007 et 2008 : Supplément du Document n° 5, principaux chiffres actualisés pour l'année 2008 (août 2010).
- Données 2009 : Document n° 6 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2008)
- Données 2010 et 2011 : Supplément du Document n° 6, principaux chiffres actualisés pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013).
- Données 2012 et 2013 : Document n° 7 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (avril 2015).

Graphique 8. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (plus la Suisse et la Norvège)

Actualisation du graphique 25 (page 72) de l'OTP n° 7



Entre 2001 et 2014, flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15 plus la Suisse et la Norvège a augmenté en moyenne de 3,4% par an.

En 2014, l'augmentation tous modes confondus s'est élevée à 7,1% par rapport à l'année 2013. Chaque mode pris individuellement, à l'exception du transport par autocars, a augmenté entre 2013 et 2014 : + 54,5% pour le ferroviaire et + 9,1% pour l'aérien.

Tableau 5. Évolution en termes relatifs, des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (plus la Suisse et la Norvège)

Actualisation du tableau 24 (page 74) de l'OTP n° 7

	Evolution 2001/2014		En 1 an (2014/2013)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	55%	3,4%	7,1%
Route-VL	38%	2,5%	6,0%
Route-Autocar	3%	0,3%	-3,2%
Fer	42%	2,7%	54,5%
Air	93%	5,2%	9,1%

Graphique 9. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France

Actualisation du graphique 26 (page 73) de l'OTP n° 7

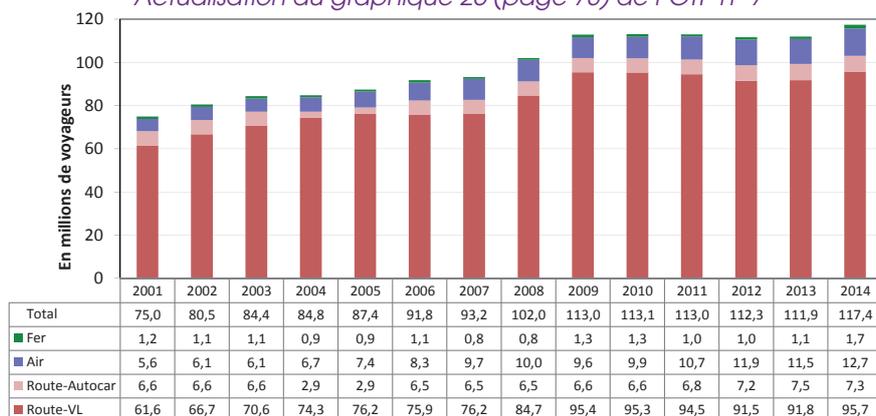


Tableau 6. Évolution en termes relatifs, des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France

Actualisation du tableau 25 (page 74) de l'OTP n° 7

	Evolution 2001/2014		En 1 an (2014/2013)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	57%	3,5%	4,9%
Route-VL	55%	3,4%	4,2%
Route-Autocar	11%	0,8%	-2,7%
Fer	42%	2,7%	54,5%
Air	127%	6,5%	10,4%

Graphique 10. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE15 + Suisse + Norvège sans la France

Actualisation du graphique 26 (page 73) de l'OTP n° 7



Tableau 6. Évolution en termes relatifs, des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE15 + Suisse + Norvège sans la France

Actualisation du tableau 26 (page 74) de l'OTP n° 7

	Evolution 2001/2014		En 1 an (2014/2013)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	52%	3,3%	10,6%
Route-VL	-58%	-6,4%	64,3%
Route-Autocar	-18%	-1,5%	-5,3%
Fer	-	-	-
Air	88%	5,0%	8,8%

Le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et la France a augmenté de 57% dans la période 2001-2014.

A noter la hausse enregistrée sur la dernière année (2013-2014) pour le transport ferroviaire de voyageurs (+ 54,5%).

Pour le mode routier, le transport de voyageurs en autocar a diminué de 2,7% entre 2013 et 2014, tandis que celui en véhicules légers a augmenté de 4,2% sur la même période.

Le transport de voyageurs par le mode aérien a également augmenté sur la dernière année (+ 10,4%).

