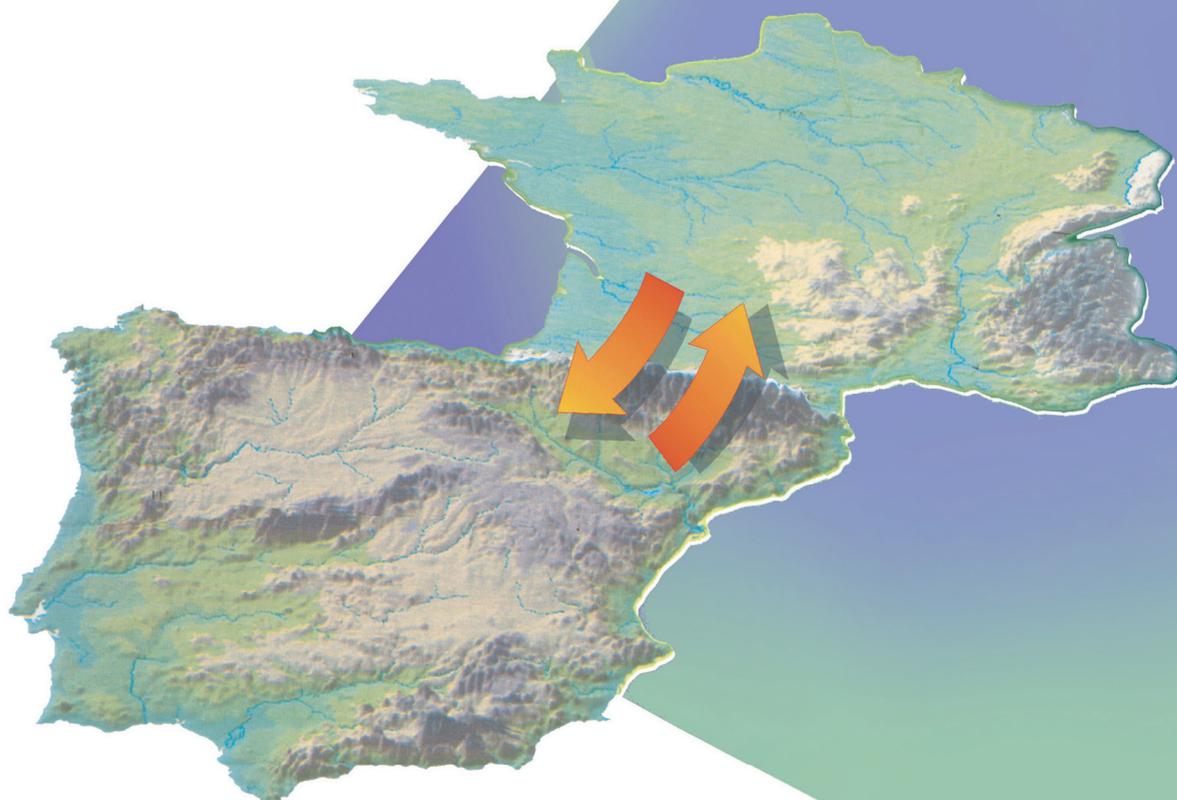


Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°10
OCTOBRE 2023


**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**
*Liberté
Égalité
Fraternité*





INFORMATIONS

Titre de l'ouvrage :

Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.
Document n° 10, Octobre 2023

Auteur :

Cerema Sud-ouest
Année d'édition : 2023

Publication en français:

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

Publication en espagnol:

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible :
www.mitma.gob.es
Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado :
<https://cvp.mitma.gob.es/transportes>

COORDINATION

FRANCE

Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires

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 Transportes y Movilidad Sostenible

División de Estudios y Tecnología del Transporte
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tel +34 915978213

www.mitma.gob.es



Éditorial

Créé en 1998 lors du sommet franco-espagnol de La Rochelle, l'Observatoire des trafics à travers les Pyrénées est une instance inédite de coopération et de partage de données entre les ministères français et espagnol en charge des transports, c'est-à-dire, le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, par le biais de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie (DREAL Occitanie), du côté de la France, et le Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, par le biais de la División de Estudios y Tecnología del Transporte, du côté de l'Espagne.

Après plus de 25 ans, l'Observatoire reste un instrument précieux d'analyse des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, via les 27 liaisons routières et les 5 lignes ferrées qui relient nos deux pays. Il est aussi un témoignage du partenariat étroit construit entre l'Espagne et la France.

L'approche multimodale qui caractérise cet observatoire permet d'éclairer les enjeux spécifiques des trafics dans les Pyrénées et de nourrir nos analyses et démarches mutuelles.

Editorial

El Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP), creado en 1998 durante la cumbre franco-española de La Rochelle, es un claro ejemplo de cooperación e intercambio de datos entre Francia y España. Esta cooperación se materializa a través de los ministerios competentes en materia de transportes de ambos países, esto es, el Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, a través de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL Occitanie), por parte de Francia, y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la División de Estudios y Tecnología del Transporte, por parte de España.

Después de más de 25 años, el Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos (OTP) sigue siendo una herramienta muy valiosa para el análisis de los flujos de transporte entre la península ibérica y el resto de Europa, a través de las 27 conexiones por carretera y las 5 relaciones ferroviarias que unen nuestros dos países. Asimismo, es una muestra de la estrecha colaboración existente entre España y Francia.

La perspectiva multimodal que caracteriza este observatorio permite identificar los desafíos específicos del transporte a través de los Pirineos, y enriquecer los análisis y actuaciones conjuntas en este campo.



Il publie aujourd'hui son dixième rapport qui s'appuie sur des données collectées en 2019 et 2020. Celles-ci mettent en perspective les effets de la pandémie Covid-19 et des restrictions d'activité et de circulation sur les trafics transpyrénéens de personnes et de marchandises par voie routière, ferrée, aérienne et maritime.

Cette publication est rendue possible aujourd'hui par le concours de nombreux partenaires de l'Espagne et de la France qui mettent à disposition de l'observatoire leurs données. Il est également nécessaire de souligner l'apport de connaissances précieuses du CEREMA à cet observatoire, ainsi que l'appui à la DREAL Occitanie dans l'exercice de ses fonctions liées à ce rapport.

La publication de ce rapport réaffirme également notre soutien au maintien et au renforcement de l'observatoire : son rôle est fondamental dans la compréhension de la dynamique du transport transfrontalier à travers les Pyrénées, et il offre un cadre privilégié pour l'amélioration et le renforcement des relations entre les deux pays dans le domaine des transports.



*Le Directeur Régional
de l'Environnement
de l'Aménagement
et du Logement Occitanie*

Patrick BERG

En la última edición del documento, la décima, y que hoy se publica, se incorporan los datos correspondientes a los años 2019 y 2020, lo que ha permitido analizar los impactos de la pandemia del COVID-19 y las restricciones a la actividad y a la circulación transpirenaicas, tanto de viajeros como de mercancías y en los diferentes modos de transporte: carretera, ferrocarril, aéreo y marítimo.

Esta publicación ha sido posible gracias a la participación de un gran número de colaboradores, que proporcionan sus datos a este observatorio. También es necesario resaltar el inestimable conocimiento aportado por el CEREMA al observatorio, pues ha apoyado a la DREAL Occitanie en la elaboración de este informe.

La publicación de este informe reafirma asimismo el apoyo hacia el mantenimiento y el fortalecimiento del observatorio, por su papel fundamental en el conocimiento de las dinámicas de transporte transfronterizo a través de los Pirineos, y como instrumento que a la vez permite mejorar y fortalecer las relaciones entre ambos países en el ámbito del transporte.



*La Directora
de la División de Estudios
y Tecnología del Transporte*

Rocio BÁGUENA



SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	11
1.1. Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.....	11
1.2. Objectifs de l'OTF.....	12
1.3. Cadre socio-économique.....	12
1.4. Infrastructures de transport.....	13
1.5. Flux de voyageurs.....	13
1.6. Flux de marchandises.....	13
2. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE.....	15
2.1. Contexte européen.....	15
2.2. Résumé de la construction de l'Union Européenne.....	16
2.3. Réseau européen de transport (RTE-T).....	18
2.4. Évolution démographique.....	20
2.5. Données économiques générales.....	25
2.6. Commerce extérieur.....	28
2.7. Taux de motorisation.....	34
3. INFRASTRUCTURES.....	36
3.1. Routes.....	36
3.2. Rail.....	53
3.3. Aéroports.....	58
3.4. Ports.....	61
4. TRAFIC DE VOYAGEURS.....	63
4.1. Trafic routier.....	63
4.2. Trafic ferroviaire.....	73
4.3. Trafic aérien.....	76
4.4. Synthèse du transport de voyageurs.....	83
4.5. Évolution du transport de voyageurs entre 2001 et 2020.....	87
5. FLUX DE MARCHANDISES.....	93
5.1. Trafic routier.....	93
5.2. Trafic ferroviaire.....	100
5.3. Trafic maritime.....	103
5.4. Synthèse du transport de marchandises.....	109
5.5. Évolution du transport de marchandises entre 2001 et 2020.....	113
6. CONCLUSION.....	119



INDEX DES CARTES

Carte 1. Carte politique de l'Europe (au 31/01/2020).....	15
Carte 2. Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) - corridors du réseau central.....	19
Carte 3. Densité de population en Europe en 2020 (NUTS 2).....	23
Carte 4. Évolution démographique en Europe entre 2015 et 2020 (NUTS 2).....	24
Carte 5. PIB régional (NUTS 2) en 2020 exprimé en SPA (UE-28=100).....	28
Carte 6. Réseau routier pyrénéen structurant (2019).....	36
Carte 7. Trafic moyen journalier sur les principaux axes des Pyrénées en 2019.....	38
Carte 8. Réseau routier structurant proche des Pyrénées en 2021 et projets en cours.....	49
Carte 9. Réseau routier, Horizon RTE-T (2019).....	52
Carte 10. Réseau ferroviaire européen (2019).....	53
Carte 11. Réseau ferroviaire du secteur pyrénéen (2019).....	54
Carte 12. Réseau ferroviaire de passagers, Horizon RTE-T (2019).....	57
Carte 13. Réseau ferroviaire de marchandises, Horizon RTE-T (2019).....	58
Carte 14. Aéroports du réseau RTE-T (2019).....	59
Carte 15. Aéroports des territoires non insulaires du Portugal, Espagne et France.....	60
Carte 16. Ports de la RTE-T (2019).....	61
Carte 17. Ports des territoires non insulaires du Portugal, de l'Espagne et de la France.....	62
Carte 18a. Trafic des principaux aéroports de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe en 2019.....	81
Carte 18b. Trafic des principaux aéroports de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe en 2020.....	82
Carte 19a. Répartition du trafic de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2019 (en millions de voyageurs).....	84
Carte 19b. Répartition du trafic de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2020 (en millions de voyageurs).....	86
Carte 20a. Marchandises reçues dans les ports de la Péninsule ibérique depuis le reste de l'UE-28 en 2019.....	106
Carte 20b. Marchandises reçues dans les ports de la Péninsule ibérique depuis le reste de l'UE-28 en 2020.....	107
Carte 21a. Marchandises envoyées depuis les ports de la Péninsule ibérique vers le reste de l'UE-28 en 2019.....	107
Carte 21b. Marchandises envoyées depuis les ports de la Péninsule ibérique vers le reste de l'UE-28 en 2020.....	108
Carte 22a. Répartition du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2019 (en millions de tonnes).....	110
Carte 22b. Répartition du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2020 (en millions de tonnes).....	112



INDEX DES TABLEAUX

Tableau 1. Démographie de l'Espagne, de la France et du Portugal en 2020.....	20
Tableau 2. Population des régions proches des Pyrénées en 2020.....	22
Tableau 3a. Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2019 (en milliards d'euros).....	29
Tableau 3b. Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2020 (en milliards d'euros).....	29
Tableau 4a. Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2019 (en millions de tonnes).....	31
Tableau 4b. Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2020 (en millions de tonnes).....	31
Tableau 5. Points de passage frontaliers des Pyrénées.....	37
Tableau 6a. Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2019, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs).....	69
Tableau 6b. Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2020, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs).....	69
Tableau 7a. Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2019 et répartition échange-transit (en millions de voyageurs).....	72
Tableau 7b. Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2020 et répartition échange-transit (en millions de voyageurs).....	72
Tableau 8. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes internationales.....	73
Tableau 9. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes régionales.....	74
Tableau 10. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes locales.....	75
Tableau 11a. Répartition des passagers par voie aérienne de la Péninsule ibérique, selon l'origine /destination en 2019.....	80
Tableau 11b. Répartition des passagers par voie aérienne de la Péninsule ibérique, selon l'origine /destination en 2020.....	80
Tableau 12a. Synthèse des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2019.....	83
Tableau 12b. Synthèse des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2020.....	85
Tableau 13. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique.....	88
Tableau 14. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'ex UE-15 + Suisse + Norvège.....	89
Tableau 15. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France.....	90
Tableau 16. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 + Suisse + Norvège sans la France.....	91
Tableau 17. Estimation des tonnages moyens transportés par des poids-lourds en 2019 et 2020.....	98
Tableau 18a. Estimation du tonnage de marchandises transporté par route à travers les Pyrénées en 2019.....	98
Tableau 18b. Estimation du tonnage de marchandises transporté par route à travers les Pyrénées en 2020.....	99
Tableau 19. Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination (en pourcentage).....	99



INDEX DES TABLEAUX (SUITE)

Tableau 20a. Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination (en millions de tonnes) en 2019.....	100
Tableau 20b. Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination (en millions de tonnes) en 2020.....	100
Tableau 21a. Répartition du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe, en millions de tonnes (2019).....	105
Tableau 21b. Répartition du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe, en millions de tonnes (2020).....	105
Tableau 22a. Synthèse des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2019.....	109
Tableau 22b. Synthèse des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2020.....	111
Tableau 23. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique.....	114
Tableau 24. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'ex UE-15.....	115
Tableau 25. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et la France..	116
Tableau 26. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE sans la France.....	117
Tableau 27. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe sans l'UE-15.....	118

INDEX DES GRAPHIQUES

Graphique 1. Évolution de la population de l'Espagne, de la France, et du Portugal entre 1960 et 2020.....	21
Graphique 2. Évolution de la population des régions proches des Pyrénées entre 1990 et 2020.....	22
Graphique 3. Évolution du PIB par habitant (UE-28=100) - (période 2001-2020).....	25
Graphique 4. Évolution du PIB en prix du Marché en milliers d'Euros par habitant - (période 2001-2020).....	26
Graphique 5. Évolution du PIB des régions proches des Pyrénées en standard de pouvoir d'achat (SPA) (UE-28=100) - (période 2000-2019).....	27
Graphique 6. Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2001 et 2020 (en milliards d'Euros).....	30
Graphique 7. Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2001 et 2020 (en millions de tonnes).....	32
Graphique 8. Commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2020 (%).....	32
Graphique 9. Part de l'Espagne et du Portugal dans le commerce avec l'Europe géographique en 2020 (%).....	33
Graphique 10. Évolution du taux de motorisation entre 2001 et 2019 (nombre de véhicules par millier d'habitants).....	35



INDEX DES GRAPHIQUES (SUITE)

Graphique 11a. Trafic moyen journalier annuel aux points de passage frontaliers pendant l'année 2019 (tous véhicules confondus).....	39
Graphique 11b. Trafic moyen journalier annuel aux points de passage frontaliers pendant l'année 2020 (tous véhicules confondus).....	40
Graphique 12a. Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A63 en 2019 (Biratou).....	42
Graphique 12b. Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A63 en 2020 (Biratou).....	43
Graphique 13a. Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A9 en 2019 (Le Perthus).....	43
Graphique 13b. Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A9 en 2020 (Le Perthus).....	44
Graphique 14. Trafic moyen journalier par type de jour sur les autoroutes côtières en 2019.....	45
Graphique 15a. Trafics moyens mensuels sur les autoroutes côtières en 2019.....	46
Graphique 15b. Trafics moyens mensuels sur les autoroutes côtières en 2020.....	47
Graphique 16. Évolution du trafic moyen annuel des deux autoroutes.....	48
Graphique 17a. Trafics moyens journaliers annuels transfrontaliers des véhicules légers en 2019 (total des deux sens de circulation).....	65
Graphique 17b. Trafics moyens journaliers annuels transfrontaliers des véhicules légers en 2020 (total des deux sens de circulation).....	66
Graphique 18. Évolution du trafic moyen journalier annuel sur l'ensemble de la chaîne des Pyrénées.....	67
Graphique 19. Évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers sur les autoroutes pyrénéennes entre 2001 et 2020.....	68
Graphique 20a. Trafic moyen journalier d'autocars aux passages frontaliers durant l'année 2019 (somme des deux sens de circulation).....	69
Graphique 20b. Trafic moyen journalier d'autocars aux passages frontaliers durant l'année 2020 (somme des deux sens de circulation).....	71
Graphique 21. Évolution du flux de voyageurs ferroviaires de 2010 à 2020.....	76
Graphique 22a. Répartition du trafic de passagers par voie aérienne entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2019.....	77
Graphique 22b. Répartition du trafic de passagers par voie aérienne entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2020.....	78
Graphique 22 bis. Évolution du flux aérien de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe entre 2001 et 2020.....	79
Graphique 23a. Répartition modale des voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2019.....	83
Graphique 23b. Répartition modale des voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2020.....	85
Graphique 24. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique (2001-2020).....	88
Graphique 25. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 + la Suisse + Norvège.....	89
Graphique 26. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France.....	90
Graphique 27. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 + Suisse + Norvège sans la France.....	91
Graphique 28a. Trafic moyen journalier des poids-lourds aux points de passage frontaliers en 2019 (marchandises).....	94



Graphique 28b. Trafic moyen journalier des poids-lourds aux points de passage frontaliers en 2020 (marchandises).....	95
Graphique 29. Évolution du trafic moyen annuel des poids-lourds (y/c autocars) qui franchissent la frontière franco-espagnole.....	96
Graphique 30. Évolution du trafic moyen journalier annuel des poids-lourds (y/c autocars) sur les 2 autoroutes.....	97
Graphique 31. Évolution du trafic ferroviaire de marchandises, dans les deux sens, à travers les Pyrénées (en milliers de tonnes).....	101
Graphique 32. Pays d'origine et de destination des marchandises ferroviaires au nord des Pyrénées en 2020.....	102
Graphique 33a. Répartition du transport de marchandises des ports de la Péninsule ibérique par pays d'origine ou de destination en 2019.....	103
Graphique 33b. Répartition du transport de marchandises des ports de la Péninsule ibérique par pays d'origine ou de destination en 2020.....	104
Graphique 34. Évolution des échanges de marchandises par voie maritime entre la Péninsule ibérique et l'UE entre 2001 et 2020.....	108
Graphique 35a. Répartition modale des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2019.....	109
Graphique 35b. Répartition modale des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2020.....	111
Graphique 36. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique.....	114
Graphique 37. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15.....	115
Graphique 38. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et la France.....	116
Graphique 39. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 sans la France.....	117
Graphique 40. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe sans l'UE-15.....	118



1. PRÉAMBULE

Le présent rapport constitue le document n° 10 publié par l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (OTP). Ce rapport et les précédents sont le fruit du travail conjoint des ministères espagnol et français chargés des transports, avec l'objectif commun de créer un instrument permanent pour la mesure des flux de transports existants à la frontière des Pyrénées.

Le document n° 10 présente les chiffres des années 2019 et 2020. Pour le calcul des flux de voyageurs sur la route, il utilise les résultats des enquêtes «autocars» réalisées en 2012 sur les deux autoroutes (A 9 et A 63), ainsi que ceux des enquêtes «véhicules légers» réalisées en 2013 et 2014 sur les autoroutes, et en 2010 sur les quatre passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg-Madame). Ces enquêtes qui avaient permis 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, n'ont pas pu être renouvelées depuis.

Pour le calcul des tonnages de marchandises transportées par la route, ainsi que leur répartition par origine et destination, le document n° 10 utilise, non plus les résultats de l'enquête «Transit» de l'année 2010, mais ceux des enquêtes PL frontalières réalisées en 2021.

En résumé, le document n° 10 décrit l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises entre 2001 et 2020.

1.1. OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL DU TRAFIC DANS LES PYRÉNÉES

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

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

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

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



1.2. OBJECTIFS DE L'OTP

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

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

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

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

1.3. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

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

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

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

¹ Europe géographique : les 28 pays de l'Union européenne ainsi que l'Albanie, Andorre, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, l'Islande, le Kosovo, le Liechtenstein, la Macédoine, la Moldavie, Monaco, le Monténégro, la Norvège, la Russie, San Marin, la Serbie, la Suisse, la Turquie, l'Ukraine et la Cité du Vatican. Les données concernant le Groënland et les îles Féroé sont classées dans la catégorie «Reste de l'Europe» dans les figures 6, 7, 8, 22, 23, 24, 33, 37 et 38 et dans les tableaux 3, 4, 12, 13, 14, 22, 25 et 26, car des statistiques distinctes sont disponibles pour le Danemark.



1.4. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Ce chapitre analyse, sous le triple aspect européen, national et régional, avec un degré de détail approprié à l'échelle considérée, les caractéristiques techniques des infrastructures de transports qui relient l'Espagne et la France. Il traite de la situation actuelle et des développements prévus par les instruments de planification en vigueur.

1.5. TRANSPORT 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.

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

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 des enquêtes frontalières PL réalisées en 2021. Les flux de marchandises transportées par le rail sont obtenus à partir des données publiées par Eurostat.

2. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

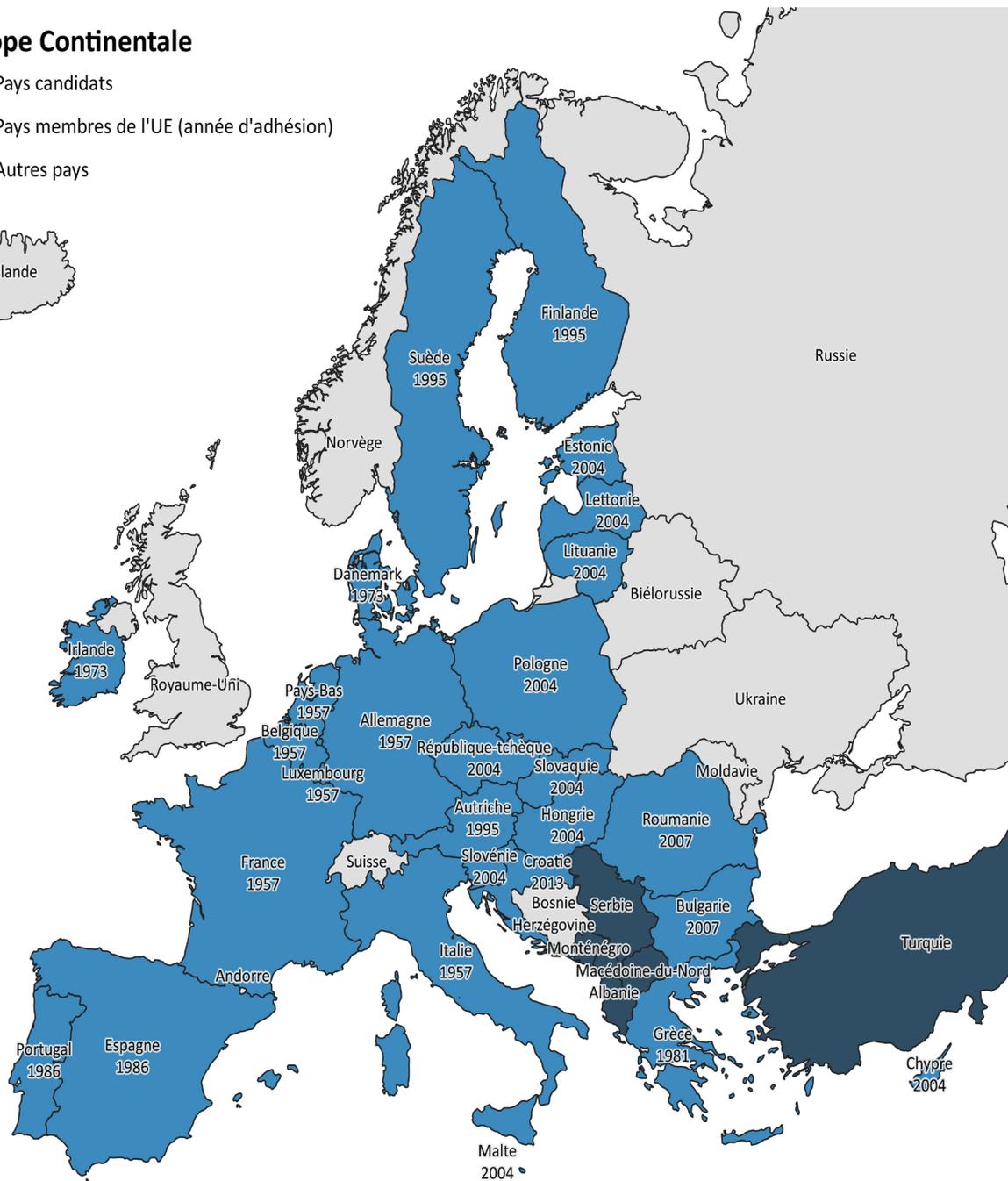
2.1. CONTEXTE EUROPÉEN

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

CARTE 1 : CARTE POLITIQUE DE L'EUROPE (au 31/01/2020)

Europe Continentale

- Pays candidats
- Pays membres de l'UE (année d'adhésion)
- Autres pays





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'UE.
Entrée de la Slovénie dans la zone euro.
11^{ème} 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 de Cielles Ouverts » entre l'UE et les USA.
Démarrage de l'Union pour la Méditerranée.
Entrée de la Suisse dans l'espace Schengen.
Le Kosovo est reconnu comme candidat potentiel à l'adhésion à l'Union Européenne.
- 2009 :** La Slovaquie adopte l'euro comme monnaie officielle.
Demande d'adhésion à l'UE de l'Islande et de la Serbie.
Entrée en vigueur du Traité de Lisbonne.
- 2010 :** Début des négociations d'adhésion de l'Islande.
Le Monténégro se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'UE.
- 2011 :** Entrée de l'Estonie dans la zone euro.
Entrée du Liechtenstein dans l'espace Schengen.
- 2012 :** Début des négociations d'adhésion du Monténégro.
La Serbie se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'UE.
- 2013 :** Adhésion de la Croatie à l'UE.
- 2014 :** Entrée de la Lettonie dans la zone euro.
L'Albanie se voit accorder le statut de candidat à l'adhésion à l'UE.
- 2015 :** Retrait de la demande d'adhésion de l'Islande.
Entrée de la Lituanie dans la zone euro.
- 2016 :** Référendum favorable à la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne.
La Bosnie-Herzégovine est reconnue comme candidate potentielle à l'adhésion à l'UE.
Réorganisation des régions de la France Métropolitaine, passant de 22 à 13 régions.
- 2017 :** Le Royaume-Uni notifie officiellement au Conseil européen son intention de se retirer de l'UE, conformément à l'article 50 du traité de Lisbonne.
- 2018 :** Accord de retrait du Royaume-Uni de l'UE.
- 2020 :** Départ du Royaume-Uni de l'UE.



Pour l'élaboration du présent document, le statut de chaque pays est celui du 1er janvier de l'année considérée, à savoir 2020 :

ex UE-15 : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède, Royaume-Uni (*date du Brexit, 31 janvier 2020*).

Reste de l'UE-28 : Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

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

Reste de l'Europe² : Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Cité du Vatican, Géorgie, Islande, Kosovo, Liechtenstein, Moldavie, Monaco, Norvège, Russie, Saint-Marin, Suisse, Ukraine.

2.3. RÉSEAU EUROPÉEN DE TRANSPORT (RTE-T)

La politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) concerne la mise en place et le développement d'un réseau européen de lignes ferroviaires, de routes, de voies navigables, de voies maritimes, de ports, d'aéroports et de terminaux ferroviaires. L'objectif final est de combler les lacunes, d'éliminer les goulets d'étranglement et les obstacles techniques et de renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale dans l'UE. La politique actuelle du RTE-T est fondée sur le règlement (UE) N° 1315/2013.

Outre la construction de nouvelles infrastructures physiques, la politique RTE-T soutient l'application d'innovations, de nouvelles technologies et de solutions numériques pour tous les modes de transport. L'objectif est d'améliorer l'utilisation des infrastructures, de réduire l'impact environnemental des transports, d'améliorer l'efficacité énergétique et d'accroître la sécurité.

Le RTE-T comprend deux niveaux de réseau :

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. Il comprend les connexions les plus importantes, reliant les nœuds les plus importants, et sera achevé en 2030.

La colonne vertébrale du réseau central est représentée par neuf corridors qui ont été identifiés pour rationaliser et faciliter le développement coordonné de ce réseau. Ils comprennent au moins trois modes de transport, trois états membres et deux tronçons transfrontaliers :

- Mer Baltique - Mer Adriatique
- Mer du Nord - Mer Baltique
- Méditerranée
- Est - Méditerranée Orientale
- Scandinavie - Méditerranée
- Rhin - Alpes
- Atlantique
- Mer du Nord - Méditerranée
- Rhin - Danube

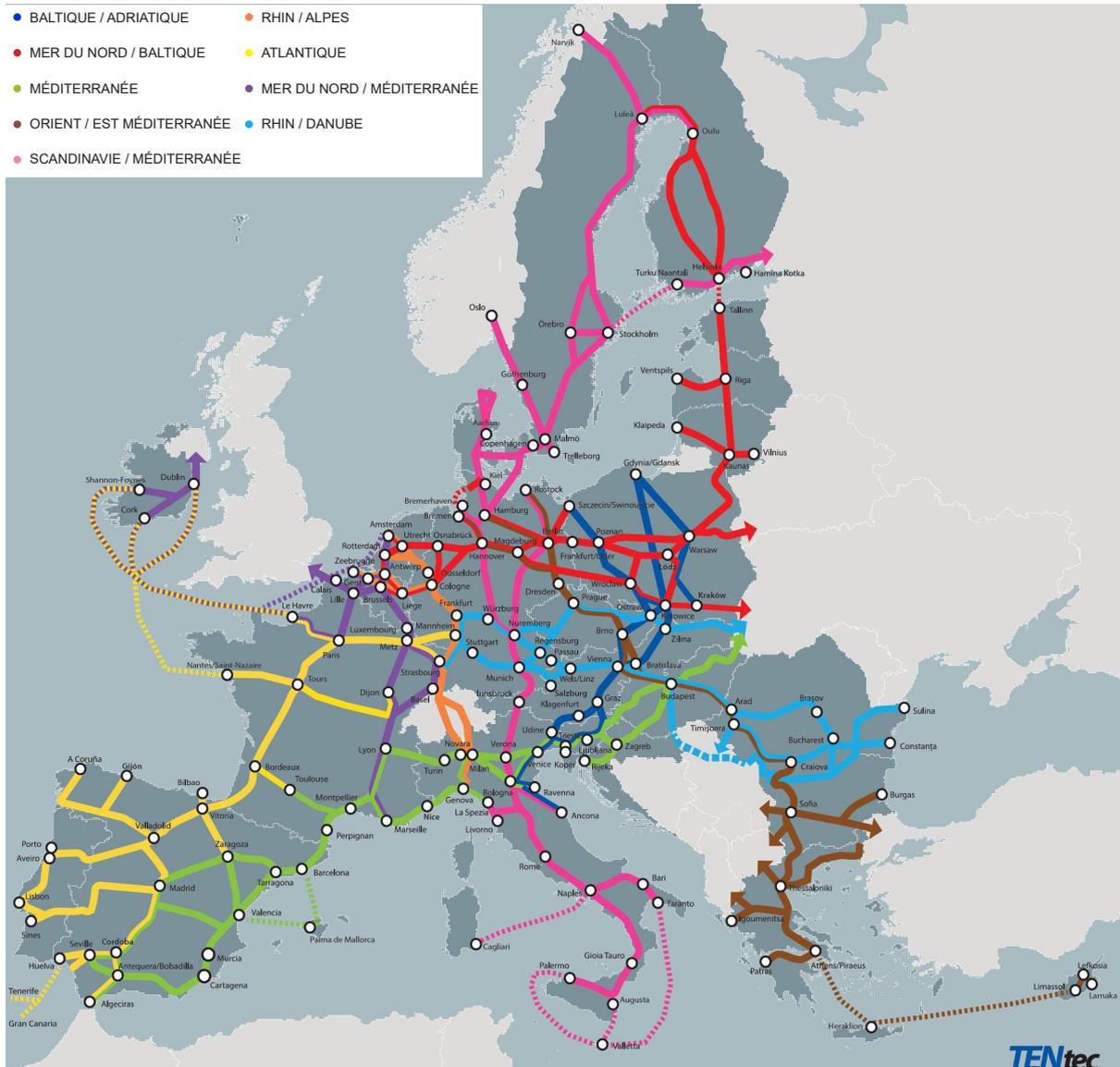
² Les données concernant le Groënland et les îles Féroé sont classées dans la catégorie «Reste de l'Europe» dans les figures 6, 7, 8, 22, 23, 24, 33, 37 et 38 et dans les tableaux 3, 4, 12, 13, 14, 22, 25 et 26, car des statistiques distinctes sont disponibles pour le Danemark.



Le réseau central est complété par deux priorités horizontales, le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et les «autoroutes» de la mer. La supervision des corridors et des deux priorités horizontales incombe aux coordinateurs européens, désignés par la Commission européenne.

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) - CORRIDORS DU RÉSEAU CENTRAL



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

Les corridors qui traversent les Pyrénées sont les corridors méditerranéen et atlantique.

Le corridor méditerranéen (en vert sur la carte 2) est l'axe principal est-ouest du RTE-T au sud des Alpes. Il s'étend entre la région méditerranéenne du sud de l'Espagne et la frontière



ukrainienne avec la Hongrie, suivant les côtes de l'Espagne et de la France et traversant les Alpes vers l'Est à travers l'Italie, La Slovénie et la Croatie puis traverse la Hongrie jusqu'à sa frontière orientale avec l'Ukraine. Le corridor se compose principalement de routes et de chemins de fer, en plus du Pô, de plusieurs canaux dans le nord de l'Italie et du Rhône de Lyon à Marseille. Le couloir est d'environ 3000 km de long et fournira une liaison multimodale pour les ports de la Méditerranée occidentale avec le centre de l'UE.

Il crée également une liaison Est-Ouest à travers la partie sud de l'UE, contribue à un passage modal de la route au rail dans des zones sensibles comme les Pyrénées et les Alpes, et relie certaines des principales zones urbaines de l'UE à grande vitesse.

Le couloir atlantique (en jaune sur la carte 2) s'étend des ports de la péninsule ibérique au port du Havre, puis aux villes de Strasbourg et de Mannheim, près de la frontière franco-allemande. La composante ferroviaire du corridor comprend de nouvelles liaisons à grande vitesse et des lignes parallèles conventionnelles, qui assureront la continuité transfrontalière entre Lisbonne, Madrid, Paris, Le Havre, Strasbourg et Mannheim. Le corridor a de fortes dimensions multimodales, utilisant : chemins de fer, routes, voies navigables et voies maritimes. Les projets-clés pour le corridor comprennent la liaison ferroviaire «Y basque» et une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

2.4. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Le tableau 1 résume les principales caractéristiques démographiques de l'Espagne, du Portugal et de la France en 2020.

TABLEAU 1 : DÉMOGRAPHIE DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL EN 2020

	Population (en millions d'habitants)	Croissance de la population en 10 ans (2011-2020)	Croissance annuelle de la population (2019-2020)	Densité de la population (hab/km ²)	% de la population européenne
Espagne	47,33	3,6%	0,8%	92,6	9,2%
France *	65,12	4,8%	0,2%	119,0	12,7%
Portugal	10,30	-2,4%	0,2%	111,9	2,0%
UE-28 **	514,00	2,7%	0,2%	115,2	100%

Sources : Eurostat - Population au 1er Janvier (demo_pjan) pour l'Espagne, le Portugal et l'UE-28. INSEE pour France. * France métropolitaine ** données estimées

En 2020, la population de la France, de l'Espagne et du Portugal équivaut à près d'un quart de la population totale des 28 pays membres de l'Union européenne (23,9%) avec 122,75 millions d'habitants. Un pourcentage légèrement supérieur à celui présenté dans le rapport n° 9 (données 2017 : 23,8%).

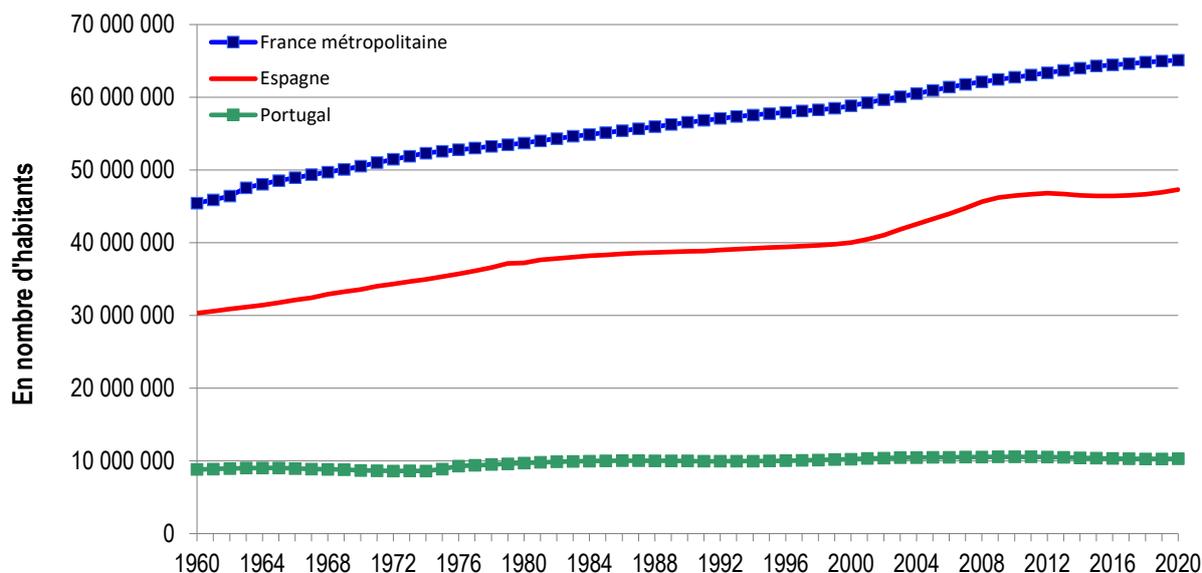
Sur les dix dernières années, la France et l'Espagne ont eu des taux de croissance démographiques supérieurs à ceux de l'UE-28 : 3,6% pour l'Espagne et 4,8% pour la France, par rapport aux 2,7% de l'UE-28 sur la même période. Le Portugal a connu une décroissance démographique (- 2,4%) sur les 10 dernières années, mais sa population a augmenté entre 2019 et 2020, au même rythme que l'UE-28 (+ 0,2%).



En 2020, la densité de population de la France métropolitaine (119,0 hab/km²) reste supérieure à celle de la moyenne de l'UE-28 (115,2 hab/km²), celle du Portugal (111,9 hab/km²) légèrement inférieure et celle de l'Espagne (92,6 hab/km²) bien en deçà de cette moyenne.

Le graphique 1 présente l'évolution de la population en Espagne, en France et au Portugal entre 1960 et 2020.

GRAPHIQUE 1 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL ENTRE 1960 ET 2020



Sources : Eurostat - Population au 1er Janvier (demo_pjan) pour l'Espagne et le Portugal; INSEE pour France.

La croissance de la population française, élevée entre 2000 et 2014, a tendance à diminuer depuis, même si elle reste positive. Entre 2019 et 2020, elle est similaire à celle de l'UE-28 : + 0,2%.

En Espagne, la croissance démographique a été très forte entre 2000 et 2010, puis a décliné avant d'être négative entre 2013 et 2016. Elle est à nouveau positive depuis et augmente chaque année.

Par rapport aux deux autres pays, le Portugal a une évolution démographique très lente. Depuis 40 ans, la population se situe autour de 10 millions d'habitants, avec des phases de lente croissance ou décroissance. Après 9 ans de baisse depuis 2011, la population a augmenté en 2020.

Le tableau 2 montre les principales caractéristiques de la population des régions frontalières pyrénéennes d'Espagne et de France pour l'année 2020. Pour mémoire, en janvier 2016 est entrée en vigueur une loi qui a réduit le nombre de régions métropolitaines françaises de 22 à 13. Dans l'intérêt de la continuité des statistiques qui se reflètent traditionnellement dans l'OTP et du fait qu'Eurostat continue à fournir des informations des anciennes régions, l'OTP 10 conserve le traitement des anciennes régions françaises lorsqu'on analyse certains paramètres entre les régions frontalières pyrénéennes de l'Espagne et de la France.



TABEAU 2 : POPULATION DES RÉGIONS PROCHES DES PYRÉNÉES EN 2020

	Population (en millions d'habitants)	Pourcentage de la population entre 15 et 64 ans	Croissance de la population en 10 ans (2011-2020)	Croissance annuelle de la population (2019-2020)	Densité de population (hab/km ²)
Pays basque	2,189	63,3%	0,3%	0,52%	302,9
Navarre	0,657	64,7%	3,0%	1,01%	63,2
Aragon	1,330	64,3%	-1,0%	0,74%	27,9
Catalogne	7,652	65,5%	2,1%	1,14%	238,5
Aquitaine	3,479	60,8%	6,9%	0,59%	84,2
Midi-Pyrénées	3,087	61,3%	6,3%	0,51%	68,1
Languedoc- Roussillon	2,865	59,6%	7,3%	0,61%	104,6

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

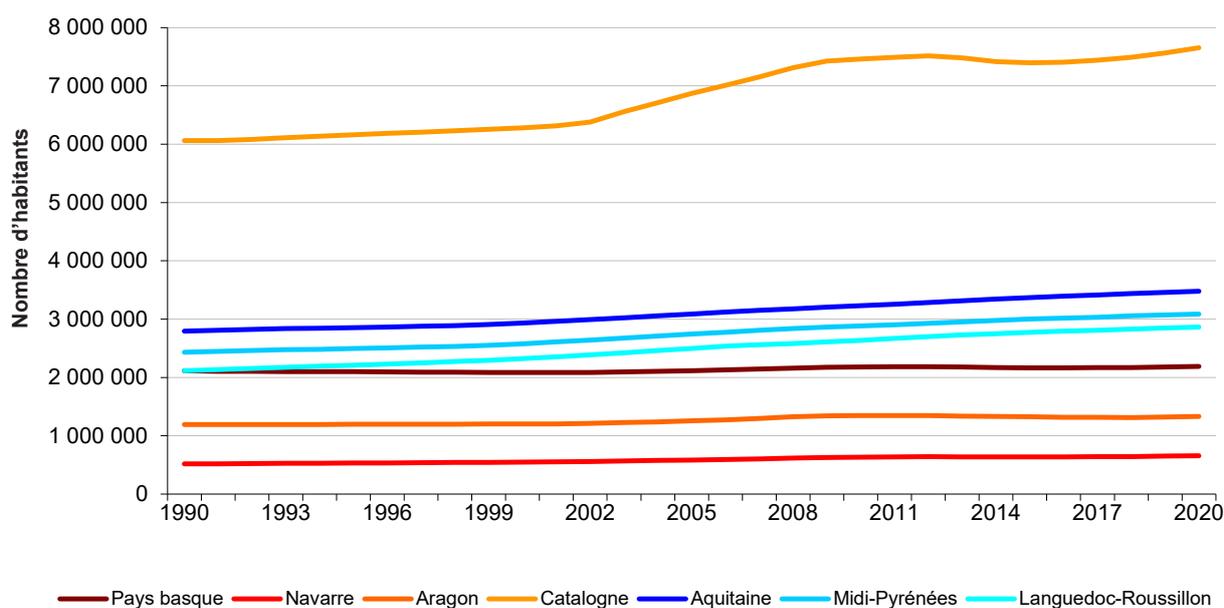
En 2020, la population des quatre régions frontalières espagnoles représente un quart de la population de l'Espagne, avec 11,83 millions d'habitants, et la population des trois régions françaises, 14% de la population française, avec 9,43 millions d'habitants.

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 (7,65 millions d'habitants soit 64,7% de la population frontalière espagnole).

Si l'on se réfère à la catégorie d'âge, la part des 15-64 ans reste toujours moins élevée dans les régions françaises (60,6%) que dans les régions espagnoles (64,9%).

Le graphique 2 présente l'évolution démographique de ces régions frontalières.

GRAPHIQUE 2 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES RÉGIONS PROCHES DES PYRÉNÉES ENTRE 1990 ET 2020



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

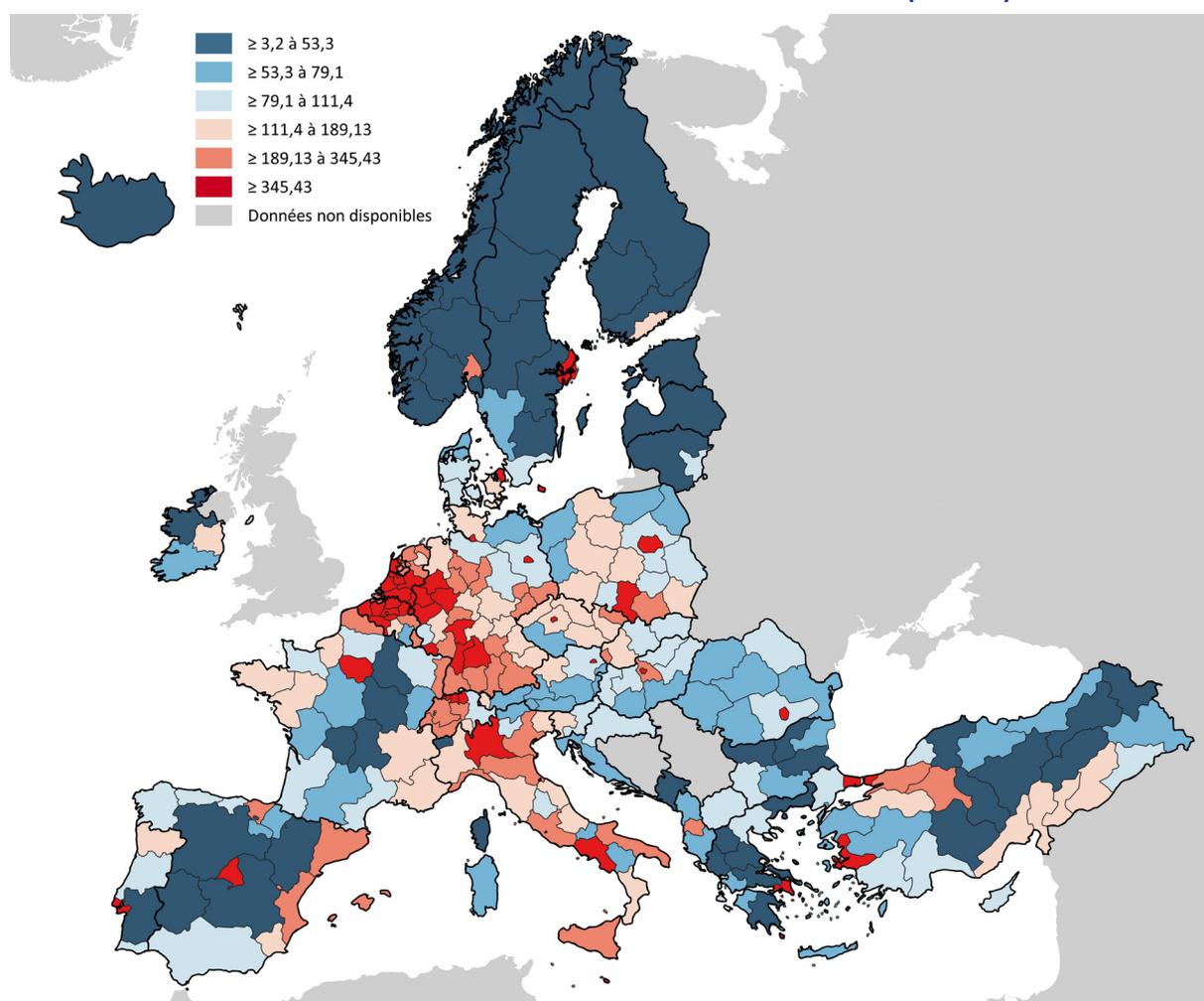


Après avoir subi une baisse régulière de leur population entre 2012 et 2015 ou 2016 (et même 2018 pour l'Aragon), les 4 régions espagnoles ont retrouvé un dynamisme démographique depuis, en particulier la Navarre et la Catalogne (respectivement + 2,5% et + 2,8% entre 2017 et 2020, et plus de 1% entre 2019 et 2020). Sur le long terme, la population de la Catalogne progresse beaucoup plus que celles des autres régions espagnoles.

Les 3 régions françaises continuent à avoir une démographie positive chaque année. Même si la croissance a ralenti après 2015, elle se maintient à un niveau soutenu et assez homogène entre les 3 régions (environ + 0,6% par an).

La carte 3 indique la densité de population européenne, à l'échelle régionale NUTS 2, pour l'année 2020.