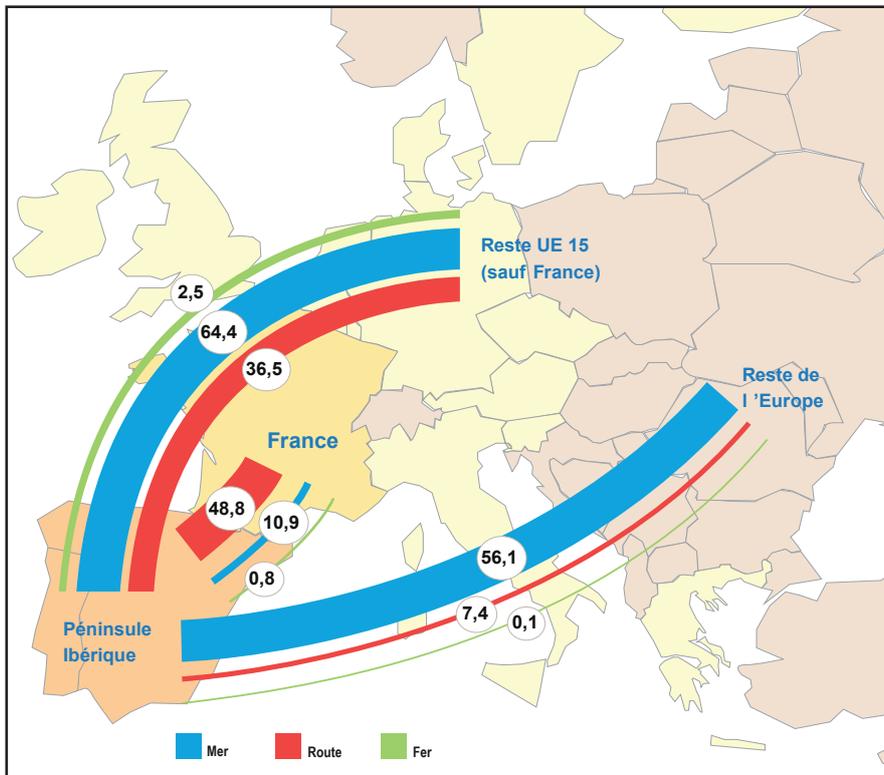
Le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15 plus la Suisse et la Norvège sans la France a augmenté de 52% dans la période 2001-2014.

A noter l'augmentation du transport aérien de voyageurs en 2014 (+ 8,8%).

Pour le mode routier, le transport de voyageurs en autocar a diminué et celui en véhicules légers a augmenté.

Carte 4. Répartition des flux de marchandises en 2014 entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe par mode de transport (en millions de tonnes) pour les 3 périmètres (France, reste de l'UE15³ sauf France, reste de l'Europe⁴)

Actualisation de la carte 37 (page 99) de l'OTP n°7



Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, d'ASF, de l'Enquête Transit 2010, d'Eurostat, d'Eurostat, des Puerstos del Estado, de l' Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) du Portugal.

Tableau 8. Synthèse des flux de marchandises de la Péninsule Ibérique à travers les Pyrénées (en millions de tonnes)

Actualisation du tableau 32 (page 98) de l'OTP n° 7

Mode de transport	France (Graphique A)	Reste de l'UE15 sans la France (Graphique B)	Reste de l'Europe			Total (Graphique C)
			Pays ayant adhéré en 2004	Pays ayant adhéré en 2007	Croatie (adhésion en 2013) et autres*	
Route	48,8	36,5	5,1	0,6	1,7	92,8
Fer	0,8	2,5				3,4
Mer	10,9	64,4	5,6	4,0	46,5	131,4
Total	60,6	103,5	10,8	4,5	48,2	227,6

* Autres pays : pays candidats en 2014 (Islande, Macédoine, Monténégro, Serbie, Turquie) et Albanie, Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Groenland, Iles Feroe, Moldavie, Monaco, Norvège, Russie, San Marin, Suisse et Ukraine.

Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, d'ASF, de l'Enquête Transit 2010, d'Eurostat, d'Eurostat, des Puerstos del Estado, de l' Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) du Portugal.

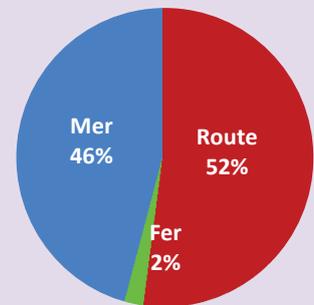
³L'UE15 fait référence à l'Union européenne avec les 15 pays membres qui la composaient avant 2004 (France, Allemagne, Italie, Belgique, Pays Bas, Luxembourg, Royaume Uni, Irlande, Danemark, Grèce, Espagne, Portugal, Suède, Finlande et Autriche).

⁴C'est à dire l'ensemble des pays suivants : les 10 pays intégrés à l'Union européenne en 2004 (Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovaquie, Chypre, Malte), les 2 pays intégrés à l'Union européenne en 2007 (Bulgarie, Roumanie), le pays intégré en 2013 (Croatie), les pays candidats (Albanie, Ancienne République Yougoslave de Macédoine, Monténégro, Serbie et Turquie) et les autres pays (Bosnie-Herzégovine, Moldavie, Ukraine, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan, Islande, Suisse et Norvège).

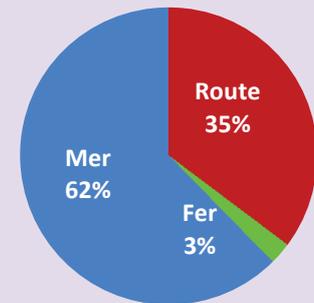
Graphique 12. Répartition modale des marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'Europe en 2014