CARTE 3 : DENSITÉ DE POPULATION EN EUROPE EN 2020 (NUTS 2)



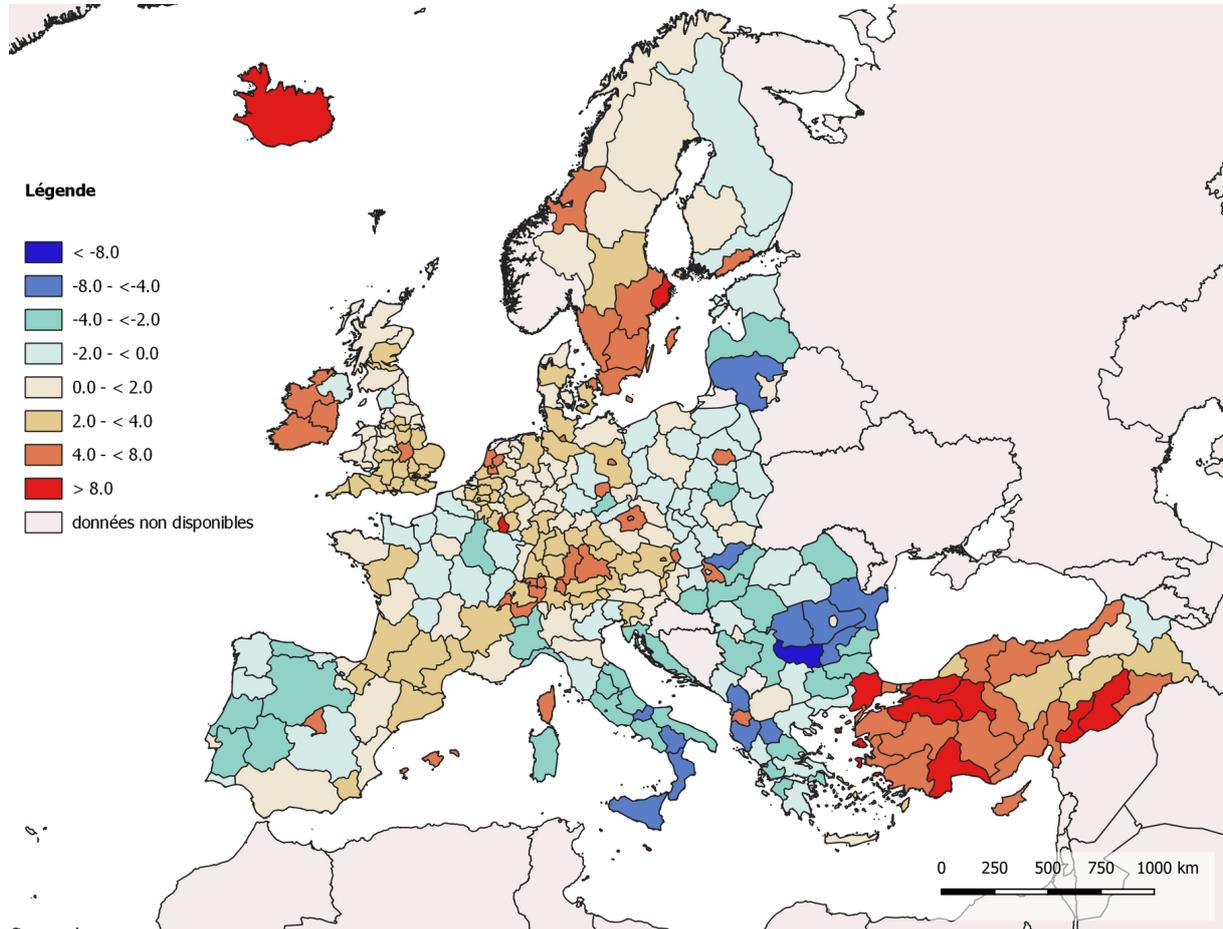
Source : Eurostat - Démographie (tgs00024).

Les régions les plus densément peuplées (couleurs chaudes) se situent autour des principales capitales européennes avec une forte concentration en Belgique, Pays-Bas et Allemagne. La densité demeure très faible (couleurs froides) notamment en Espagne pour l'Aragon, l'Extremadure, Castille et Léon et Castille la Manche et en France pour une bande Nord-Est – Sud-Ouest. Elle s'avère importante en Espagne dans la Communauté de Madrid, 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 2015 et 2020, à l'échelle régionale NUTS 2.

CARTE 4 : ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE EN EUROPE ENTRE 2015 ET 2020 (NUTS 2)



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

Entre 2015 et 2020, les régions situées dans la moitié ouest de l'Espagne ont connu un déclin démographique. A l'inverse, les régions longeant les Pyrénées, celles situées sur la façade méditerranéenne et la communauté de Madrid ont vu leur population augmenter.

En France, là aussi, le pays semble partagé en deux blocs. D'une part, toutes les régions du sud et de la façade atlantique ont connu une évolution positive. Les autres régions ont vu leur population baisser, à l'exception de l'Alsace et de l'Ile-de-France.

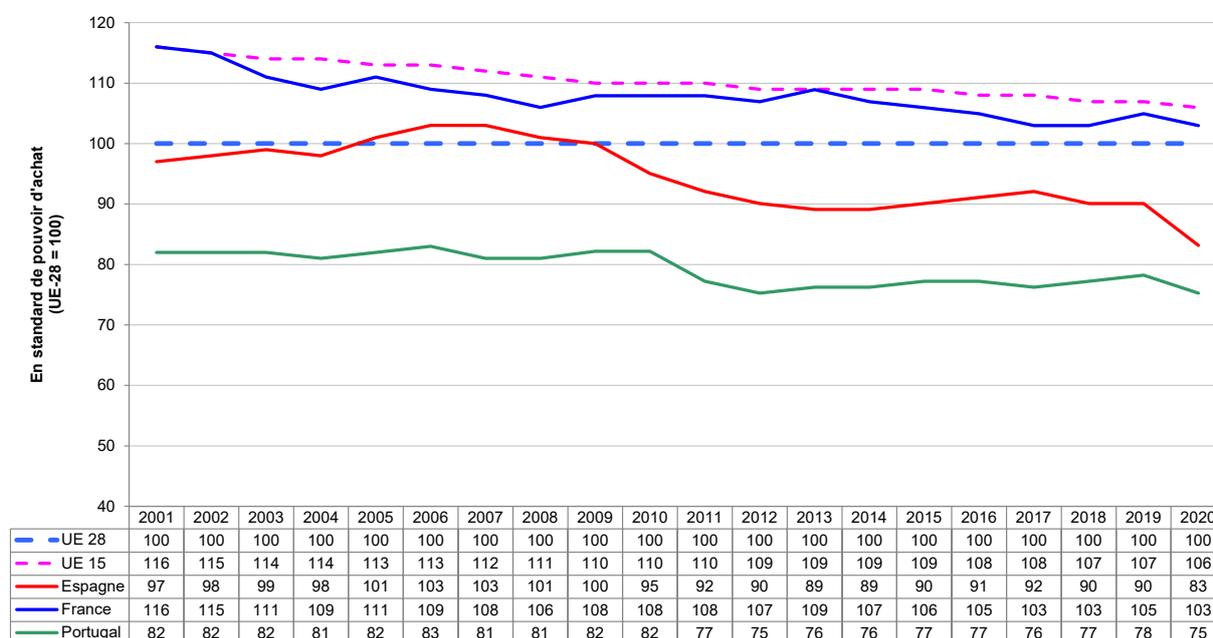


2.5. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

Cette partie présente les principales données économiques de la France, de la péninsule ibérique et des régions frontalières franco-espagnoles en tant que cadre géographique principal de réalisation de l'étude des flux pyrénéens. Plus précisément, les données relatives au PIB et au pouvoir d'achat entre 2001 et 2020 sont analysées et comparées à ces valeurs pour l'ensemble de l'Union européenne et l'ex UE-15.

Le graphique 3 montre l'évolution du PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat (SPA³), en prenant comme valeur de référence celle de l'Union Européenne à 28 (UE-28 = 100).

**GRAPHIQUE 3 : ÉVOLUTION DU PIB PAR HABITANT EN SPA (UE-28=100)
(PÉRIODE 2001-2020)**



Source : Eurostat. Comptes nationaux annuels / PIB par habitant en Standard de Pouvoir d'Achat (t_nama_10) (tec00114).

Après les baisses constatées en Espagne (2008-2014) et au Portugal (2010-2012), les PIB par habitant en SPA (PIB/SPA) des deux pays se sont stabilisés avant de remonter légèrement (2016-2017 en Espagne, 2018-2019 au Portugal). Ils ont à nouveau baissé depuis de manière significative, en particulier celui de l'Espagne (- 10% entre 2017 et 2020), et s'éloignent de la moyenne de l'UE-28.

En France, la baisse du PIB/SPA amorcée en 2014 s'est poursuivie jusqu'en 2018. Comme au Portugal, après une légère remontée en 2019, le PIB/SPA a de nouveau baissé en 2020, pour se rapprocher de celui de l'UE-28.

La baisse du PIB/SPA que les trois pays ont subie en 2020 peut être dûe à la baisse d'activité générée par la pandémie de Covid-19. La baisse a cependant été plus forte pour les trois pays,

³ 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.

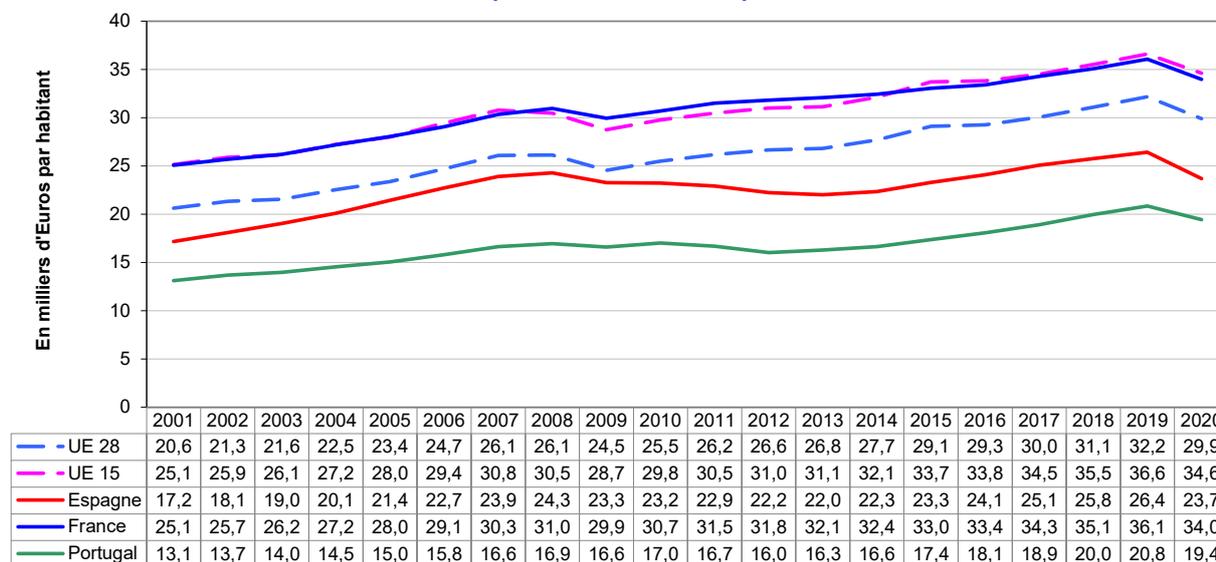


en particulier pour l'Espagne (- 7,8%) que pour l'UE-15 dans son ensemble (- 0,9%). Dans le détail, les 15 pays suivent des évolutions très différentes. Globalement, les pays ayant vu leur PIB/SPA baisser sont ceux pour lesquels il était inférieur ou égal à la moyenne de l'UE-15 en 2019 : les pays du sud (Espagne, France, Grèce, Italie, Portugal) et le Royaume-Uni. Parmi les 9 autres pays, 8 connaissent une hausse, seule l'Autriche étant en légère baisse.

L'écart de PIB/SPA entre l'UE-15 et l'UE-28 avait peu baissé entre 2009 et 2015, mais il ne cesse de diminuer depuis. Le PIB/SPA moyen des 13 derniers entrants se rapproche progressivement de celui des 15 premiers membres de l'UE.

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 présenté ci-après montre l'évolution du PIB aux prix du marché (en milliers d'euros par habitant).

GRAPHIQUE 4 : ÉVOLUTION DU PIB AUX PRIX DU MARCHÉ EN MILLIERS D'EUROS PAR HABITANT (PÉRIODE 2001-2020)



Source : Eurostat - Comptes nationaux annuels / PIB et principales composantes [nama_10_gdp] [tec00001].

Sur les dix dernières années, les périodes de croissance (depuis 2010 pour la France, l'UE-15 et l'UE-28, depuis 2013 pour le Portugal et 2014 pour l'Espagne) se sont prolongées pour les 5 entités jusqu'en 2019. Sur la période 2016-2019, les hausses ont été assez similaires pour la France et l'UE-15 d'une part (+ 8%), et pour l'Espagne et l'UE-28 d'autre part (quasiment + 10%). Avec + 15%, cette hausse a été plus importante encore au Portugal.

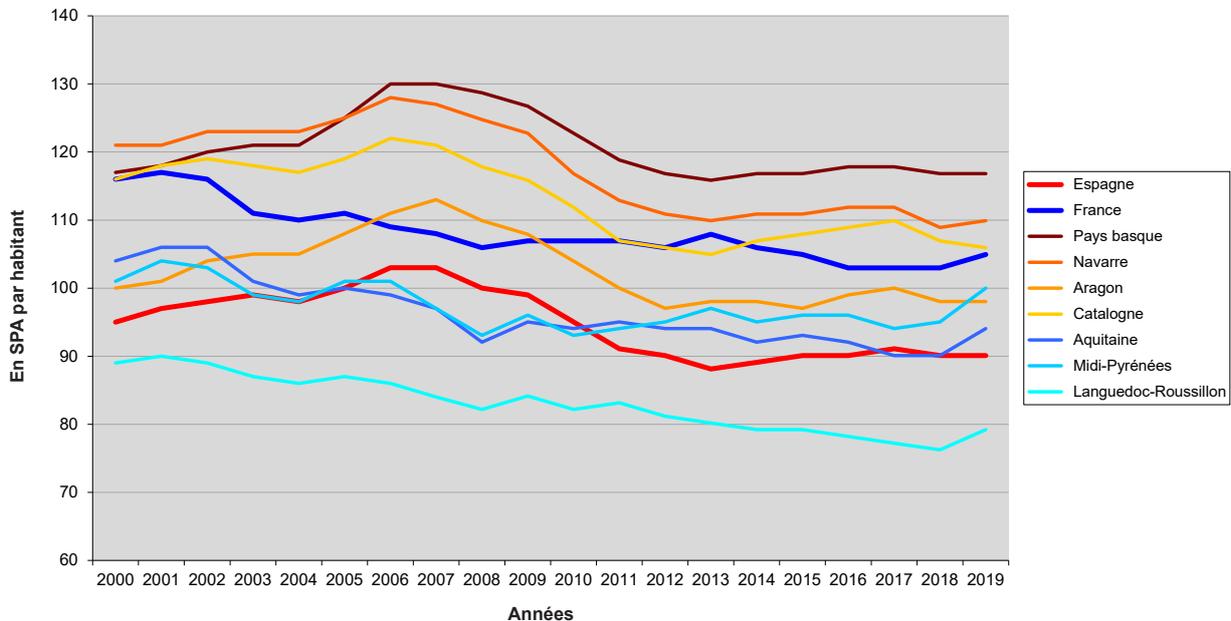
L'année 2020, en revanche, a vu une inversion de la tendance des années précédentes, avec des baisses importantes par rapport à 2019, dont la pandémie de Covid est manifestement à l'origine.

L'UE-15 et la France sont les moins impactées (- 5,4% et - 5,8%), tandis que le Portugal est dans la moyenne de l'UE-28 (-7% environ), et l'Espagne subit une baisse plus forte (- 10,3%). Cependant, depuis 2015, les 5 entités suivent les mêmes tendances de manière quasi parallèle, les courbes de la France et de l'UE-15 étant, pour leur part, très proches.



La situation économique des régions frontalières est ensuite comparée d'après l'évolution du PIB en termes de standard de pouvoir d'achat par habitant en pourcentage de la moyenne de l'UE-28, dans le graphique 5 suivant.

GRAPHIQUE 5 : ÉVOLUTION DU PIB DES RÉGIONS PROCHES DES PYRÉNÉES, EN STANDARD DE POUVOIR D'ACHAT (SPA) (UE=100), SUR LA PÉRIODE 2000-2019



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

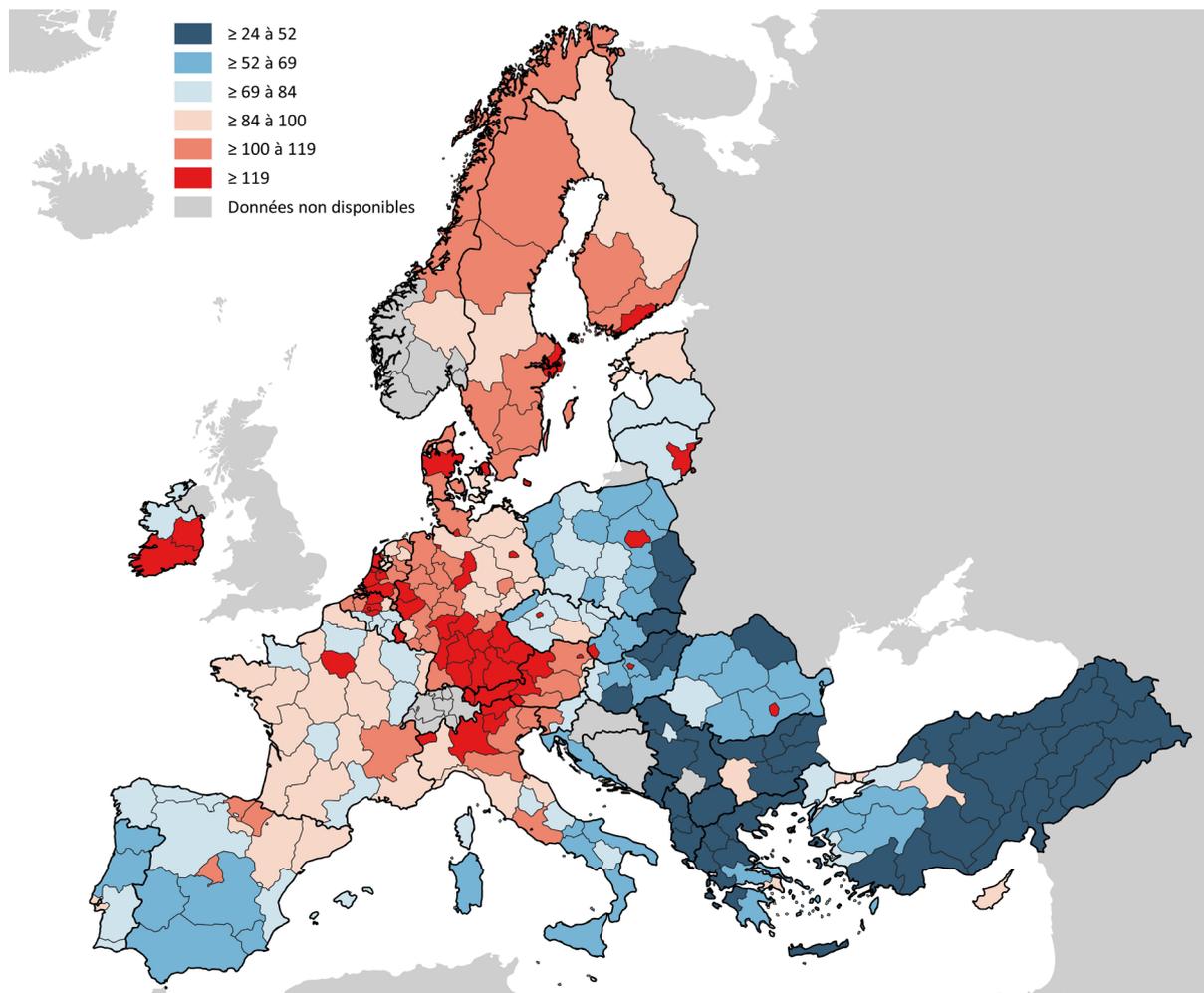
Comme les années précédentes, le PIB en SPA par habitant de la France est supérieur à celui de l'UE-28 dans son ensemble, lui-même supérieur à celui de l'Espagne. L'écart entre les deux courbes avait diminué entre 2013 et 2017, avec une hausse de la valeur espagnole et une baisse de la valeur française, mais ces tendances se sont inversées en 2018 et 2019.

Concernant les régions, alors que jusqu'à présent, le PIB en SPA par habitant des 4 régions espagnoles était supérieur à celui des 3 régions françaises, en 2019, celui de la région Midi-Pyrénées dépasse celui de l'Aragon. Midi-Pyrénées retrouve ainsi le même PIB en SPA par habitant que l'UE-28 dans son ensemble, pour la première fois depuis 2006. Les deux autres régions françaises sont en dessous de cette moyenne, surtout Languedoc-Roussillon, dont le PIB en SPA par habitant n'a cessé de diminuer entre 2011 et 2018.

Côté espagnol, après 4 ans de stabilité ou de légère hausse (2013-2017), les 4 régions ont vu leur PIB en SPA par habitant diminuer depuis, pour retrouver en 2019 le niveau de 2013. Cependant, à part l'Aragon, les régions espagnoles ont un PIB en SPA par habitant supérieur à la moyenne de l'UE-28 et même supérieur à la moyenne française.

La carte 5 indique le PIB en Europe, exprimé en SPA par habitant (UE-28 = 100), à l'échelle régionale NUTS 2, pour l'année 2020.

CARTE 5 : PIB RÉGIONAL (NUTS 2) EN 2020 EXPRIMÉ EN SPA PAR HABITANT (UE-28=100)



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

Comme dans les documents n° 8 et n° 9, en 2019, la distribution du PIB par habitant en SPA en Espagne se caractérise par une forte dissymétrie, avec des valeurs basses dans le sud et plus élevées dans le nord, en particulier dans les régions frontalières et à Madrid.

En France, seules les régions Rhône-Alpes et Île-de-France présentent un PIB par habitant en SPA supérieur à 100.

En considérant toute l'Europe, les régions les plus dynamiques économiquement sont : Nord de l'Italie, Nord de la Belgique, Pays-Bas, Danemark, Suède, Autriche, Sud et Ouest de l'Allemagne et Sud de l'Irlande. Les pays entrés dans l'UE depuis 2004 ainsi que la Grèce, le Portugal et les régions du sud de l'Italie et de l'Espagne présentent des PIB par SPA nettement inférieurs à la moyenne européenne.

2.6. COMMERCE EXTÉRIEUR

En 2019, les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays européens s'élevèrent à 464,9 milliards d'euros, soit une augmentation de 7,1% par rapport à 2017 (434 milliards d'Euros).



Leur répartition entre les différents groupements de pays (ex UE-15, reste de l'UE-28, candidats à l'adhésion à l'UE et reste de l'Europe)⁴ est indiquée dans le tableau 3a ci-dessous.

TABLEAU 3a : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2019 (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
Ex UE-15	158,7	33,6	192,2	152,1	27,6	179,7	310,8	61,2	372,0
Reste de l'UE-28	23,9	3,1	27,0	21,5	3,0	24,4	45,3	6,1	51,4
Candidats à l'UE	7,9	1,0	8,8	4,9	0,6	5,5	12,8	1,6	14,4
Reste de l'Europe	13,1	2,5	15,6	10,5	1,1	11,6	23,6	3,6	27,2
Total	203,5	40,2	243,6	189,0	32,3	221,3	392,4	72,5	464,9

Source : Eurostat - Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-645593)).

En 2020, les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays européens s'élèvent à 414,9 milliards d'euros, soit une baisse de 10,8% en un an. Leur répartition entre les différents groupements de pays (ex UE-15, reste de l'UE-28, candidats à l'adhésion à l'UE et reste de l'Europe)⁴ est indiquée dans le tableau 3b ci-dessous.

TABLEAU 3b : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2020 (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
Ex UE-15	142,6	27,8	170,4	143,2	24,9	168,0	285,7	52,7	338,4
Reste de l'UE-28	17,9	2,9	20,8	16,8	2,7	19,5	34,7	5,6	40,3
Candidats à l'UE	6,6	0,8	7,4	4,7	0,6	5,3	11,3	1,4	12,7
Reste de l'Europe	10,7	1,4	12,1	10,3	1,1	11,4	21,0	2,5	23,5
Total	177,7	32,9	210,7	175,0	29,2	204,2	352,7	62,2	414,9

Source : Eurostat - Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-645593)).

La majorité des échanges en termes monétaires de la péninsule ibérique avec l'Europe ont pour origine et destination l'UE-28, et plus particulièrement les membres de l'ex UE-15. En 2020, Ces pays représentent une part de marché de 81,6% (pour le Portugal seul, cette valeur atteint 84,7%). Viennent ensuite les pays intégrés à partir de 2004 au sein de l'UE et ceux du reste de l'Europe, avec respectivement 9,7% et 5,7%. Les candidats à l'UE ne représentent que 3,1% des échanges.

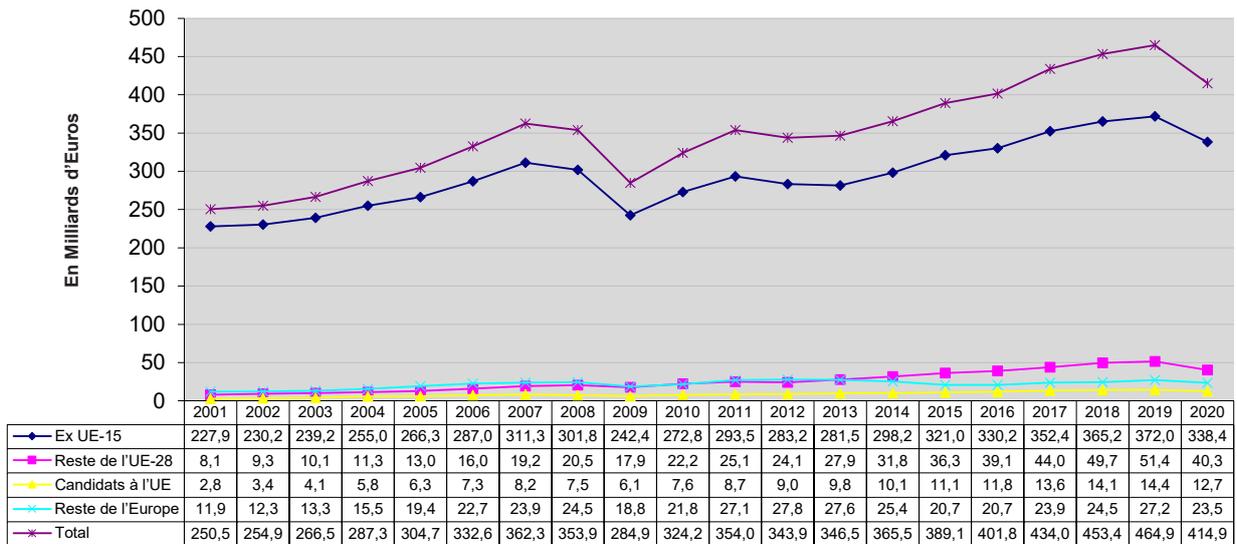
La répartition entre les importations et les exportations de la péninsule Ibérique est légèrement déséquilibrée en faveur des importations : 50,8% / 49,2%. Alors que l'Espagne est quasiment à l'équilibre entre importations et exportations (50,4% / 49,6%), pour le Portugal, la balance penche un peu plus du côté des importations (53% / 47%).

Le graphique 6 suivant montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les pays du reste de l'Europe géographique sur la période 2001-2020 en valeur monétaire.

⁴ Les pays qui composent les différents groupements détaillés au point 2.2.



GRAPHIQUE 6 : ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ENSEMBLE DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE ENTRE 2001 ET 2020



Source : Eurostat - Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-645593)).

Dans la continuité de l'évolution constatée à partir de 2014, tous les groupes de pays ont vu leurs échanges commerciaux avec la péninsule ibérique augmenter entre 2017 et 2019, avant de redescendre en 2020 aux niveaux de 2016-2017, baisse sans doute causée par la crise du Covid-19.

Ainsi, entre 2014 et 2019, les échanges commerciaux entre la péninsule ibérique et l'Europe en totalité ont augmenté de 27,2%. Pour l'ex UE-15, l'augmentation est de 24,7%, tandis qu'elle s'élève à 61,6% pour les autres membres de l'UE-28 et 42,6% pour les pays candidats. Après la forte croissance observée entre 2016 et 2017, celle-ci s'est un peu tassée les 2 années suivantes (sur un an, pour le total de l'Europe : + 8% en 2017, + 4,5% en 2018 et + 2,5% en 2019).

En 2020, la baisse avec la totalité de l'Europe représente sur un an 10,8%. Cette baisse est plus modérée pour les membres de l'ex UE-15 (- 9%) que pour les autres groupes : reste de l'UE-28 : - 21,6%, candidats à l'UE : - 11, 8%, reste de l'Europe : - 13,6%.

Le tableau 4a montre les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe, en termes de tonnage des marchandises transportées pour l'année 2019, qui s'élèvent à 236,8 millions de tonnes, soit une augmentation de 3,4% par rapport à 2017 (229,1 millions de tonnes).

Les tonnages sont ventilés en différents groupes de pays (ex EU-15, reste de l'UE-28, candidats à l'UE et reste de l'Europe)⁵ et par typologie de flux (importations et exportations).

⁵ Les pays qui composent les différents groupements sont détaillés au point 2.2.



TABLEAU 4a : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2019 (EN MILLIONS DE TONNES)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
Ex UE-15	63,3	11,3	74,6	83,3	12,2	95,5	146,6	23,5	170,1
Reste de l'UE-28	9,2	1,5	10,7	7,3	0,9	8,2	16,4	2,4	18,8
Candidats à l'UE	7,5	0,9	8,4	3,4	0,7	4,1	10,9	1,6	12,5
Reste de l'Europe	25,5	5,5	31,0	4,0	0,5	4,4	29,5	5,9	35,4
Total	105,4	19,2	124,7	98,0	14,2	112,2	203,4	33,4	236,8

Source : Eurostat - Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-645593)).

Le tableau 4b montre les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe, en termes de tonnage des marchandises transportées pour l'année 2020, qui s'élèvent à 220,6 millions de tonnes, soit une baisse de 6,8% en un an.

TABLEAU 4b : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2020 (EN MILLIONS DE TONNES)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
Ex UE-15	61,1	10,7	71,8	79,1	11,4	90,6	140,2	22,1	162,4
Reste de l'UE-28	8,1	1,2	9,3	6,9	0,8	7,7	15,1	1,9	17,0
Candidats à l'UE	7,1	0,8	8,0	3,0	0,8	3,8	10,1	1,6	11,7
Reste de l'Europe	21,6	3,6	25,2	3,9	0,4	4,3	25,5	4,0	29,5
Total	98,0	16,3	114,3	93,0	13,4	106,4	191,0	29,7	220,6

Source : Eurostat - Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-645593)).

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 73,6% en tonnage et 81,6% en valeur monétaire, et les échanges avec les pays du « reste de l'Europe » représentent 13,4% en tonnage et seulement 5,7% en valeur monétaire.

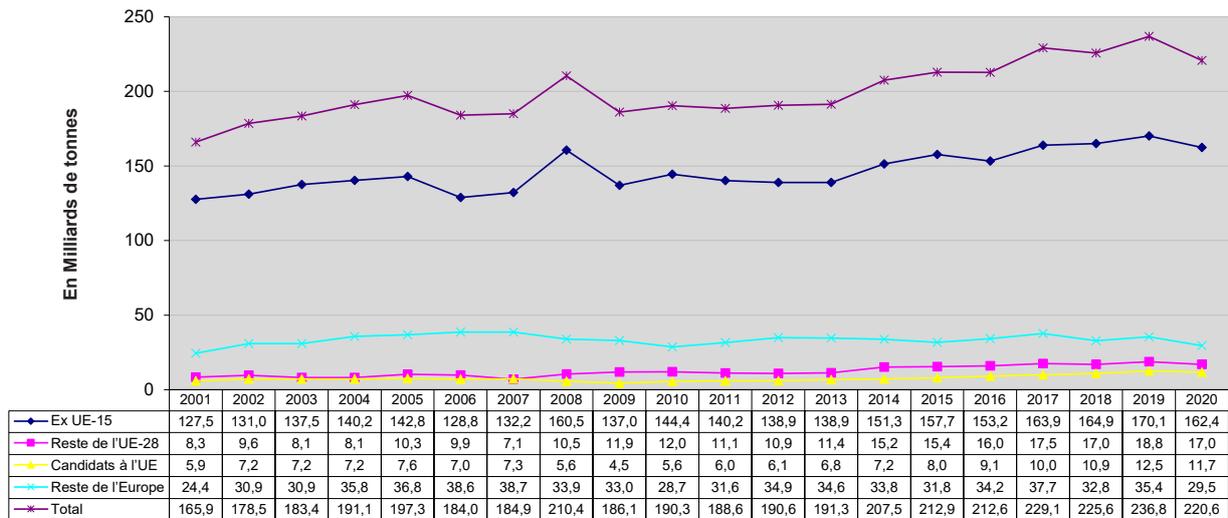
Cette différence est encore plus marquée si l'on ne considère que les importations : les ratios deviennent 62,8% en tonnage et 80,9% en valeur monétaire pour l'ancienne UE-15, contre 22% en tonnage et seulement 5,7% en valeur monétaire pour le « reste de l'Europe ».

Comme en 2015 et 2017, les tonnages des importations et des exportations sont légèrement déséquilibrés en faveur des importations (51,8% - 48,2%). Mais cette répartition diffère beaucoup selon les groupes de pays. Ainsi, pour l'ex UE-15, cette répartition est 44,2% - 55,8%, soit plus d'exportations que d'importations, et pour le reste de l'Europe, elle est de 85,4% - 14,6%.

Le graphique 7 montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe au cours de la période 2001-2020 en tonnages de marchandises.



GRAPHIQUE 7 : ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE ENTRE 2001 ET 2020 (EN MILLIARDS DE TONNES)



Source : Eurostat - Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-645593)).

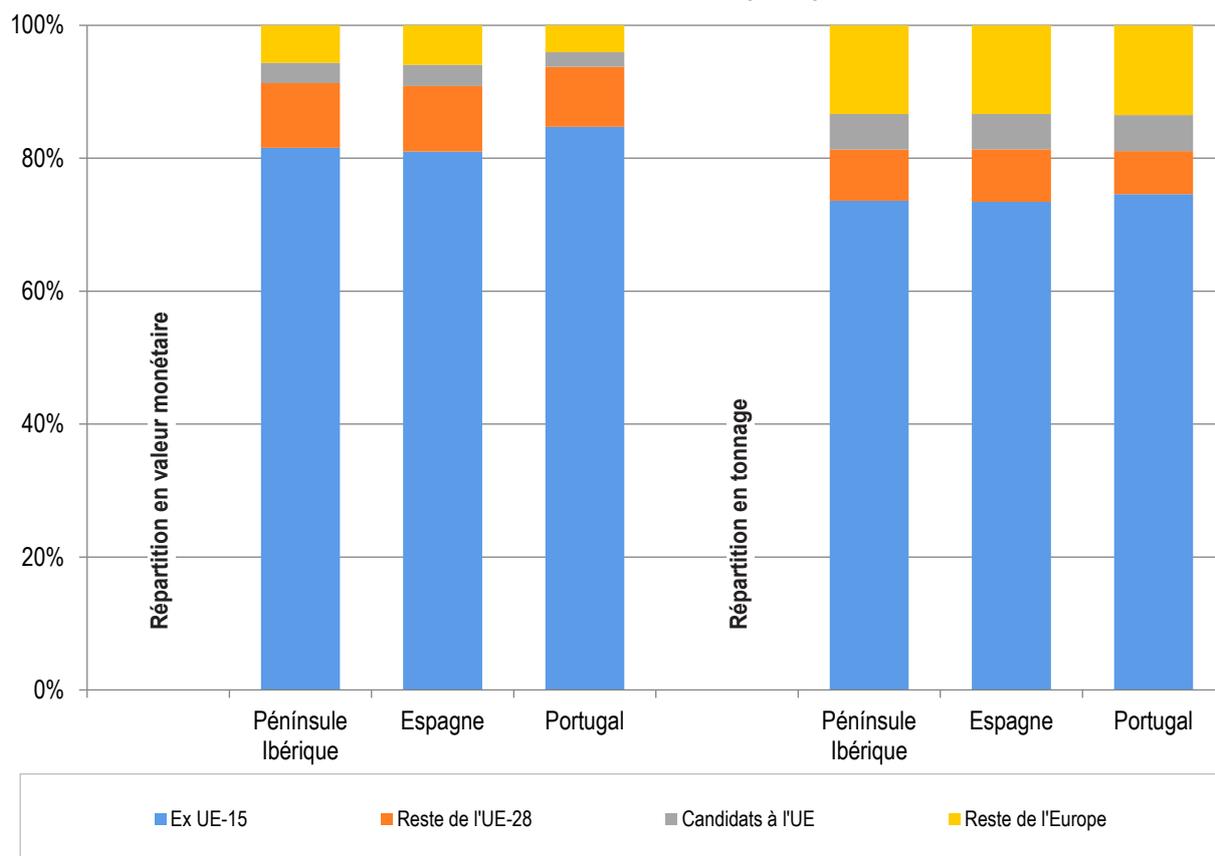
Entre 2001 et 2020, le commerce extérieur, en tonnage, de l'Espagne et du Portugal avec les pays de l'Europe géographique a augmenté de 33%, soit, en moyenne, de 1,5% par an. Ce sont les pays intégrés à partir de 2004 et les pays candidats qui ont connu la plus forte croissance relative de leurs échanges avec la péninsule ibérique, avec environ 100% d'augmentation sur la même période, alors que l'ex UE-15 a connu une croissance de 27,4%.

Après la période de quasi-stagnation observée entre 2014 et 2016, les échanges en tonnage de la péninsule ibérique avec l'Europe ont globalement augmenté jusqu'en 2019 (+ 11,4% entre 2016 et 2019) avant de baisser de 6,8% en 2020. En 2020, tous les groupes de pays ont ainsi vu le tonnage de marchandises échangées évoluer à la baisse. Parmi eux, c'est le «reste de l'Europe» qui connaît la plus forte baisse relative (- 16,7%), pour quasiment atteindre le niveau de 2010, le plus bas observé depuis 2002.

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



GRAPHIQUE 8 : COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2020 (en %)

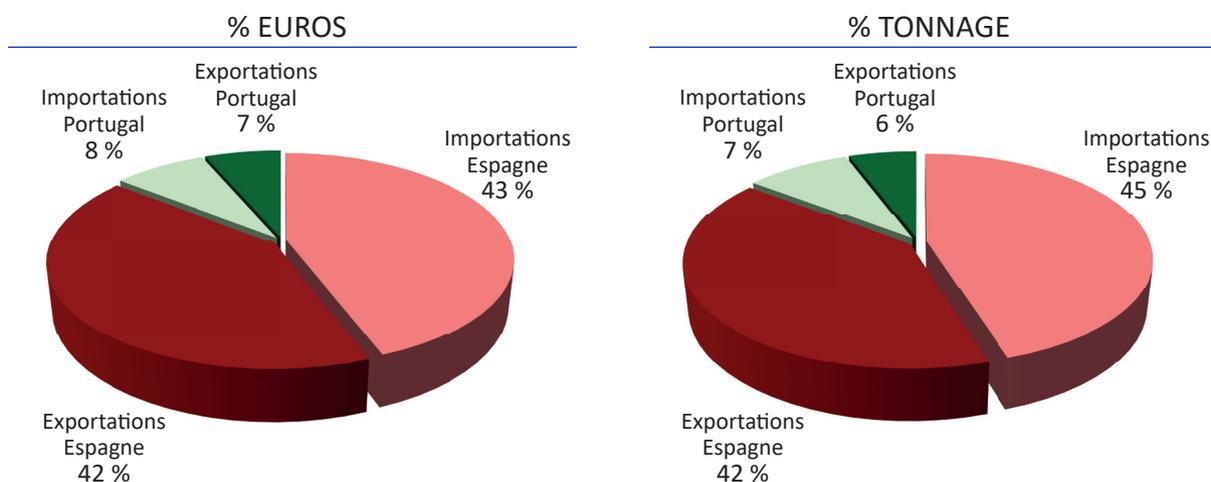


Source : Eurostat - Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-016890)).

Le graphique 8 met en évidence l'importance du commerce extérieur de la Péninsule ibérique avec les pays de l'ancienne UE-15 (73,6% en tonnage et 81,6% en valeur monétaire) ainsi que la faible valeur monétaire des produits échangés hors UE (18,7% en tonnage et 8,7% en valeur monétaire).

Les graphiques 9 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.

GRAPHIQUE 9 : PART DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL DANS LE COMMERCE AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2020 (%)



Source : Eurostat - Commerce extérieur (Easy Comext Datasets – EU trade since 1988 by CN8 (DS-645593)).



La part de l'Espagne dans le commerce extérieur de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe géographique s'élève à 85% en valeur monétaire et 86,6% en tonnage, celle du Portugal s'élève à 15% en valeur monétaire et 13,4% en tonnage.

Les graphiques 9 permettent aussi de visualiser la balance commerciale de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe géographique, légèrement déséquilibrée en faveur des importations, que ce soit en valeur ou en tonnage. Pour l'Espagne, la répartition entre importations et exportations est quasiment équilibrée en valeur monétaire (50,4% / 49,6%) et légèrement déséquilibrée en faveur des importations en tonnage de marchandises (51,3% / 48,7%). Pour le Portugal, le déséquilibre est un peu plus prononcé (53% / 47% en valeur monétaire, 54,9% / 45,1% en tonnage).

En 2020, la part des exportations de la péninsule ibérique atteint 49% des échanges avec l'Europe en valeur monétaire et 48% en tonnage. Depuis 2017, ces valeurs ont légèrement augmenté (elles étaient alors de 48% en valeur monétaire et 46% en tonnage).

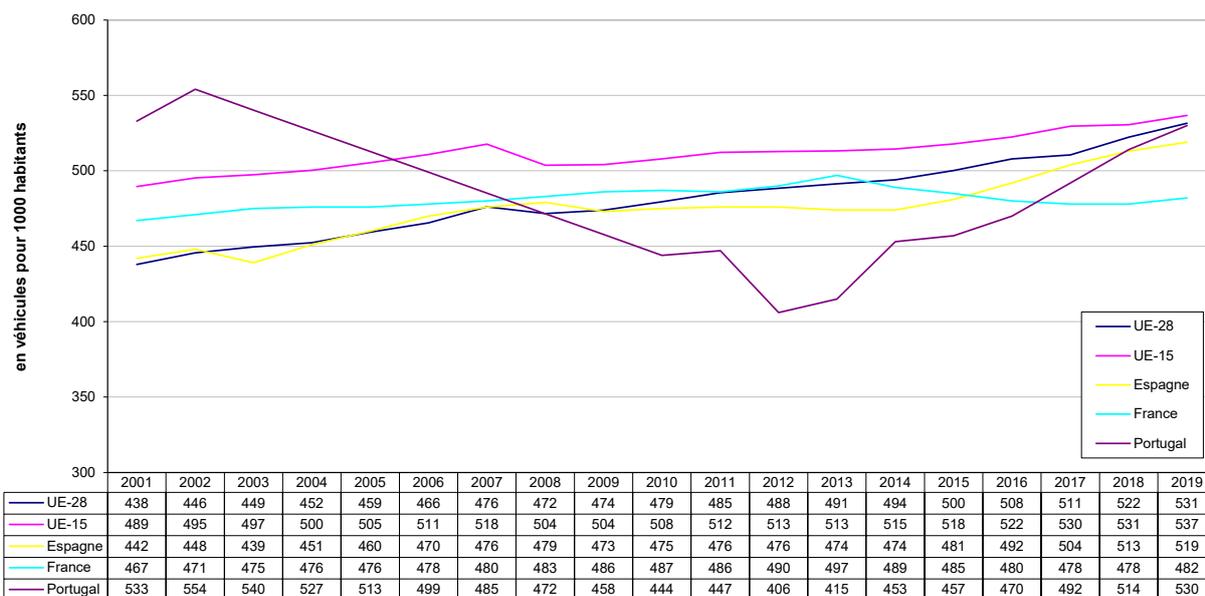
2.7. TAUX DE MOTORISATION

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

Le graphique 10 montre l'évolution du taux de motorisation en Espagne, au Portugal et en France, ainsi que dans l'ensemble des pays de l'UE-15 et de l'UE-28 entre 2001 et 2019 (les données 2020 n'étant pas disponibles). En l'absence de données d'Eurostat sur le taux de motorisation des deux groupements, celui-ci a été estimé à partir du taux de motorisation et de la population des pays qui les composent.



**GRAPHIQUE 10 : ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION ENTRE 2001 ET 2019
(NOMBRE DE VÉHICULES PAR MILLIER D'HABITANTS)**



Sources : Eurostat - Transports - Transports routiers [road_eqs_carhab]. Population - Démographie [demo_pjan]. Les données du Portugal sont absentes de 2003 à 2009. Celles figurant dans le tableau ont été « lissées » pour relier les 2 courbes.

Dans le rapport 9 et les précédents, deux indicateurs provenant d'Eurostat étaient utilisés pour obtenir le taux de motorisation : la population par pays (demo_pjan) et le parc de véhicules par région (tran_r_vehst). Pour le rapport 10, le ratio «voitures particulières pour 1000 habitants» (road_eqs_carhab) a été utilisé. Or, si les résultats sont concordants pour l'Espagne et le Portugal, des différences apparaissent pour la France. Ceci induit donc une variation dans le graphique par rapport aux années précédentes.

Entre 2001 et 2019, le taux de motorisation est en hausse pour l'UE-28 et l'UE-15, passant respectivement de 438 à 531 voitures particulières (vp) pour 1000 habitants et de 489 à 537 voitures particulières pour 1000 habitants. Cette tendance se manifeste également en Espagne, où l'on est passé de 442 voitures particulières pour 1000 habitants en 2001 à 519 voitures particulières pour 1000 habitants en 2019.

Pour sa part, la France a un taux de motorisation relativement stable entre 2001 et 2019. Après une pointe proche de 500 voitures particulières pour 1000 habitants en 2013, le taux de motorisation se stabilise autour de 480 vp/1000h.

Au Portugal, après le creux observé en 2012 et 2013, le taux de motorisation est en augmentation chaque année depuis, si bien qu'il est depuis 2018 supérieur au taux espagnol (530 en 2019).

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

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

CARTE 6 : RÉSEAU ROUTIER PYRÉNÉEN STRUCTURANT (2019)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

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.



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
RD 810	Hendaye (Béohobie) – 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 Lizarrieta	Etxalar – Lizarreta	NA-4400
RD 4 + RD 20	Dancharia – Ainhoa – Bayonne	Pamplona – Landibar	N-121-B
RD 949	St. Étienne de Baïgorry	Errazu – Izpegui	NA-2600
RD 58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi – Olaberri	NA-138
RD 933	St. Jean Pied-de-Port – Orthez	Pamplona - Roncesvalles - Valcarlos	N-135
RD 26	Larrau – Tardets	Ochagavía	NA-2011
RD 132	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 – Monréjeau	Lleida - Vielha - Les	N-230
RN 22	Andorre - Ax - Toulouse	Lleida - La Seu d'Urgell - Andorra	N-145
RN 20	Ur – Toulouse	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 : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

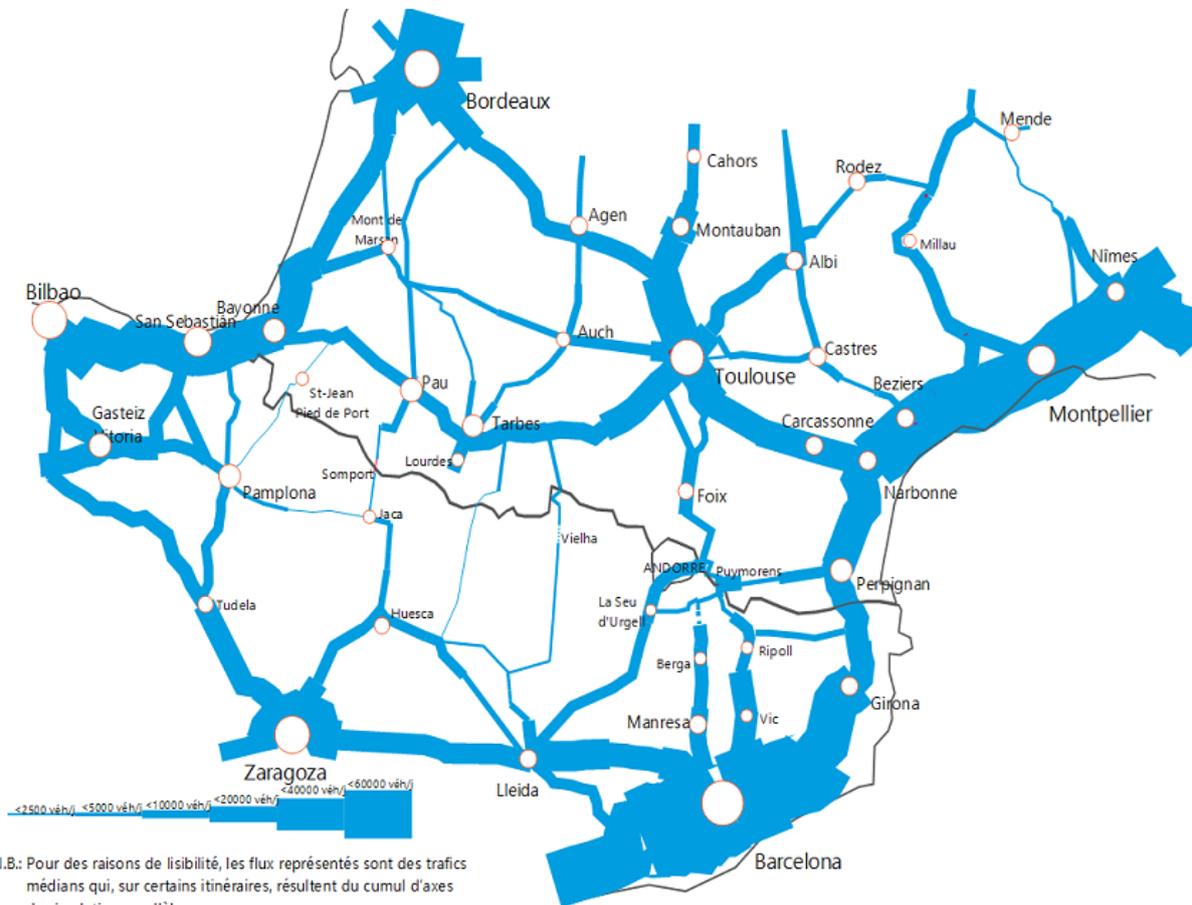
La circulation des véhicules lourds fait l'objet de restrictions ou d'interdictions sur certains axes empruntant ces points de passage frontaliers :

- 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 poids-lourds de plus de 11 tonnes ne peuvent traverser le village du Perthus sur la RD 900 et la circulation des poids-lourds de plus de 20 tonnes est interdite sur la RD 914, entre Port-Vendres et la frontière ;
- À Bourg-Madame, depuis 2007, la Voie Communale (anciennement RN 20) est interdite à la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes (sauf desserte locale) entre le carrefour avec la RN 116 et la frontière. La circulation des poids-lourds concernés par cette interdiction se reporte sur l'itinéraire Ur-Toulouse.