Actualisation du graphique 38 (page 98) de l'OTP n° 7

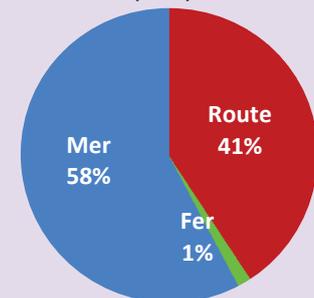
Graphique A
Péninsule Ibérique - France



Graphique B
Péninsule Ibérique - Reste UE15 sans la France

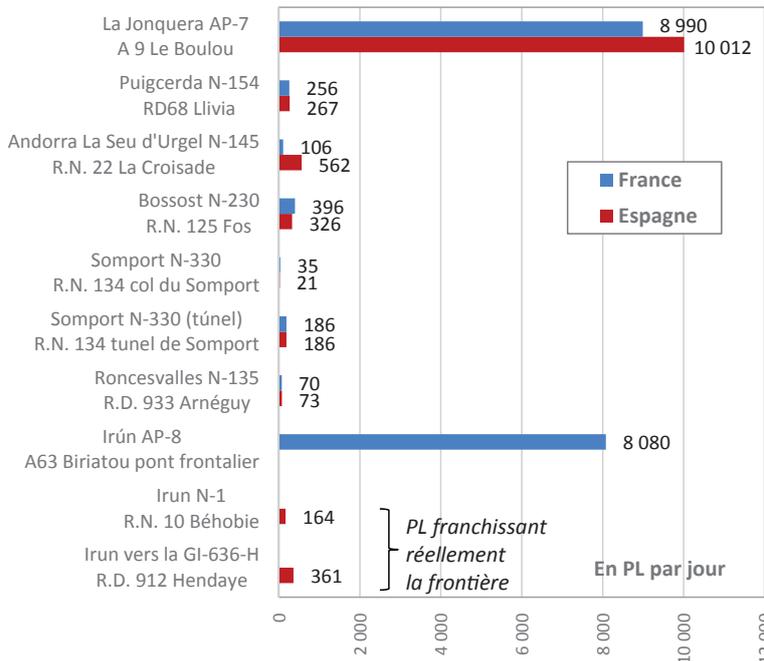


Graphique C
Péninsule Ibérique - Europe (Total)



Graphique 11. Trafic moyen journalier annuel des poids lourds aux principaux passages frontaliers en 2014 (somme des 2 sens de circulation)

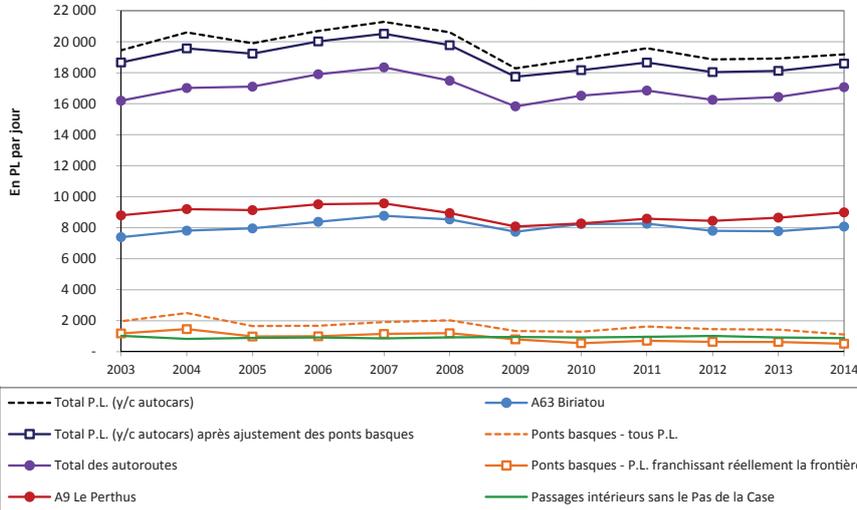
Actualisation du graphique 27 (page 76) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales et d'ASF.

Graphique 12. Évolution du trafic moyen journalier annuel des poids lourds qui franchissent la frontière franco-espagnole

Actualisation du graphique 28 (page 77) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, d'ASF et de l'enquête transit 2010.

Le calcul du nombre de poids lourds intègre les résultats de l'enquête Transit 2010 sur les 2 ponts basques (Irún N-1 / RN10 Béhoïbie et Irún à la GI-636-H / RD912 Hendaye Pont Saint Jacques) qui a identifié un important trafic parasite.

Le total des poids lourds (P.L.) ayant franchi la frontière franco-espagnole s'est élevé à 18 100 P.L./jour en 2013 et 18 600 en 2014, y compris les autocars. Le total des P.L. de marchandises s'est élevé à 17 500 P.L./jour en 2013 et 18 000 en 2014. En 2014, 92% d'entre eux ont emprunté les 2 autoroutes et seulement 5%, soit environ 850 P.L./jour ont emprunté les passages intérieurs (N135/RD933, N330/RN134, N230/RN125 et N154/RD68).

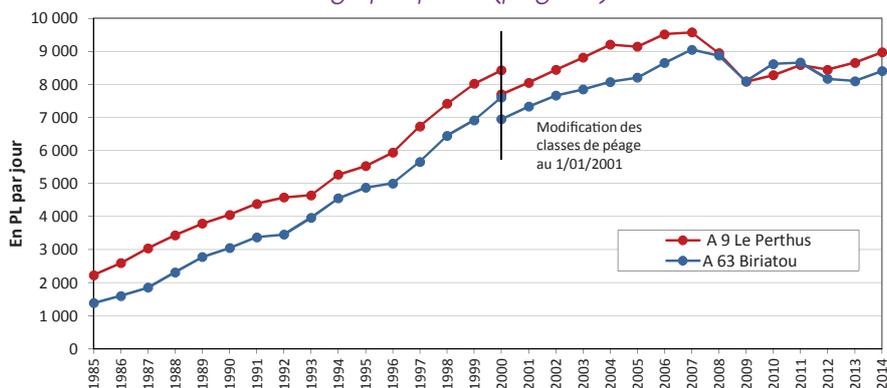
En ce qui concerne les ponts basques, l'enquête réalisée en 2010 a mis en évidence l'importance des trafics parasites : le nombre des P.L. qui franchissent réellement la frontière s'élève à 36% du trafic des véhicules comptés comme P.L. par le compteur automatique sur le pont de Béhoïbie et à 54% sur le pont Saint Jacques. Le présent document prend en compte nombre des P.L. franchissant réellement la frontière sur les 2 ponts basques.