3.1.2. TRAFIC TOTAL

La carte 7 montre le trafic moyen journalier annuel sur les principaux axes de la zone frontalière en 2019.

CARTE 7 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER SUR LES PRINCIPAUX AXES DES PYRÉNÉES EN 2019

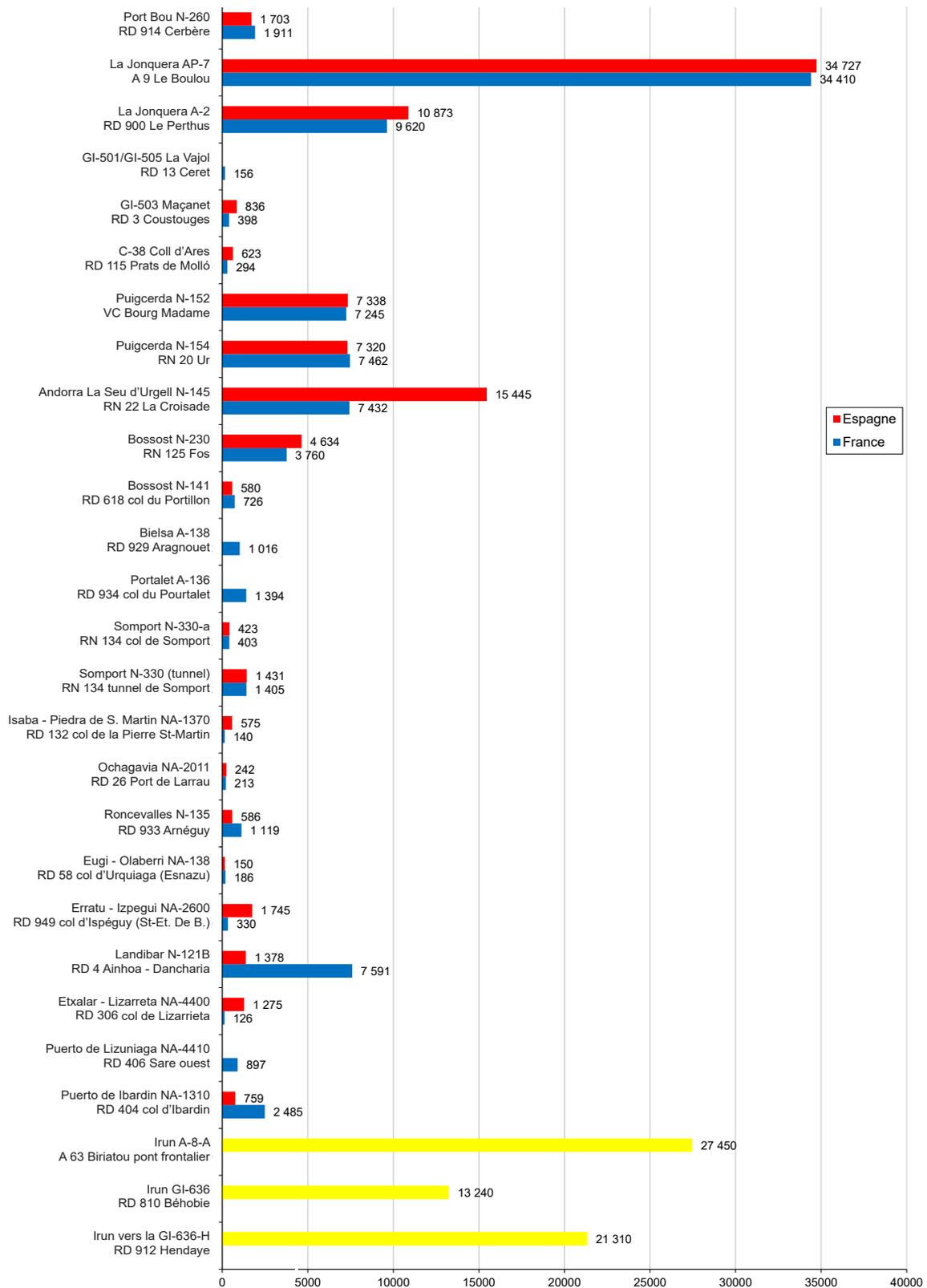


Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

Les graphiques 11a et 11b suivants montrent le trafic moyen journalier (TMJ), tous véhicules confondus, aux points de passage frontaliers en 2019 et 2020.



GRAPHIQUE 11a : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS PENDANT L'ANNÉE 2019 (TOUS VÉHICULES CONFONDUS)

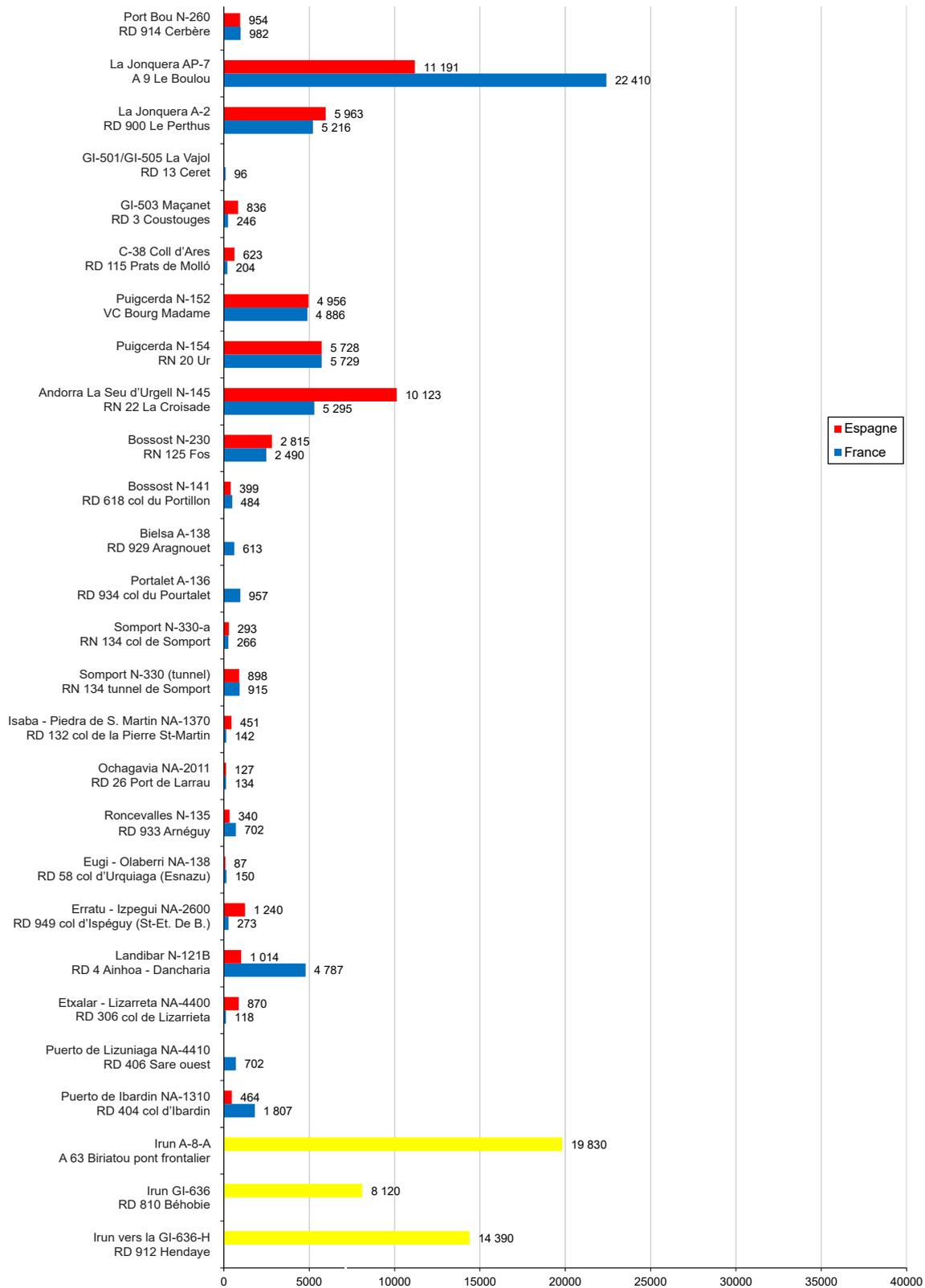


Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

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



GRAPHIQUE 11b : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS PENDANT L'ANNÉE 2020 (TOUS VÉHICULES CONFONDUS)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

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



En 2019, 152 719 véhicules en moyenne ont franchi chaque jour la frontière entre la France et l'Espagne. Cette valeur représente 4,9% de plus que les 145 648 véhicules par jour publiés dans le précédent rapport de l'Observatoire hispano-français de la circulation dans les Pyrénées (OTP 9) avec les données de 2017.

Le trafic des itinéraires atlantique, formé par l'autoroute Irún AP-8 / A 63 Bariatou et les routes côtières Irún GI-636-H / RD 912 Hendaye et Irún GI-636 / RD 810 Béhobie, et méditerranéen, formé par l'autoroute La Jonquera AP-7 / A 9 Le Boulou et les routes côtières La Jonquera A-2 / RD 900 Le Perthus et Port Bou RN 260 / RD 914 Cerbère, représente en 2019, 70,7% du total du trafic, et 69,6% en 2020.

En 2020, 101 944 véhicules en moyenne ont franchi chaque jour la frontière entre la France et l'Espagne soit une diminution de 33,2% par rapport à 2019. Cette forte baisse s'explique par les nombreuses restrictions de circulation à la frontière liées au Covid-19.

Traditionnellement, le graphique 11 montre de grandes différences entre les paires de données (françaises et espagnoles) de certains points de passage frontaliers. Cependant, un certain nombre de considérations détaillées ci-après ont été prises en compte pour représenter une valeur de TMJ cohérente aux différents points de passage frontaliers :

- Du côté français des Pyrénées, de nouvelles dispositions ont été mises en place depuis 2014 pour une meilleure estimation et homogénéisation du trafic routier traversant la frontière. Plus précisément, la France, à travers le Cerema, effectue des comptages tournants, pendant deux semaines, au cours de chaque trimestre de l'année, à la frontière franco-espagnole, sur les 7 axes suivants qui n'ont pas de stations de comptages permanentes du côté français (ou, si elles existent, ne donnent pas des résultats représentatifs du trafic frontalier) :
 - NA-1310 Port d'Ibardin / RD 404 Col d'Ibardin
 - NA-4410 Port de Lizuñaga / RD 406 Sare Ouest
 - NA-4400 Etxalar - Lizarreta / RD 306 Col de Lizarrieta
 - N-121B Landibar / RD 4 Ainhoa – Dancharia
 - NA-2600 Errazu - Izpegui / RD 949 Col d'Ispéguy
 - NA-138 Eugi - Olaberri / RD 58 Col d'Urquiaga
 - N-135 Roncevaux - RD 933 Arnéguy

C'est la raison pour laquelle ces 7 points de passage frontaliers, ainsi que celui de la N-152 Puigcerda / Voie Communale Bourg-Madame, retiennent la donnée française s'il existe de grandes différences entre les données des deux côtés des Pyrénées ;

- Aux points de passage frontaliers entre Hendaye et Irun, il existe trois ponts sur la rivière Bidasoa : celui de l'autoroute AP-8 / A63 vers Bariatou, celui de la GI-636 / RD 810 vers Behobie, et celui de la GI-636-H / RD 912 (pont Saint-Jacques) vers Hendaye. Le Cerema a effectué des observations visuelles dans cette zone pour déterminer le TMJ des véhicules qui franchissent la frontière en évitant de comptabiliser le trafic parasite.

Dans ce cas, s'il existe des différences significatives entre les données enregistrées par la Dirección General de Carreteras et le Cerema, on choisira la donnée du Cerema, représentée en jaune puisqu'il s'agit d'une donnée du côté espagnol modifiée ;

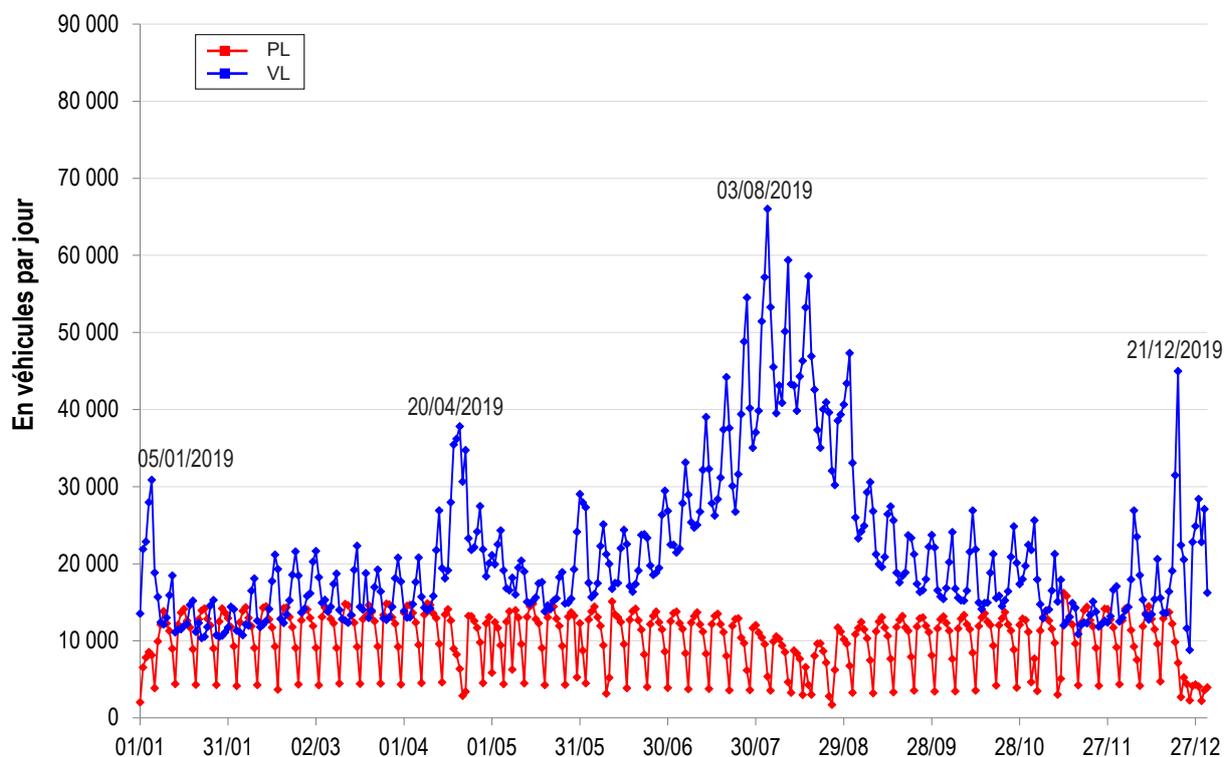


- Le seul point de passage frontalier où sont représentées les données du côté français et du côté espagnol malgré sa différence significative est le col N-145 Andorre - La Seu d'Urgell / RN 22 La Croisade. La raison de sa représentation est que ce passage ne relie pas directement l'Espagne à la France, mais relie chacun des deux pays à l'Andorre. L'Andorre génère elle-même un trafic important et inégal vers la France et vers l'Espagne, ce qui se reflète dans les données de chacun des deux pays à ce point de frontière, avec une différence entre eux supérieure à 8 000 véhicules/jour ;
- Pour les autres points de passage frontaliers, il ne devrait pas y avoir de différences significatives, de sorte que les valeurs des deux côtés des Pyrénées soient représentées si des données sont disponibles.

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

Les graphiques 12 et 13 présentent les trafics quotidiens des deux autoroutes en 2019 et 2020. Pour éviter toute confusion, il convient de noter que l'analyse effectuée à Biriattou concerne le péage de l'autoroute A 63 et non le point de passage frontalier sur le pont international.

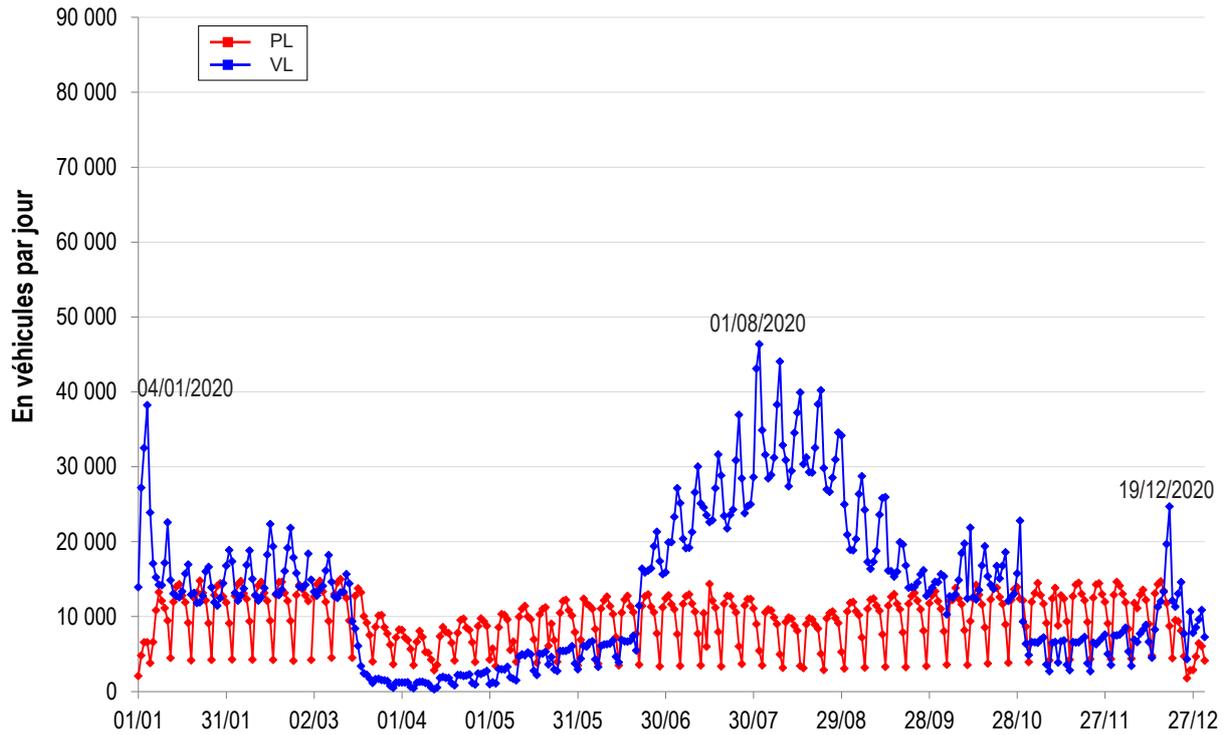
GRAPHIQUE 12a : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A63 (BIRIATOU) EN 2019



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).

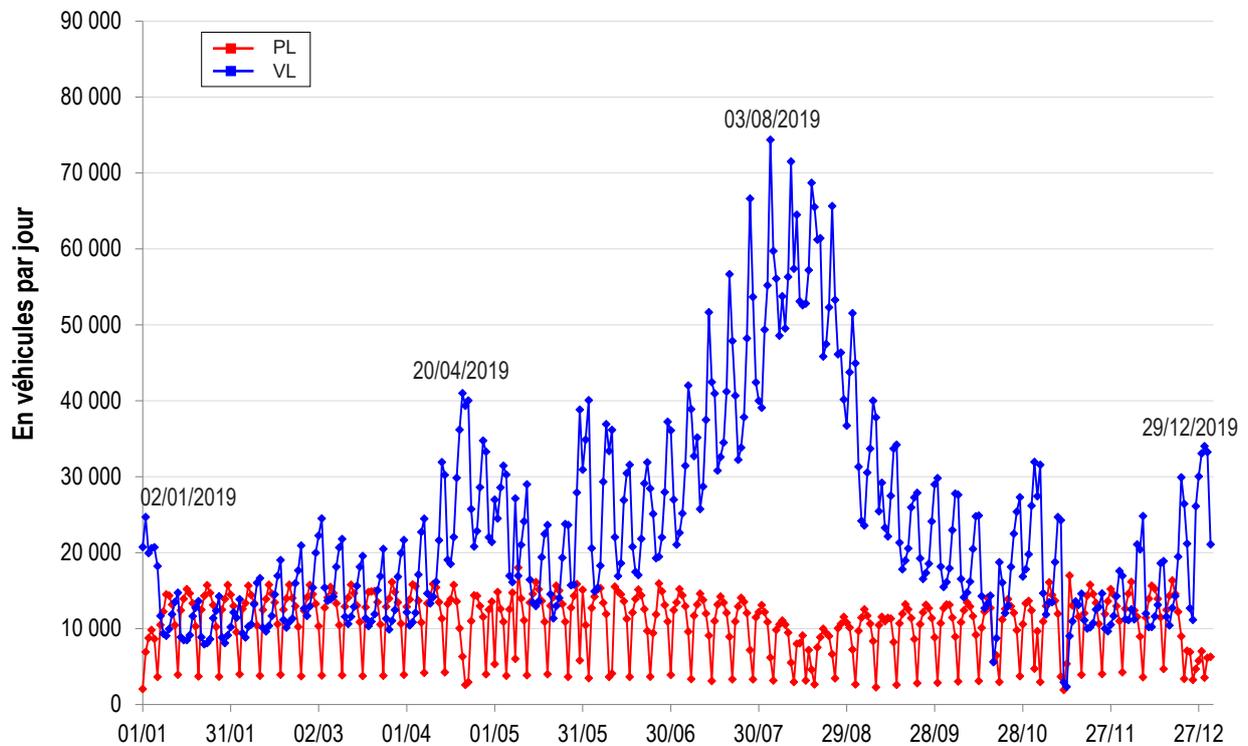


GRAPHIQUE 12b : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A63 (BIRIATOU) EN 2020



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).

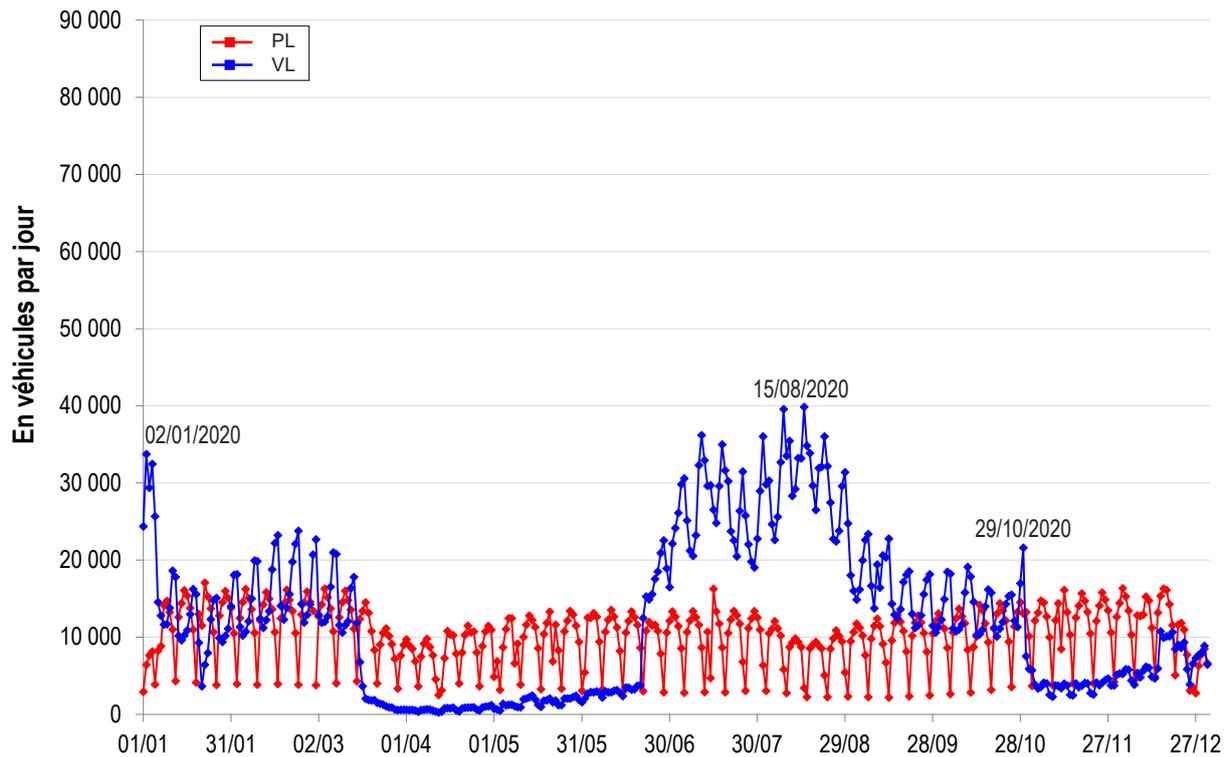
GRAPHIQUE 13a : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A9 (LE BOULOU) EN 2019



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).



GRAPHIQUE 13b : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A9 (LE BOULOU) EN 2020



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).

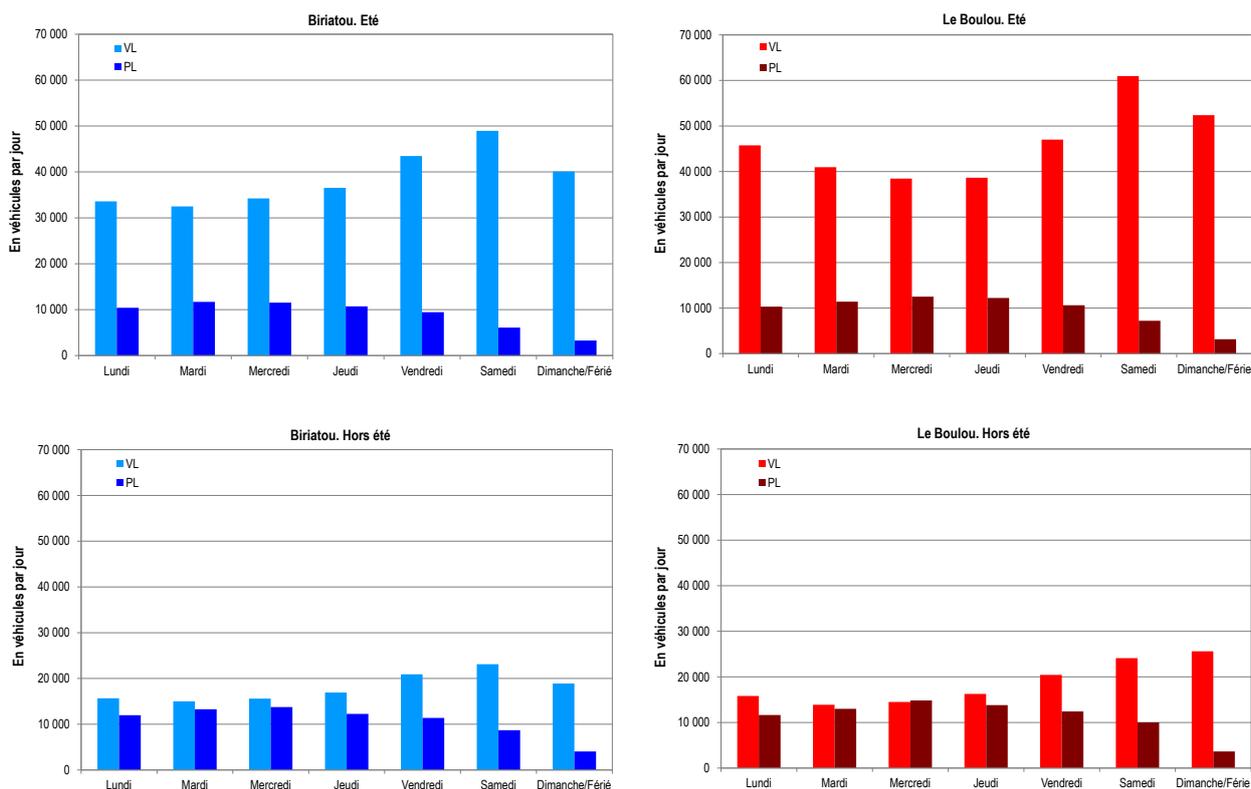
Les conclusions pouvant être tirées de l'analyse de ces graphiques sont les suivantes :

- Juillet et août sont les mois où la circulation est la plus intense sur les deux autoroutes. La circulation des véhicules légers atteint son maximum absolu en août, tandis que la circulation des poids lourds diminue par rapport au reste de l'année en raison des restrictions particulières imposées pendant les vacances d'été ;
- En 2019, les autres pics de circulation des véhicules légers coïncident avec les jours fériés et les ponts. Il s'agit plus particulièrement des fêtes de Noël, de la semaine sainte en avril et du pont de l'ascension en mai. Ce dernier a une plus grande influence sur l'A 9 que sur l'A 63 ;
- En 2020, les périodes de confinement dues au Covid apparaissent nettement. Le trafic PL a été légèrement impacté lors du premier confinement, tandis que le trafic VL a chuté de manière considérable pendant les deux périodes de confinement.

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, le graphique 14 présente le trafic moyen journalier par type de jour durant ces deux périodes. L'année 2020 n'étant pas vraiment représentative compte tenu des périodes de confinement, seule l'année 2019 est présentée.



GRAPHIQUE 14 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER PAR TYPE DE JOUR SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2019



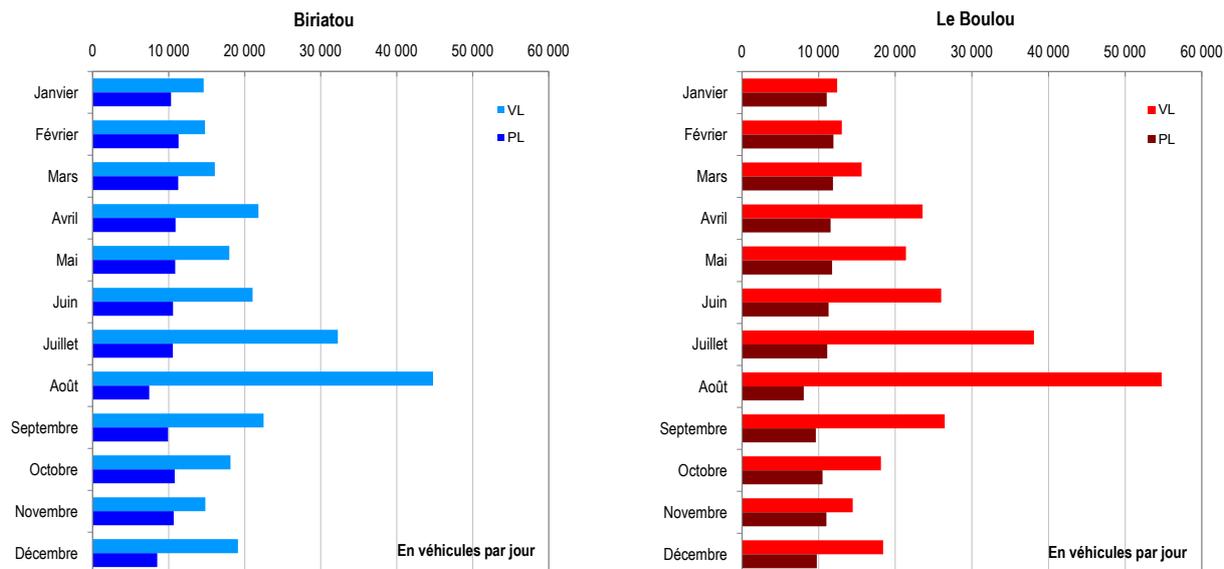
Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Les graphiques 14 montrent que :

- Le samedi est le jour où les véhicules légers circulent le plus tout au long de l'année sur l'A 63 (48 957 VL/jour en été et 23 117 VL/jour hors saison), ainsi que sur l'A 9 en été (60 958 VL/jour). Hors saison, c'est le dimanche qui supporte le plus fort trafic (25 606 VL/jour) ;
- Pour les poids lourds, le mercredi est le jour où le trafic est le plus intense au Boulou, quelle que soit la période de l'année : en été, on compte en moyenne 12 515 PL/jour et en dehors de la période estivale, 14 833 PL/jour. À Biriadou, le mardi est le jour le plus fréquenté en période estivale, avec 11 684 PL/jour, tandis que le reste de l'année, le mercredi est le jour le plus fréquenté avec 13 744 PL/jour ;
- Le trafic VL sur les deux routes s'accroît en été, en particulier par Le Boulou. Le trafic PL reste plus stable tout au long de l'année, bien que le trafic des mois d'été soit inférieur au trafic du reste de l'année, il ne s'agit pas de différences importantes.

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

GRAPHIQUE 15a : TRAFICS MOYENS MENSUELS SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2019



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).

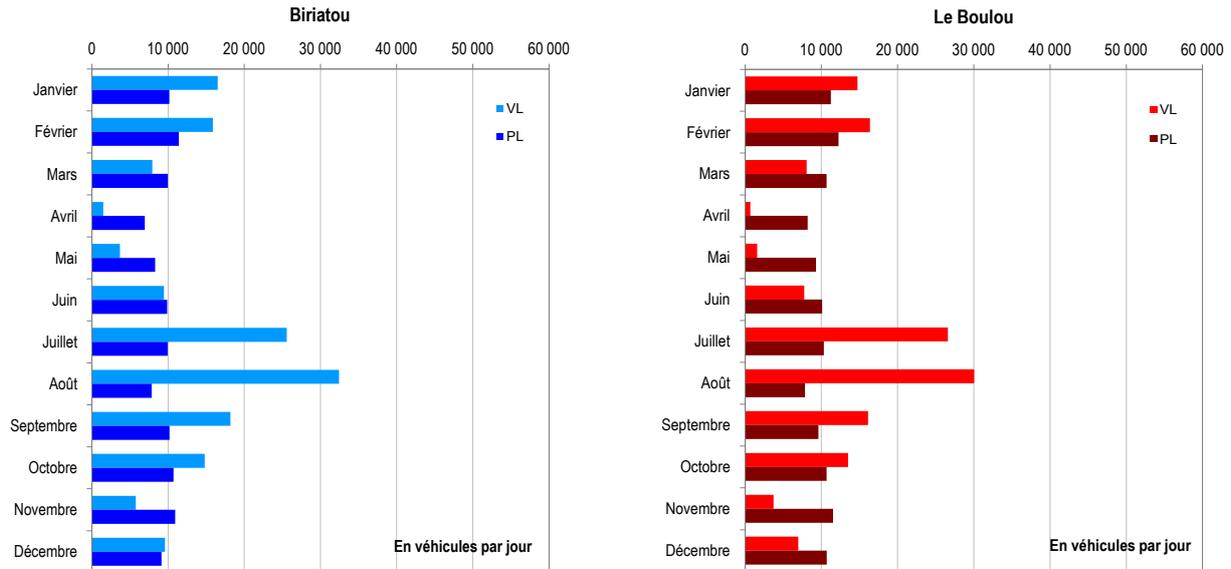
Comme dans les précédentes éditions de l’OTP, les mois de juillet et surtout août sont ceux où le trafic VL est le plus important. Globalement, le trafic est plus important sur la période avril-septembre que durant le reste de l’année. Plus précisément, le TMJ à Biriato est de 32 253 VL en juillet et 44 776 en août, il est de 38 096 VL en juillet et 54 760 en août au Boulou. A l’inverse, les mois où les trafics sont les plus faibles sont janvier, février et novembre, avec à Biriato, des valeurs comprises entre 14 600 et 14 800 VL, et au Boulou, respectivement 12 426, 13 029 et 14 460 VL.

En ce qui concerne les poids lourds, le trafic est plus stable tout au long de l’année et il n’y a pas de différences aussi importantes que pour les véhicules légers, bien que les mois d’août, septembre et décembre présentent des trafics PL inférieurs à ceux du reste de l’année, à Biriato comme au Boulou.

En 2019, le mois le plus fréquenté a été février, avec 11 287 PL/jour à Biriato et 11 937 PL/jour au Boulou. Et le mois le moins fréquenté a été août, avec 7 437 PL/jour à Biriato et 8 056 PL/jour au Boulou.



GRAPHIQUE 15b : TRAFICS MOYENS MENSUELS SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2020



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).

L'année 2020 est particulière compte tenu de la pandémie de Covid-19, et le trafic, en particulier des véhicules légers, a été fortement réduit pendant les périodes de confinement et de restriction de circulation.

Juillet et août restent les mois où le trafic est le plus important, mais à des niveaux bien inférieurs à ceux de 2019. Le TMJ à Biriadou est ainsi de 25 585 VL en juillet et 32 426 en août (- 12 350 par rapport à 2019), et au Boulou de 26 598 VL en juillet (-11 500 / 2019) et 30 046 en août (- 24 700 / 2019).

Les mois d'avril, mai et novembre, correspondant aux périodes de confinement (dont les effets se voient aussi nettement en mars et juin), présentent des trafics VL très faibles, respectivement 1 484, 3 686 et 5 754 à Biriadou et 682, 1 570 et 3 719 au Boulou.

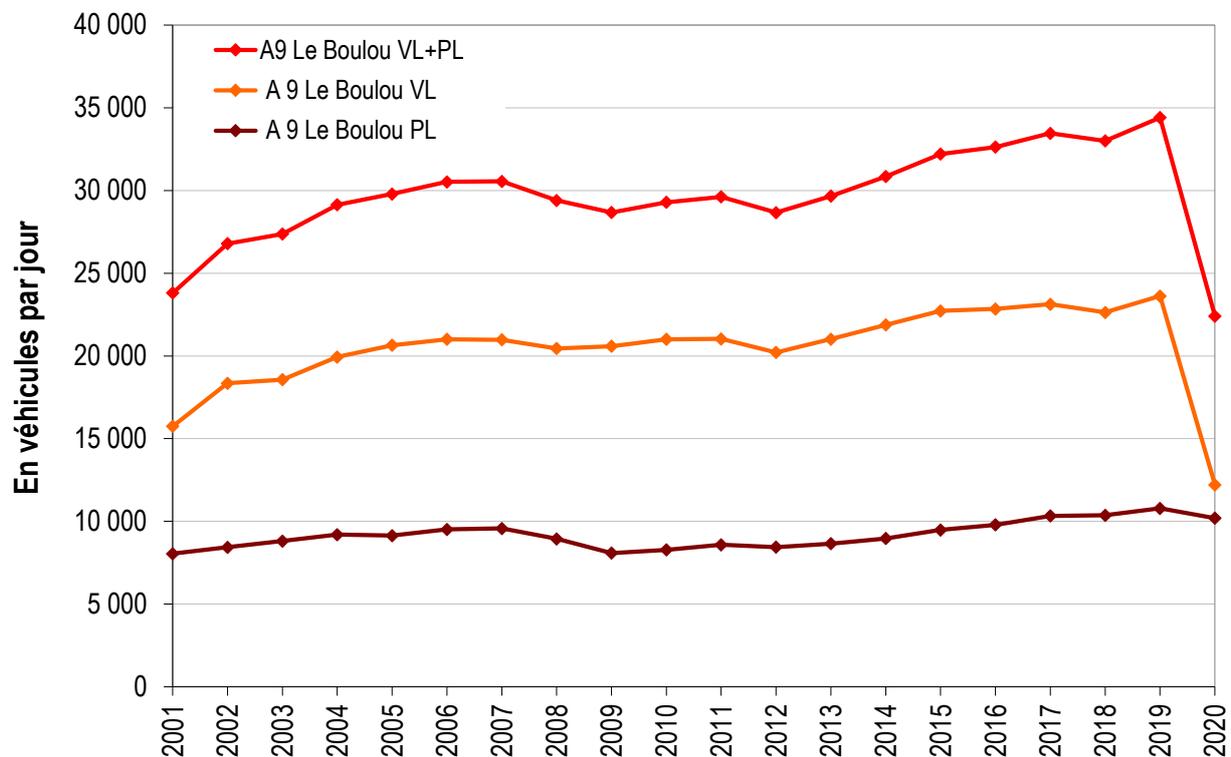
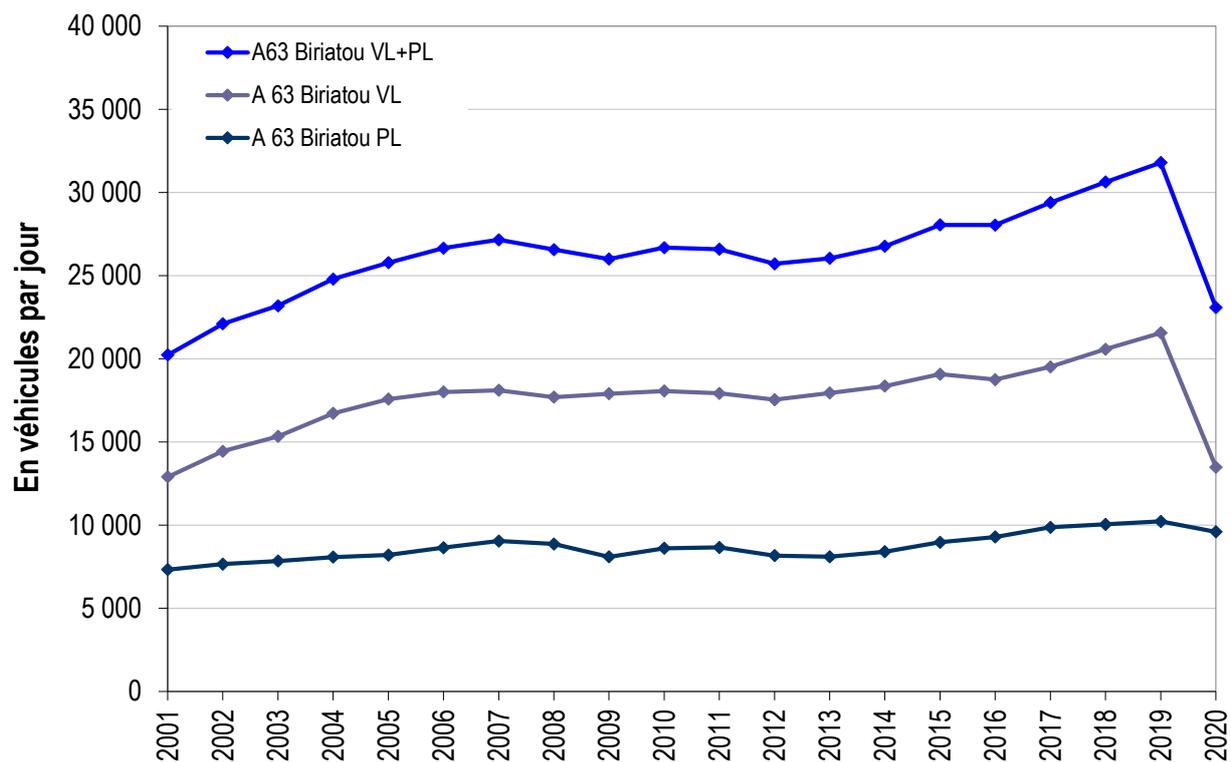
Le trafic PL a lui aussi été perturbé par la pandémie de Covid-19, avec une baisse du trafic par rapport à 2019 lors du premier confinement, mais de manière moins importante que le trafic VL. A partir du mois d'août, le trafic PL a retrouvé son niveau « normal ». Ainsi, en plus du mois d'août, qui est généralement celui où le trafic PL est le moins important, les mois d'avril et mai présentent les trafics les plus faibles (entre 6 900 et 8 300 PL/jour à Biriadou, entre 7 800 et 9 300 PL/jour au Boulou).

A l'inverse, le mois de février est celui qui présente le plus fort trafic journalier sur les deux autoroutes (11 400 PL/jour à Biriadou, 12 245 au Boulou).

Le graphique 16 représente l'évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers, de poids lourds, et tous véhicules, pour la période 2001-2020.



GRAPHIQUE 16 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN ANNUEL DES DEUX AUTOROUTES ENTRE 2001 ET 2020



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).

En 2019, le TMJA tous véhicules a été de 31 790 véhicules/jour à Bariatou et de 34 410 véhicules/jour au Boulou. Par rapport à 2018, le trafic tous véhicules a augmenté de 3,8% à Bariatou et de 4,3% au Boulou.



A Bariatou, le trafic PL a connu une croissance lente mais régulière entre 2013 et 2019 (+ 26,3%). Sur la même période, le trafic VL a augmenté moins vite (+ 20,2%), mais avec une accélération depuis 2016 (+ 15% en trois ans).

Au Boulou, le trafic PL a augmenté chaque année depuis 2012 (+ 24,7% entre 2013 et 2019). Le trafic VL, après trois ans de croissance entre 2012 et 2015 (+ 12,4%), a stagné et même baissé en 2018 avant de remonter nettement en 2019.

En 2020, le trafic tous véhicules a chuté de 27,4% à Bariatou et de 34,9% au Boulou, le trafic VL étant le plus perturbé (- 37,5 % à Bariatou, - 48,3% au Boulou). La baisse de trafic PL a été de 6,2% à Bariatou et de 5,5% au Boulou.

3.1.3. ÉTAT DU RÉSEAU STRUCTURANT EN 2021

CARTE 8 : RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT PROCHE DES PYRÉNÉES EN 2021 ET PROJETS EN COURS



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

3.1.4. PROGRAMMATION DES ACTIONS CONCERNANT LES ROUTES

Lors du dernier sommet franco-espagnol, le 26^{ème}, qui s'est tenu le 15 mars 2021 à Montauban, les deux pays ont réaffirmé la nécessité de continuer à promouvoir l'activité de l'Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées, en tant qu'instrument très utile pour le suivi de l'évolution de la mobilité entre les deux pays ainsi que pour mesurer l'efficacité des décisions prises.



Ci-après une description synthétique des principales opérations d'infrastructures effectuées sur les routes franco-espagnoles situées dans la zone frontalière en décembre 2021:

Itinéraire Bordeaux - frontière espagnole (autoroute A 63)

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

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

La N-330, entre Jaca et le tunnel du Somport, est une route conventionnelle de 25 kilomètres de long, qui relie Jaca à 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, A-23 et A-22 a débuté. Les deux derniers projets disposent déjà de tronçons en service.

Itinéraire Pau - tunnel du Somport, du côté français – RN 134

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

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 Benabarre, Sopeira et Viella. Dans cette perspective, la construction d'une section de l'autoroute A-14 est prévue entre Lleida et Benabarre, tandis que pour le tronçon restant (Benabarre - 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 A 64 à l'Espagne, en empruntant la bretelle autoroutière du Val d'Aran et la RN 125. Le choix d'aménagement de l'itinéraire est une route bidirectionnelle à deux voies de circulation, avec contournement des agglomérations. La déviation de Saint Béat - Arlos, longue de 6 kilomètres est en construction ; elle comporte un tunnel d'un kilomètre et un pont traversant la Garonne. La section nord, de 2,6 km de long, comprenant le tunnel, a été mise en service en mai 2018. La section sud devrait être opérationnelle en 2024.

Itinéraire Toulouse - Barcelone par la RN 20

La déviation d'Ax-les-Thermes (voie rapide de 6 km de long, à deux voies de circulation, et comprenant une section de 2 x 2 voies sur un tronçon de 1,3 km) a été mise en service en décembre 2016. En 2019, le tronçon à aménager de la RN 20 entre Tarascon-sur-Ariège et le tunnel du Puymorens a été redéfini en route bidirectionnelle avec des créneaux de



dépassement à 2 x 2 voies, compatible avec une mise à 2 x 2 voies à très long terme. La priorité est donnée à la déviation de Tarascon-sur-Ariège pour laquelle le Premier Ministre a signé un protocole d'aménagement avec un tunnel de 1400 mètres de long. Les travaux de la déviation sont prévus de 2024 à 2029.

Axe pyrénéen (actuelle N-260 et A-26) et connexion avec Puigcerda

Entre Llançà et Olot, la construction de l'autoroute A-26, qui passera par Figueres est en cours de réalisation. 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.

Entre Olot et Puidcerdá, les études de réalisation de la N-260 sont en cours et en sont à divers stades d'avancement.

Itinéraire Barcelone – Girona - frontière française par l'A-2/N-II/AP-7

En août 2021, le péage de l'autoroute AP-7 a été supprimé. Avec cette mesure, l'autoroute se renforce en tant que route principale pour le trafic longue distance. Des études sont actuellement en cours pour déterminer les actions nécessaires sur la route afin de s'adapter au nouveau régime d'exploitation.

Itinéraire Perpignan - frontière espagnole (autoroute A 9)

La section Perpignan-Espagne de l'autoroute A 9 (40 km) est désormais totalement à 2 x 3 voies (mise en service du dernier tronçon en 2020).