Après la forte diminution du trafic P.L. qui a accompagné la crise économique de 2009 (- 14% globalement entre 2007 et 2009), le nombre de P.L. qui franchissent les Pyrénées a augmenté en 2010 (+ 2,4) et en 2011 (+ 2,7%) pour redescendre en 2012 (- 3,3%) puis à nouveau augmenter en 2013 (+ 0,5%) et 2014 (+ 2,6%).

Le trafic des P.L. sur les 2 autoroutes a globalement augmenté de 1,1% en 2013 et 3,9% en 2014. Sur les passages intérieurs, le trafic a diminué en 2013 (- 9,2%) et en 2014 (- 4,4%).

Graphique 13. Évolution du trafic moyen journalier annuel des poids lourds sur les 2 autoroutes

Actualisation du graphique 31 (page 87) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données ASF - péage.

Tableau 9. Estimation du tonnage du transport de marchandises par la route à travers les Pyrénées en 2014

Actualisation du tableau 28 (page 86) de l'OTP n° 7

Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Traffic P.L. / jour	Traffic autocars / jours	Traffic PL marchandises par jour	Tonnages par jour en kt / j	Tonnages annuels en Mt
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	14,1	4 065	75	3 990	56,4	20,6
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	15,1	4 015	75	3 940	59,4	21,7
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	12,3	4 473	125	4 348	53,5	19,6
Autoroute A7 - A9 Sud-Nord	15,5	4 520	125	4 395	68,2	25,0
Ponts basques - PL franch. réels	9,3	524		524	4,9	1,8
Autres R.N.	14,2	993	203	790	11,2	4,1
Total	14,1	18 590	603	17 987	253,6	92,8

Source : réalisé à partir des données de la D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, de la Diputación de Gipuzkoa, du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, des Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales, d'ASF et de l'enquête transit 2010.

Tableau 10. Répartition des échanges de marchandises par zones d'origine-destination

Actualisation du tableau 29 (page 87) de l'OTP n° 7

Echanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Andorre	Total
France	47,7%	4,1%	0,6%	0,3%	52,6%
Reste de l'UE15 saul fa France	34,4%	4,8%	0,2%	0,0%	39,4%
Pays entrés en 2004	5,1%	0,4%	0,0%	0,0%	5,5%
Pays entrés en 2007	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,6%
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.

Le graphique représente l'évolution du trafic des poids lourds (soit les véhicules de catégorie 3 et 4 de péage y compris les autocars) mesuré aux barrières de péage du Perthus sur A9 et de Biriattou sur A63.

Les évolutions constatées sont les suivantes :

- A9 Le Perthus : + 2,4% en 2013 et + 3,7% en 2014, soit une augmentation de + 6,2% en 2 ans ;
- A63 Biriattou : - 0,8% en 2013 et + 3,7% en 2014, soit une augmentation de + 2,9% en 2 ans.

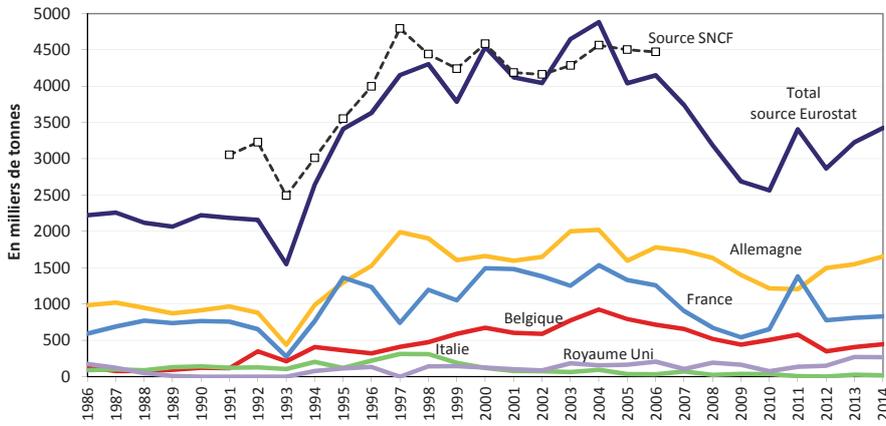
Le tonnage des marchandises qui traversent les Pyrénées par la route est estimé à partir du trafic des P.L. de marchandises sur les passages frontaliers et du tonnage moyen transporté par P.L.

L'estimation du tonnage moyen transporté par PL provient des résultats des enquêtes transit 2010 sur les autoroutes, les 4 principaux passages centraux et les 2 ponts basques. Sur les autoroutes, le tonnage moyen utilisé jusqu'en 2009 résultait des pesages dynamiques des stations HESTIA. Ces stations devenues obsolètes ont été démontées et n'ont pas été remplacées. L'impact de ce changement est de faire passer le tonnage moyen des PL sur les autoroutes de 15,5 à 14,3 t/PL (diminution de 8%).

Le tonnage total des marchandises qui ont traversé les Pyrénées par la route s'est élevé à **90,1 Mt en 2013 et 92,8 Mt en 2014** (augmentation de 3,0%)

3.2. Transport ferroviaire

Graphique 14. Évolution du transport ferroviaire de marchandises, dans les 2 sens, à travers les Pyrénées, en fonction du pays d'origine/destination
Actualisation du graphique 32 (page 88) de l'OTP n° 7

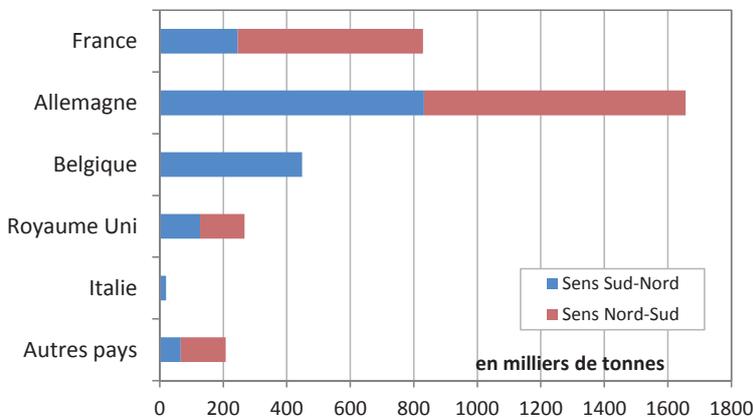


Source : réalisé à partir des données Eurostat - rail_go et SNCF (jusqu'en 2006)

L'estimation du fret ferroviaire est effectuée par l'OTP à partir des données Eurostat (base rail_go) avec effet miroir : les courbes en trait plein du graphique ci-contre représentent la somme des exportations déclarées par l'Espagne et le Portugal vers les autres pays de l'UE et des exportations déclarées par les autres pays de l'UE vers l'Espagne et le Portugal. Pour les années 2007 et 2008, les chiffres de la France ne sont pas publiés dans Eurostat et le graphique a pris en compte la somme des importations et des exportations de l'Espagne et du Portugal avec la France.

La courbe en pointillés noirs représente les chiffres du fret ferroviaire à travers les Pyrénées publiés par l'Observatoire des trafics pyrénéens jusqu'en 2006 sur la base de la source SNCF.

Graphique 15. Répartition du transport ferroviaire de marchandises, à travers les Pyrénées, par origine/destination et par sens
Actualisation du graphique 33 (page 89) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données Eurostat - rail_go.

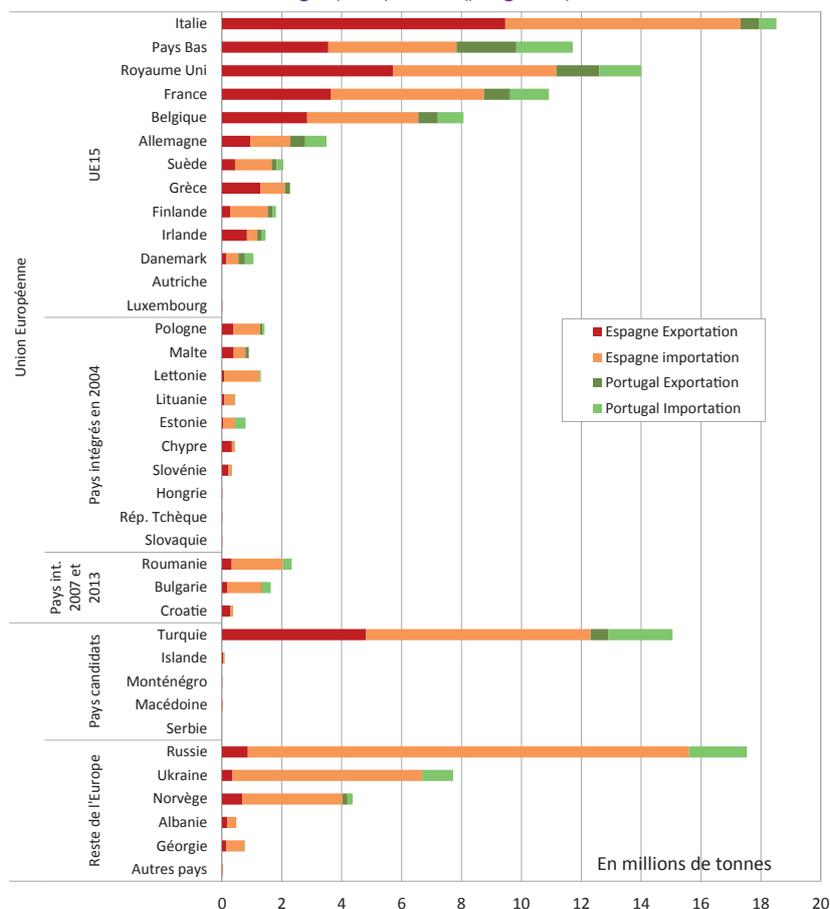
Le transport ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées s'est élevé à **3,2 Mt en 2013** (+ 13% par rapport à 2012) et à **3,4 Mt en 2014** (+ 6% par rapport à 2013).