Connexion avec l'Andorre (N-145)

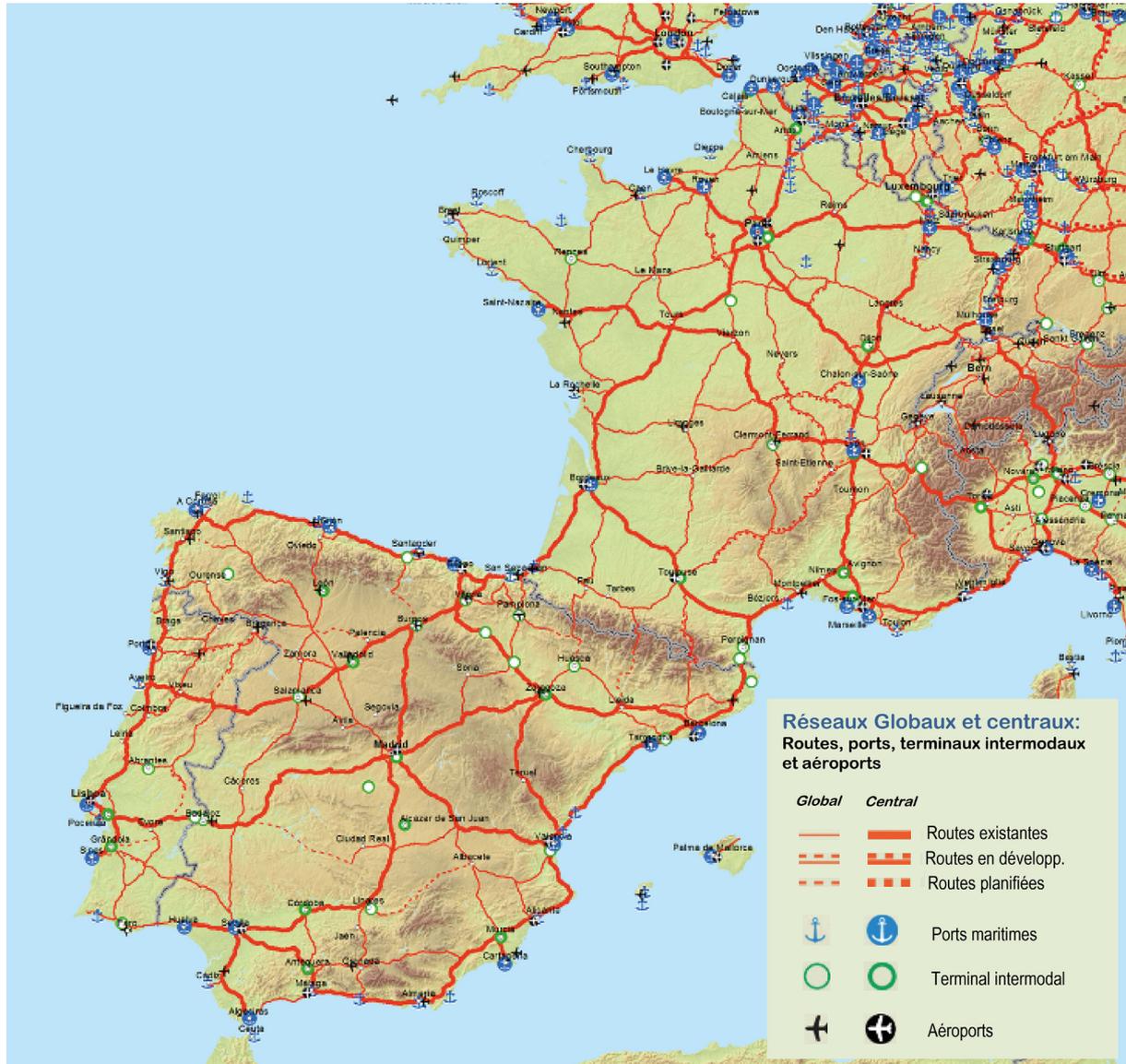
La N-145 est une route conventionnelle d'une longueur de 9 kilomètres, qui relie la Seu d'Urgell avec l'Andorre. Elle est la seule voie de communication entre l'Espagne et l'Andorre.

3.1.5. PLANIFICATION A LONG TERME DES ROUTES DU PORTUGAL, DE L'ESPAGNE ET DE LA FRANCE

La carte 9 présente une vision «objective» du projet de planification du réseau routier à long terme du Portugal, de l'Espagne et de la France. Plus précisément, elle montre les deux niveaux (global et de base) des réseaux routiers inclus dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour la péninsule ibérique et la France.

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 (2019)

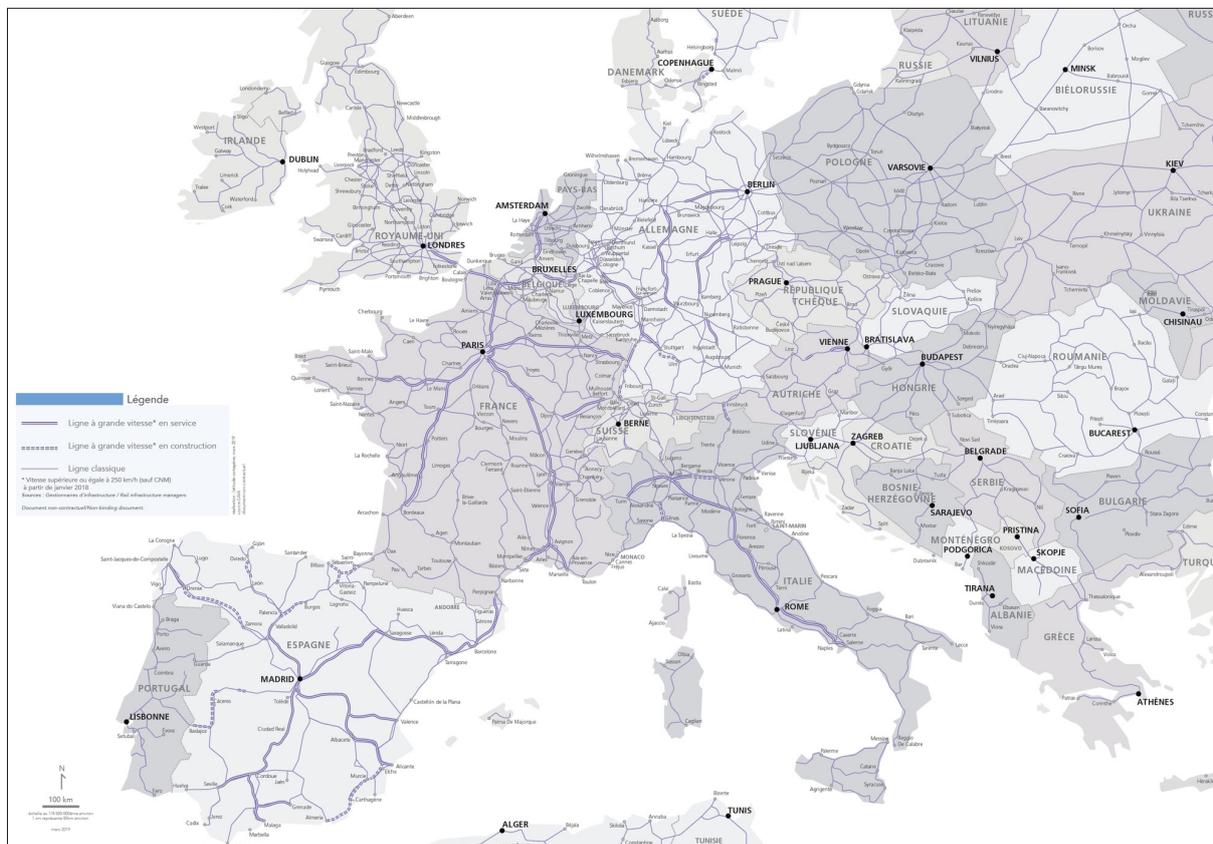


Source : Commission européenne - Mobility and Transport - Infrastructure -TEN-T – Connecting Europe.

3.2. RAIL

La carte 10 suivante présente le réseau ferroviaire européen.

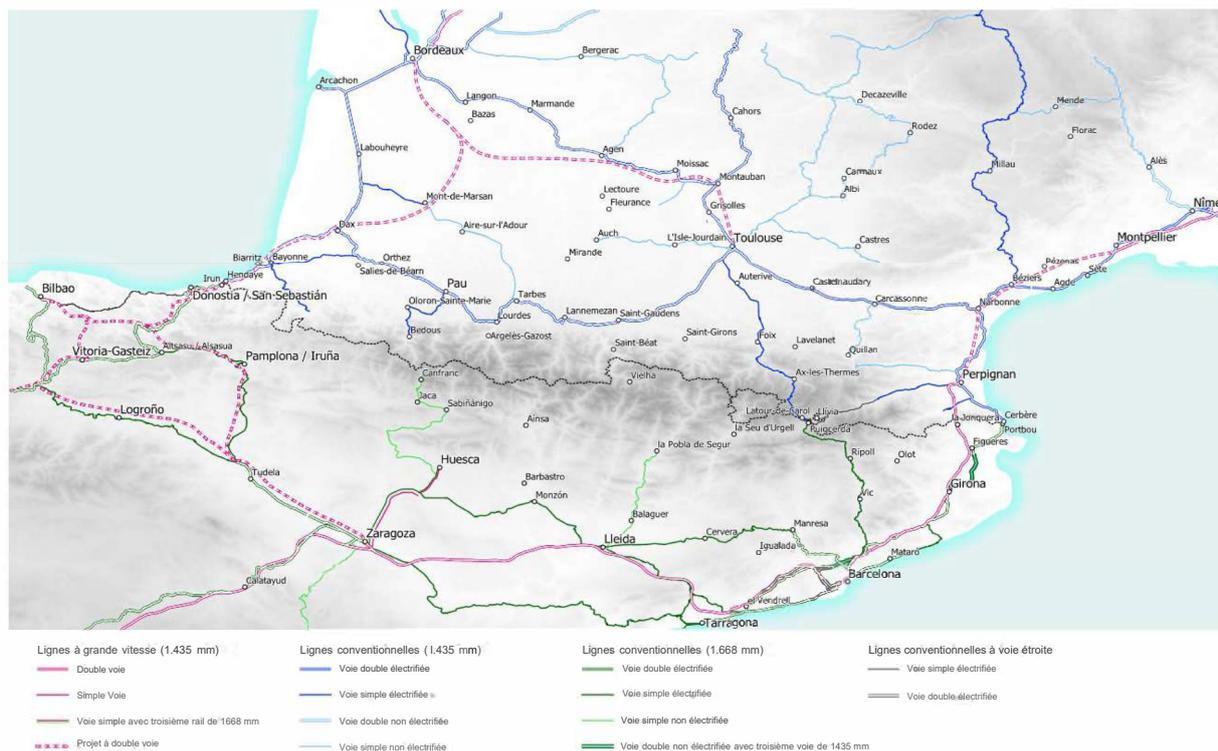
CARTE 10 : RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN (2019)



Source : SNCF Réseau (mise à jour 2019).

Pour un aperçu plus local, la carte 11 présente le réseau ferroviaire de la zone pyrénéenne et les projets en cours, mise à jour en 2019.

CARTE 11 : RÉSEAU FERROVIAIRE DU SECTEUR PYRÉNÉEN (2019)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

3.2.1. PROGRAMMATION D' ACTIONS CONCERNANT LE RAIL

Lors du 26^{ème} sommet franco-espagnol (Montauban, 15 mars 2021), les deux pays se sont engagés à accélérer les actions définies pour la réalisation de connexions transfrontalières de qualité dans les corridors méditerranéen et atlantique, ainsi qu'à promouvoir les travaux en cours pour la connexion à travers les Pyrénées centrales.

Dans le cadre d'une politique de mobilité durable, la France et l'Espagne se sont félicités de la reprise de l'activité des autoroutes de la mer Gijón-Nantes et Vigo-Nantes et se sont engagés à promouvoir le transport ferroviaire international, notamment en rationalisant et en accélérant les procédures d'autorisation du matériel roulant et du personnel, qui sont nécessaires pour permettre la libre concurrence.

En ce qui concerne la programmation des actions ferroviaires, les lignes ferroviaires espagnoles desservant la France sont décrites en détail ci-après, en décembre 2021 :

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

Du côté espagnol :

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

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



Du côté français :

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

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

La Déclaration d'Utilité Publique de la première phase a été prononcée par décret ministériel le 16 février 2023. Pour cette section, les travaux sont programmés entre 2030 et 2034. Les études de définition de la seconde section sont en cours.

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 vers Pau

Du côté espagnol :

Une étude d'implantation du gabarit standard est en cours pour la ligne ferroviaire de Canfranc, tandis que les travaux de rénovation complète de la voie actuelle avec l'installation de traverses polyvalentes, l'augmentation de la charge par essieu à 22,5 tonnes et l'adaptation des gabarits sont programmés pour commencer à court terme.

Du côté français :

La ligne Oloron-Bedous a été remise en service en juin 2016. Les études se poursuivent sur le tronçon Bedous-Canfranc. La région Nouvelle-Aquitaine poursuit les études pour le tronçon Bedous-Tunnel (33 km), avec financement européen, pour une enquête publique en 2023-2024.

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.

L'ensemble des études réalisées par le GEIE peuvent être consultées sur leur site web (<https://nctp.eu/fr/>).

En 2020, le GEIE NAFGCT a réalisé un portail cartographique permettant de visualiser la démarche et les résultats des études environnementales, fonctionnelles et technico-économiques qui ont permis de définir les corridors de passage. Ce portail peut être consulté sur l'onglet géoportail du site du GEIE (<https://geoportal.nctp.eu/>).



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

Du côté espagnol :

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

Du côté français :

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

Ce Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) fait partie des grands projets ferroviaires confortés par la Loi d'Orientation de la Mobilité. Pour la branche vers Toulouse, les premiers travaux consisteront à doubler la ligne existante sur 12 km en sortie de Bordeaux et sur 19 km en entrée de Toulouse dans le but d'accroître la capacité. Selon les scénarios de programmation, leurs mises en service, ainsi que celle de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, interviendront sur la période 2032-2035.

La société du GPSO a été créée en 2022 pour assurer le financement du projet Bordeaux-Toulouse à partir des participations des collectivités locales et des recettes fiscales dédiées au projet. Pour la branche vers l'Espagne, les scénarios de programmation envisagent une mise en service de la ligne Bordeaux-Dax dans la période 2038-2042.

Connexion atlantique : ligne conventionnelle Vitoria-San Sebastián-Irún/Hendaye

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

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

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 12 présente une vision « objective » du projet de planification du réseau ferroviaire de passagers du Portugal, de l'Espagne et de la France. Plus précisément, elle montre les deux niveaux (global et de base) de réseaux ferroviaires de passagers, inclus dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour ces pays. Dans ces pays, le futur réseau ferroviaire de passagers repose sur la consolidation des voies conventionnelles et des lignes à grande vitesse existantes ainsi que sur le développement et la planification de nouvelles lignes à grande vitesse.

Ce réseau est conçu comme l'instrument de référence pour parvenir à des caractéristiques homogènes en Europe dans le transport ferroviaire et intermodal, tant de voyageurs que de marchandises.

CARTE 12 : RÉSEAU FERROVIAIRE DE PASSAGERS, HORIZON RTE-T (2019)



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

La planification en matière de transport ferroviaire du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) reprend également l'ensemble des projets à long terme pour le transport de marchandises. Comme c'était déjà le cas pour le réseau ferroviaire de voyageurs, le futur réseau ferroviaire de fret repose sur la consolidation des voies conventionnelles et des lignes à grande vitesse existantes ainsi que sur le développement et la planification de nouvelles lignes à grande vitesse.

La carte 13 reflète la planification du réseau ferroviaire de fret dans le RTE-T.

CARTE 13 : RÉSEAU FERROVIAIRE DE MARCHANDISES, HORIZON RTE-T (2019)



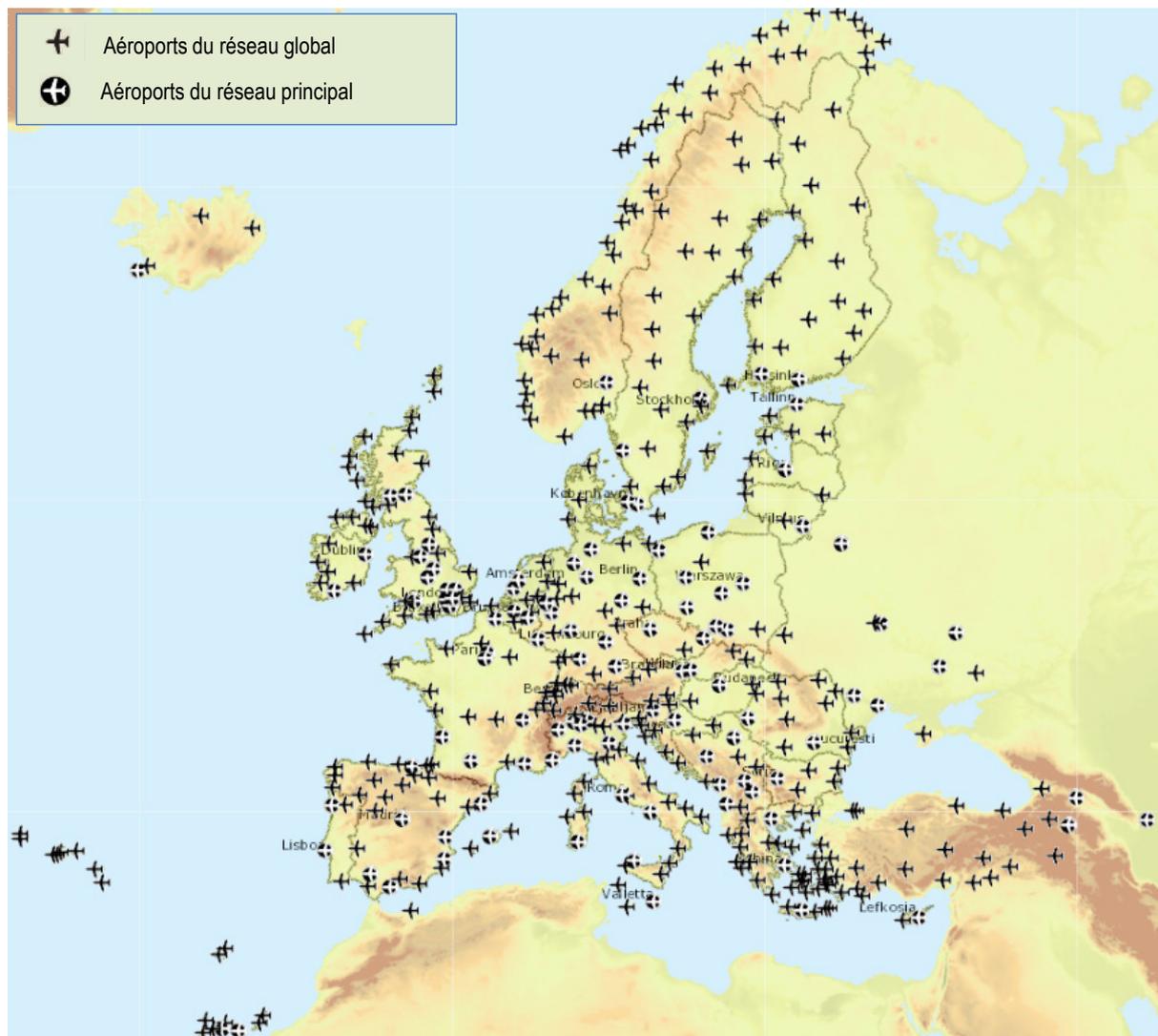
Source : Commission Européenne - DG MOVE TEN-T – Trans-European Transport Network TENtec (26.02.2019).

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, en distinguant ceux qui, en plus de faire partie du réseau global, se trouvent également dans le réseau central.

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

CARTE 14 : AÉROPORTS DU RÉSEAU RTE-T (2019)



Source : Commission Européenne - DGMOVE TEN-T - TENtec Interactive Map Viewer.

En Espagne, l'aéroport le plus important en matière de trafic de voyageurs est Adolfo Suárez (Madrid), avec un mouvement de 61,7 millions de voyageurs en 2019, suivi par les aéroports de Barcelone (52,7 millions de voyageurs) et de Palma de Majorque (29,7 millions de voyageurs). Ces chiffres placent les aéroports de Madrid et de Barcelone en cinquième et sixième position respectivement au niveau européen, après les aéroports de Londres Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol et Francfort. Entre 2017 et 2019, le nombre de passagers des deux aéroports a augmenté, de 15,5% pour l'aéroport Adolfo Suarez et de 11,4% pour l'aéroport de Barcelone.

L'aéroport de Barcelone représente l'aéroport le plus important dans les régions frontalières des Pyrénées.

Du côté français, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle se situe comme le deuxième d'Europe en trafic de voyageurs, avec près de 76,2 millions de passagers en 2019. Le nombre de voyageurs a augmenté de 6,7 millions entre 2017 et 2019, soit une croissance de 9,6%.

Les principaux aéroports régionaux français proches des Pyrénées sont ceux de Bordeaux et de Toulouse, avec respectivement 7,7 et 9,6 millions de voyageurs en 2019.

Les deux aéroports ont connu une augmentation importante du nombre de passagers entre 2017 et 2019, modérée pour l'aéroport de Toulouse (3,2%) et plus importante pour l'aéroport de Bordeaux (24,2%) selon les données du ministère de la Transition Écologique.

En 2020, la pandémie de Covid-19 a provoqué une chute du trafic aérien au niveau mondial. Ainsi, au niveau français, l'aéroport Charles de Gaulle a perdu 70,8% de sa fréquentation en un an, avec 22,3 millions de voyageurs, l'aéroport de Toulouse a perdu 67,5% (3,1 millions de voyageurs) et celui de Bordeaux 70,6% (2,3 millions de voyageurs).

La carte 15 présente les aéroports non insulaires du réseau d'Aena S.A. en Espagne, ceux du Portugal et de France. Le réseau espagnol d'aéroports d'intérêt général comprend 46 aéroports et deux hélicopters exploités par Aena S.A., ainsi que trois aéroports régionaux et un aéroport privé. La France et le Portugal totalisent respectivement 40 et 7 aéroports internationaux.