Le fret ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées est équilibré : 51% dans le sens Sud-Nord et 49% dans le sens Nord-Sud.

3.3. Transport maritime

Graphique 16. Répartition du transport maritime de marchandises de la Péninsule Ibérique, par pays d'origine ou de destination en 2014

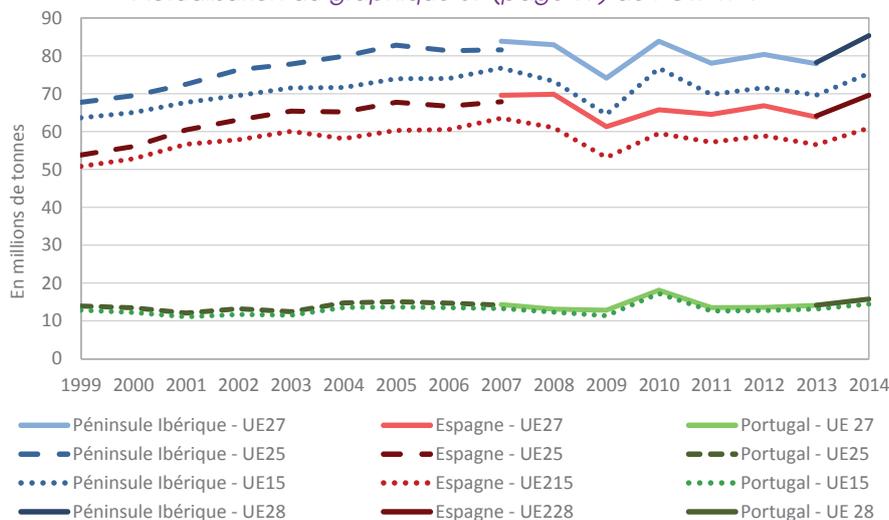
Actualisation du graphique 35 (page 93) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données des Puertos de Estado et de l'Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) du Portugal.

Graphique 17. Evolution du transport maritime de marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'Union Européenne entre 1999 et 2014

Actualisation du graphique 37 (page 97) de l'OTP n° 7



Source : réalisé à partir des données des Puertos de Estado et de l'Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) du Portugal.

Les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe sont générés à 83% par l'Espagne et 17% par le Portugal. Ils représentent un total de 131,4 Mt en 2014 et 122,8 Mt en 2013. La répartition du trafic maritime se présente de la manière suivante :

- Ancienne UE15 : 57,3% en 2014 et 56,7% en 2013
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2004 : 4,3% en 2014 et 3,8% en 2013
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2007 : 3,0% en 2014 et 3,0% en 2013
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2013 : 0,3% en 2014 et 0,3% en 2013
- Pays candidats à l'adhésion : 11,6% en 2014 et 10,8% en 2013
- Reste de l'Europe : 23,5% en 2014 et 25,4% en 2013

Globalement, les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique ont légèrement diminué entre 2012 et 2013 (- 1,2%) et ont augmenté entre 2013 et 2014 (+ 7,0%) : ceux de l'Espagne en diminution en 2013 (- 3,1%) et en augmentation en 2014 (+ 6,5%), et ceux du Portugal en augmentation en 2013 (+ 9,7%) et en 2014 (+ 10,1%). Les échanges avec l'ancienne UE15 ont diminué de 2,7% en 2013 et augmenté de 8,3% en 2014. Les échanges avec les autres pays de l'Europe (hors UE15) ont augmenté de 0,8% en 2013 et 5,4% en 2014.

Pour les échanges avec le reste de l'Europe géographique, les principaux ports de la Péninsule Ibérique sont :

- Bahia de Algésiras avec 13,2 Mt en 2013 et 14,8 Mt en 2014 ;
- Valence avec 12,8 Mt en 2013 et 14,7 Mt en 2014 ;
- Bilbao avec 13,0 Mt en 2013 et 13,3 Mt en 2014 ;
- Barcelone avec 10,4 Mt en 2013 et 11,4 Mt en 2014 ;
- Tarragone avec 10,2 Mt en 2013 et 11,4 Mt en 2014.

3.4. Évolution

Ce présent chapitre rassemble les données sur les flux de voyageurs à recueillies dans le présent document et dans les documents antérieurs de l'OTP :

- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003).
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003).
- Données 2003 : Supplément du Document n° 3, principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004).
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006).
- Données 2005 : Supplément du Document n° 4, principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007).
- Données 2006 : Document n° 5 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2008).
- Données 2007 et 2008 : Supplément du Document n° 5, principaux chiffres actualisés pour l'année 2008 (août 2010).
- Données 2009 : Document n° 6 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2008)
- Données 2010 et 2011 : Supplément du Document n° 6, principaux chiffres actualisés pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013).
- Données 2012 et données 2013 partielles : Document n° 7 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (avril 2015).

Graphique 18. Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe

Actualisation du graphique 39 (page 100) de l'OTP n° 7

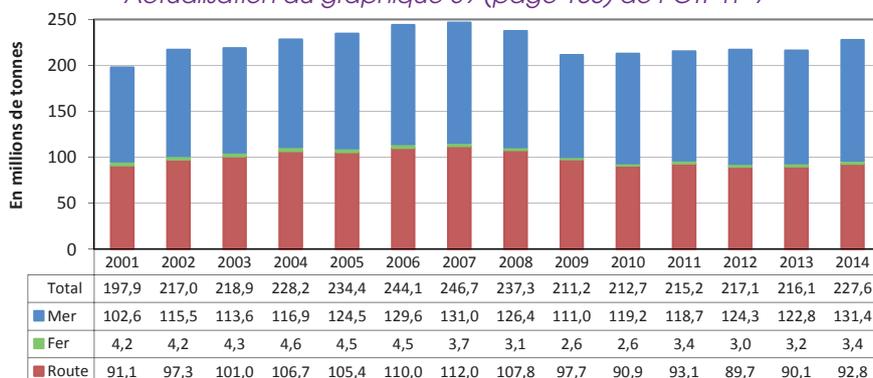


Tableau 11. Évolution en termes relatifs, des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe

Actualisation du tableau 33 (page 101) de l'OTP n° 7

	Evolution 2001/2014		En 1 an (2014/2013)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	15%	1,1%	5,3%
Route	2%	0,1%	3,0%
Fer	-19%	-1,6%	5,3%
Mer	28%	1,9%	7,0%

Le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe a atteint son maximum en 2007 (246,7 Mt) et son minimum en 2009 (211,2 Mt). Depuis 2009, ce flux a augmenté pour atteindre la quantité de 227,7 Mt en 2014.

La diminution du tonnage transporté par la route entre 2009 et 2010 résulte d'un ajustement des sources de données :

- élimination des trafics parasites sur les ponts basques
- prise en compte des tonnages moyens « enquête transit 2010 » pour les PL des 2 autoroutes.

Entre 2001 et 2014, le transport maritime de marchandises a augmenté de 28,0% (+ 7,0% sur la période 2013-2014), et le transport par la route a augmenté de 2,0% (+3,0 % sur la période 2013-2014). En ce qui concerne le transport ferroviaire, même si globalement sur la période 2001-2014, le flux ferroviaire a diminué de 18%, il a augmenté de 6,1% entre 2013 et 2014.

Graphique 19. Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15

Actualisation du graphique 40 (page 101) de l'OTP n° 7

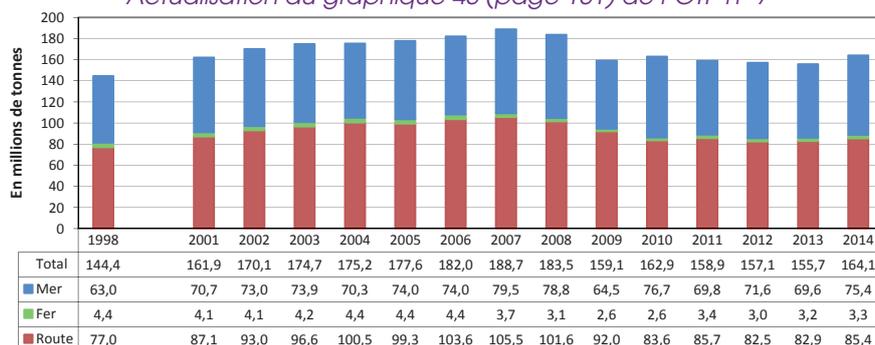


Tableau 12. Évolution en termes relatifs, des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15

Actualisation du tableau 34 (page 101) de l'OTP n° 7

	Evolution 2001/2014		En 1 an (2014/2013)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	1%	0,1%	5,4%
Route	-2%	-0,2%	3,0%
Fer	-19%	-1,6%	5,1%
Mer	7%	0,5%	8,3%

Dans la période 2001-2014 le flux maritime de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15 a augmenté de 7%. L'évolution sur la même période du transport de marchandises par la route est faussée par la rupture de série en 2010. Entre 2013 et 2014, le flux maritime a augmenté de 8,3% et celui par la route de 3,0%.

Dans la période 2001-2014, le flux ferroviaire de marchandises avec le reste de l'UE15 a diminué de 19% malgré l'augmentation de 5,1% constatée la dernière année (entre 2013 et 2014).

Graphique 20. Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France

Actualisation du graphique 41 (page 102) de l'OTP n° 7

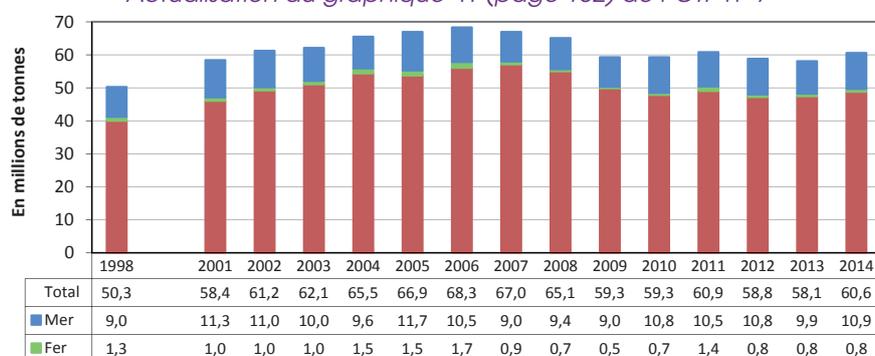


Tableau 13. Évolution en termes relatifs, des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France

Actualisation du tableau 35 (page 102) de l'OTP n° 7

	Evolution 2001/2014		En 1 an (2014/2013)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	4%	0,3%	4,3%
Route	6%	0,4%	3,0%
Fer	-17%	-1,4%	2,2%
Mer	-3%	-0,3%	10,6%

Les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et la France ont diminué de 3,0% entre 2001 et 2014. L'évolution sur la même période du transport de marchandises par la route est faussée par la rupture de série en 2010, comme déjà indiqué. Entre 2013 et 2014, le flux maritime a augmenté de 10,6% et celui par la route de 3,0%.

Dans la période 2001-2014, le flux ferroviaire de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France a diminué de 17%. Il a augmenté de 2,2% la dernière année (entre 2013 et 2014).

Graphique 21. Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15 sans la France

Actualisation du graphique 42 (page 102) de l'OTP n° 7

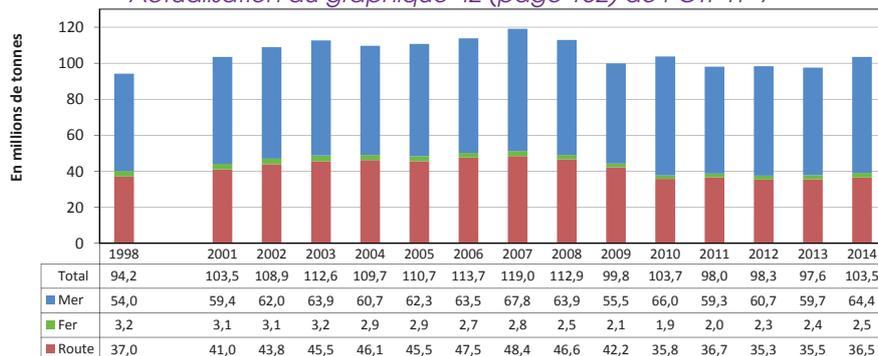


Tableau 14. Évolution en termes relatifs, des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15 sans la France

Actualisation du tableau 36 (page 103) de l'OTP n° 7

	Evolution 2001/2014		En 1 an (2014/2013)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	0%	0,0%	6,0%
Route	-11%	-0,9%	3,0%
Fer	-19%	-1,6%	6,2%
Mer	8%	0,6%	7,9%

Graphique 22. Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe (sans l'UE15)

Actualisation du graphique 43 (page 103) de l'OTP n° 7

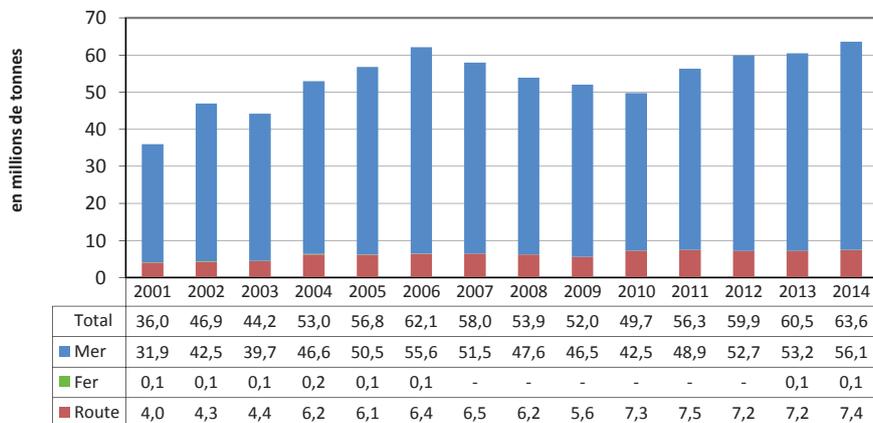


Tableau 15. Évolution en termes relatifs, des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe (sans l'UE15)

Actualisation du tableau 37 (page 103) de l'OTP n° 7

	Evolution 2001/2014		En 1 an (2014/2013)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	77%	4,5%	5,2%
Route	86%	4,9%	3,0%
Fer	-29%	-2,6%	12,7%
Mer	76%	4,4%	5,4%

Les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15 sans la France ont augmenté de 8,0% entre 2001 et 2014. L'évolution sur la même période du transport de marchandises par la route est faussée par la rupture de série en 2010, comme déjà indiqué. Entre 2013 et 2014, le flux maritime a augmenté de 7,9% et celui par la route de 3,0%.

Le transport maritime entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe sans l'UE15 a atteint sa valeur maximum en 2014 avec 56,1 Mt. Il a augmenté en moyenne de 4,4% par an entre 2001 et 2014.

Le transport par la route, malgré la rupture de série de 2010, montre une croissance considérable sur cette période : + 86% soit + 4,9% par an en moyenne.