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



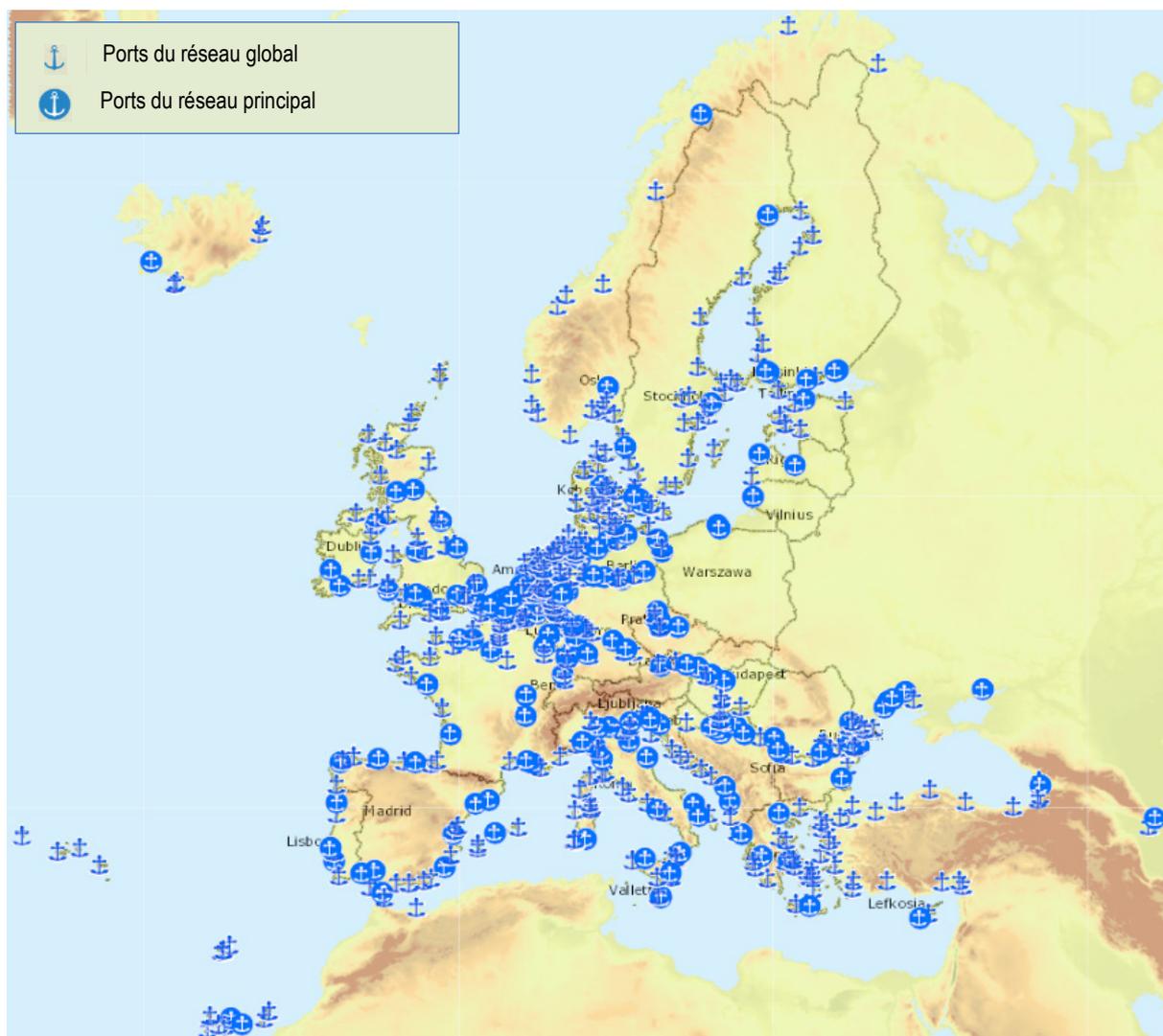
Sources : Portugal : Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ; Espagne : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ; France : Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

3.4. PORTS MARITIMES

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

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

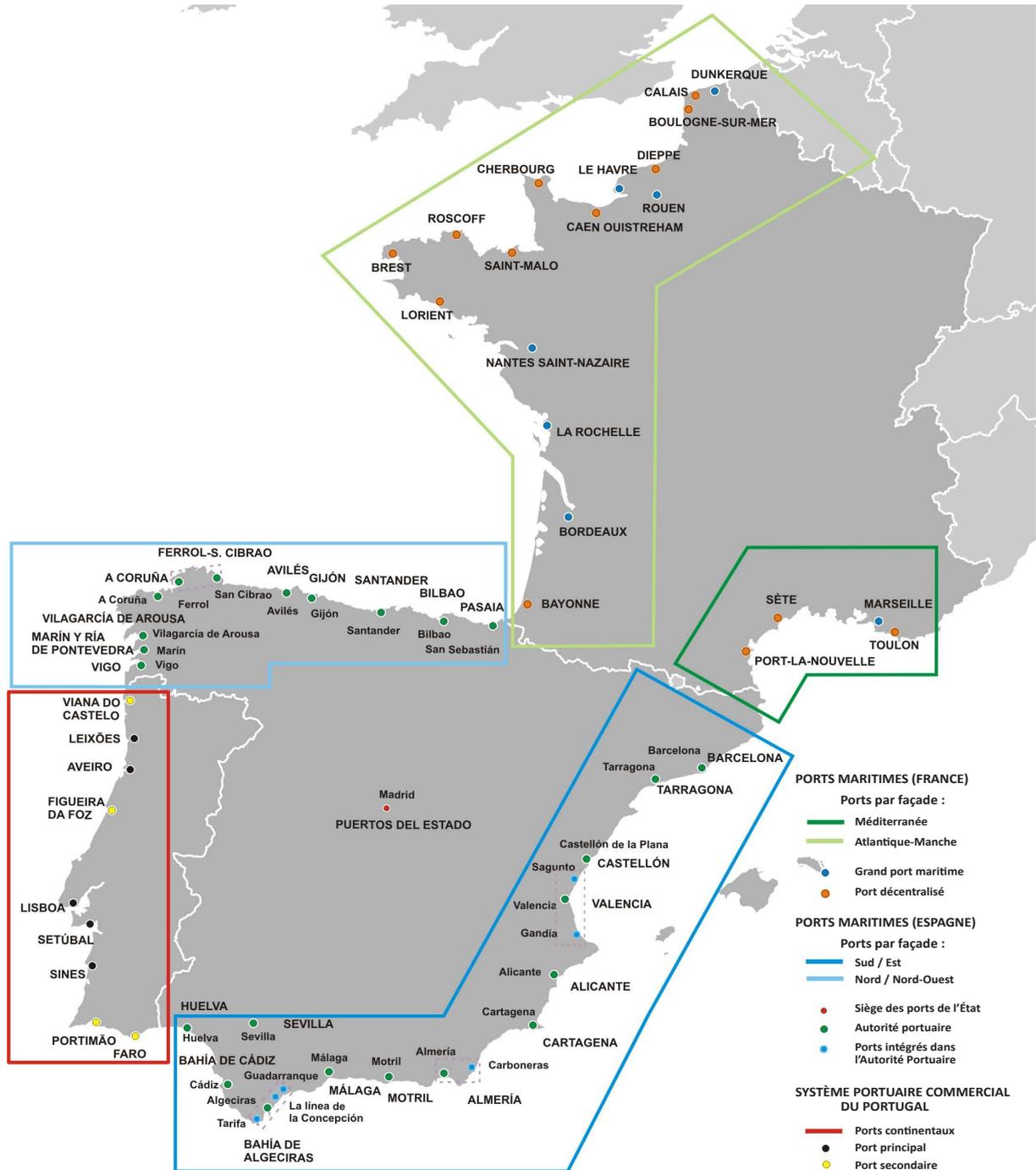
CARTE 16 : PORTS DE LA RTE-T (2019)



Source : Commission Européenne - DG MOVE TEN-T - TENtec Interactive Map Viewer.

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, ESPAGNE ET FRANCE (2019)



Sources : Portugal : Ministère de l'Économie ; Espagne : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Ports de l'État ; France : Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.



4. TRAFIC DE VOYAGEURS

4.1. TRAFIC ROUTIER

L'analyse du transport routier de voyageurs est basée sur les données résultant des comptages effectués par les autorités espagnoles (Dirección General de Carreteras du Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) et françaises (Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires), sur les différents points de passage frontaliers.

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

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

Cette rubrique présente les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) des véhicules légers comptabilisés aux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France.

Pendant de nombreuses années, les données de trafic françaises et espagnoles collectées par les gestionnaires de voirie différaient fréquemment sur certains axes pour plusieurs raisons : méthodes différentes pour déterminer le trafic PL, points de comptage trop éloignés de la frontière donc non représentatifs d'un côté comme de l'autre. Il convenait donc d'homogénéiser les valeurs françaises et espagnoles.

- C'est pourquoi en 2014 le Cerema a commencé à réaliser des comptages tournants, durant deux semaines, au cours de chaque trimestre de l'année, **à la frontière franco-espagnole**, sur les 7 axes suivants qui n'ont pas de stations de comptage permanentes du côté français (ou, si elles existent, ne sont pas représentatives du trafic frontalier) :
 - RD 404 Col d'Ibardin / NA-1310 Port de Ibardin
 - RD 406 Col de Lizuniaga / NA-4410 Port de Lizuñaga
 - RD 306 Col de Lizarrieta / NA-4400 Etxalar - Lizarrieta
 - RD 4 Dancharia / N-121B Pampelune - Landibar
 - RD 949 Col d'Ispéguy / NA-2600 Errazu - Izpegui
 - RD 58 Col d'Urquiaga / NA-138 Eugi - Olaberri
 - RD 933 Arnéguy / N-135 Pampelune - Roncesvalles – Valcarlos
- **Sur le littoral atlantique** il existe trois ponts sur la rivière Bidasoa : celui de l'autoroute AP-8 / A 63 à Biriadou, celui de la GI-636/RD 810 à Behobie, et celui de la GI-636-H / RD 912 (pont Saint-Jacques) à Hendaye.

Les observations visuelles du Cerema de 2017 ont permis de déterminer le trafic de poids-lourds (PL) effectif. En effet, les stations de comptage des trois ponts basques surestiment le véritable trafic PL, en considérant comme «PL» tous les véhicules de plus de six mètres.

Les trafics sur ces trois ponts seront représentés en jaune car il s'agit de données espagnoles modifiées par le Cerema ;



- Le col N-145 Andorre - La Seu d'Urgell / RN 22 La Croisade est **le seul point de passage frontalier** où sont présentées les données du côté français et du côté espagnol malgré leurs différences significatives. En effet, ce passage ne relie pas directement l'Espagne à la France mais relie chacun des deux pays à l'Andorre qui génère un trafic beaucoup plus important avec l'Espagne qu'avec la France ;
- **Pour les autres points de passage frontaliers**, les différences sont moindres, de sorte que les valeurs des deux côtés des Pyrénées sont présentées si des données sont disponibles.

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 2019, est la suivante :

- Autoroutes du littoral : 41 180 VL/j, 31,8% ;
- Routes côtières : 44 968 VL/j, 34,7% ;
- Routes intérieures : 43 318 VL/j, 33,5% .

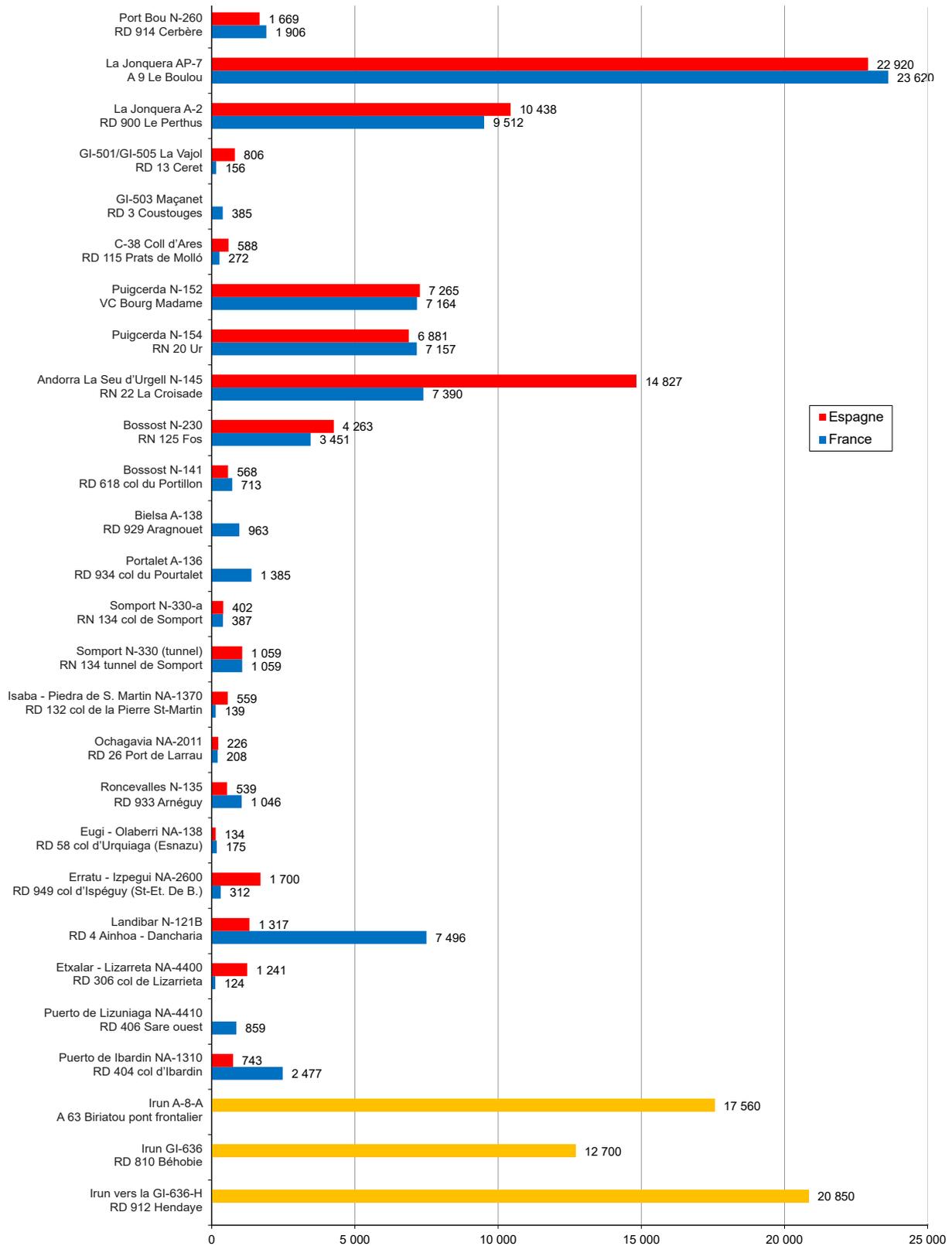
En 2019, 129 466 véhicules légers ont, en moyenne, traversé quotidiennement la barrière pyrénéenne.

Les 9 points de passage frontaliers les plus fréquentés, soit plus de 7000 VL/jour chacun, représentaient 87,6% du trafic transfrontalier. Alors que les 12 points de passage frontaliers avec des TMJA plus faibles - moins de 1000 VL/jour chacun - n'en totalisaient que 3,6%.

Les graphiques 17a et 17b suivants présentent les trafics moyens journaliers annuels des véhicules légers des 27 points de passage frontaliers franchissant la frontière des Pyrénées en 2019 et 2020.



GRAPHIQUE 17a : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS TRANSFRONTALIERS DES VÉHICULES LÉGERS EN 2019 (TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION)

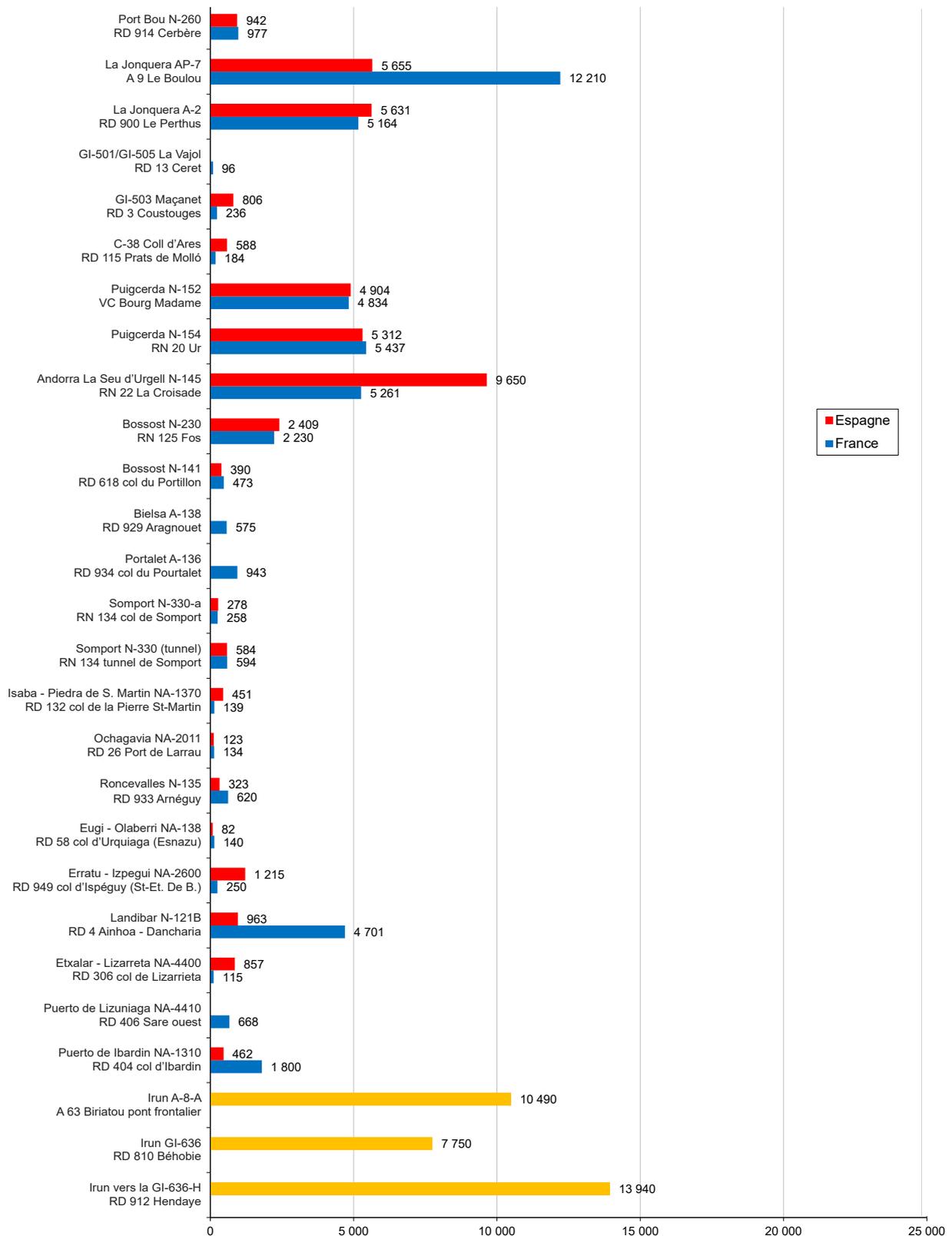


Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

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



GRAPHIQUE 17b : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS TRANSFRONTALIERS DES VÉHICULES LÉGERS EN 2020 (TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

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

En 2020, 80 219 véhicules légers ont, en moyenne, traversé quotidiennement la barrière pyrénéenne.



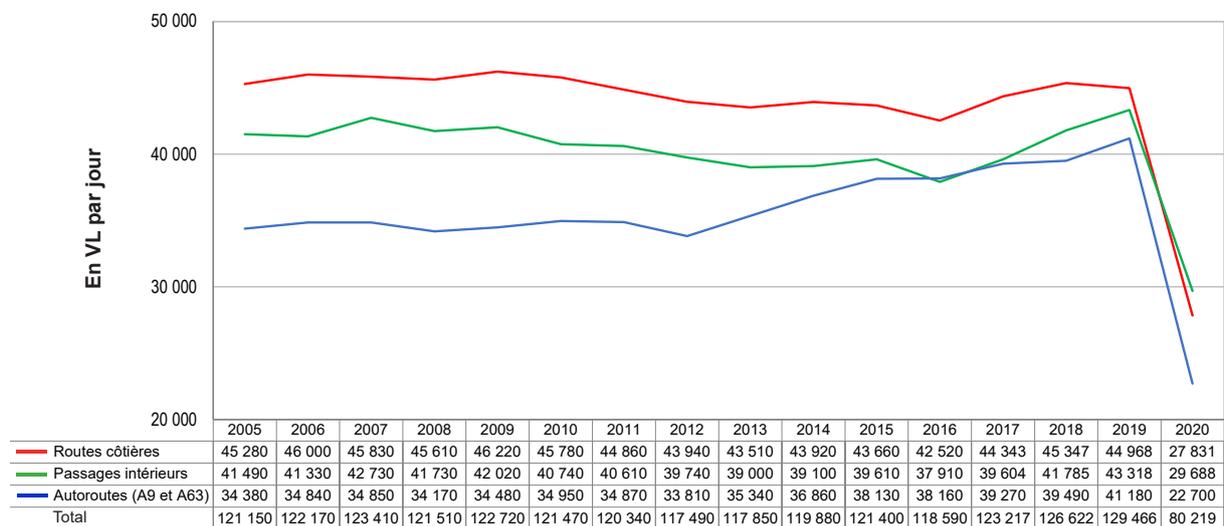
Le graphique 18 montre l'évolution du trafic des véhicules légers qui ont traversé chaque jour la frontière entre 2005 et 2020, selon le type de voie routière.

Entre 2012 et 2015, les routes intérieures et côtières se caractérisent par une certaine stabilité puis un fléchissement en 2016, tandis que les autoroutes connaissent une augmentation chaque année (+ 12,9% entre 2012 et 2016).

Entre 2016 et 2019, on observe une croissance du trafic dans les trois groupes de routes : + 7,9% pour les autoroutes, + 5,8% pour les routes côtières et +14,3% pour les routes intérieures.

En 2020, en raison de la pandémie de Covid-19, le trafic a nettement chuté sur les trois groupes de route, et particulièrement sur les autoroutes : - 44,9% pour les autoroutes, - 38,1% pour les routes côtières et - 31,5% pour les routes intérieures.

GRAPHIQUE 18 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES ENTRE 2005 ET 2020



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie, Conseils Départementaux Haute-Garonne et Pyrénées Orientales.

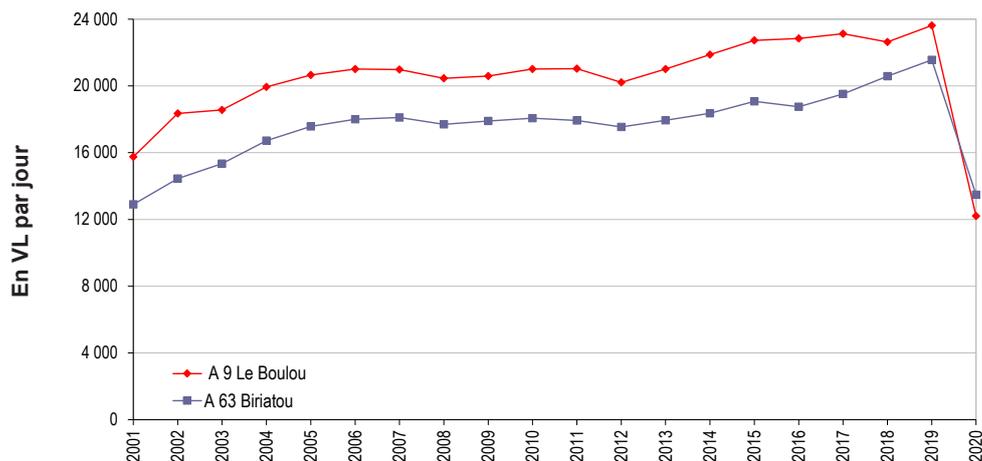
4.1.2. ANALYSE DÉTAILLÉE DU TRAFIC SUR LES DEUX AUTOROUTES

Les autoroutes côtières A 9 / AP-7 (Le Boulou / La Jonquera) et A 63 / AP-8 (Bariatou / Irún), sont particulièrement importantes au sein du réseau routier franco-espagnol. Le graphique suivant montre l'évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers sur ces axes (côté français).

Il convient de noter que les données de l'A 63 ne sont pas celles du trafic frontalier. Présentées dans le graphique 19, elles proviennent du péage de Bariatou.



GRAPHIQUE 19 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES VÉHICULES LÉGERS SUR LES AUTOROUTES PYRÉNÉENNES ENTRE 2001 ET 2020



Source : ASF.

NB : le trafic sur A 63 ne correspond pas au trafic frontalier mais à celui du péage.

Entre 2016 et 2019, les deux autoroutes ont connu des évolutions différentes. Le trafic sur l'A 9, après deux années de stagnation a retrouvé la croissance en 2019. Dans le même temps, le trafic sur l'A 63 n'a cessé de croître. Ainsi l'évolution entre 2016 et 2019 est de 3,4% sur l'A 9, et de 15% sur l'A 63. Alors que l'écart entre les trafics des deux autoroutes avait atteint un pic historique en 2016 (4 090 VL sur l'A 9), cet écart s'est réduit de moitié en deux ans pour atteindre le minimum jamais observé en 2018 (2 050 VL).

En 2020, les différentes périodes de confinement ou de restrictions de circulation ont provoqué une chute du trafic observé sur les deux autoroutes, en particulier celui de l'A 9, où, pour la première fois, il est inférieur à celui de l'A 63 (- 48,3% pour l'A 9, - 37,5% pour l'A 63).

4.1.3. ESTIMATION DU TAUX D'OCCUPATION DES VÉHICULES LÉGERS

L'estimation du nombre de voyageurs franchissant la frontière entre l'Espagne et la France en véhicules légers est obtenue à partir des données du trafic moyen journalier annuel issues des stations de comptage, et en prenant en référence l'indice d'occupation des véhicules.

Les indices d'occupation considérés proviennent des résultats des enquêtes menées au cours des années 2013 et 2014, sur les autoroutes A 9 au Boulou et sur l'A 63 à Bariatou, ainsi que des enquêtes effectuées en 2010 sur les 4 passages centraux (Tunnel du Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg-Madame). Les valeurs obtenues sont les suivantes :

- 2,61 voyageurs par véhicule pour l'autoroute A 9 au Boulou ;
- 2,51 voyageurs par véhicule pour l'autoroute A 63 à Bariatou ;
- 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 autres que les 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 A 9 au Boulou ;
- 8,4% de transit sur l'autoroute A 63 à Biriatoù ;
- 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 liaisons intérieures ainsi qu'aux routes côtières autres que les autoroutes.

Les tableaux 6a et 6b montrent, pour les années 2019 et 2020, le flux total de voyageurs routiers qui traversent la frontière franco-espagnole, ainsi que sa répartition entre échange et transit. Ces valeurs s'élèvent à 109,2 millions en 2019 et 67,4 millions en 2020 avec respectivement 103,8 millions et 64,4 millions en échange et 5,4 millions et 3 millions en transit.

TABLEAU 6a : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2019, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

	TMJA (VL / jour)	Taux d'occupation des VL	Nombre de voyageurs par an (en millions)	% transit	Voyageurs en transit (en millions par an)	Voyageurs en échange (en millions par an)
A 9 Perthus	23 620	2,61	22,50	15,5%	3,49	19,01
A 63 Biriatoù	17 560	2,51	16,09	8,4%	1,35	14,74
4 passages intérieurs enquêtés	19 057	2,19	15,23	0,8%	0,12	15,11
Autres passages intérieurs	24 261	2,19	19,39	0,8%	0,16	19,24
Passages côtiers	44 968	2,19	35,95	0,8%	0,29	35,66
Total	129 466	2,31	109,16	5,0%	5,40	103,76
Arrondi à	129 470		109,2		5,4	103,8

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie, Conseils Départementaux Haute-Garonne et Pyrénées Orientales.

TABLEAU 6b : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2020, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

	TMJA (VL / jour)	Taux d'occupation des VL	Nombre de voyageurs par an (en millions)	% transit	Voyageurs en transit (en millions par an)	Voyageurs en échange (en millions par an)
A 9 Perthus	12 210	2,61	11,66	15,5%	1,81	9,86
A 63 Biriatoù	10 490	2,51	9,64	8,4%	0,81	8,83
4 passages intérieurs enquêtés	13 522	2,19	10,84	0,8%	0,09	10,75
Autres passages intérieurs	16 166	2,19	12,96	0,8%	0,10	12,85
Passages côtiers	27 831	2,19	22,31	0,8%	0,18	22,13
Total	80 219	2,30	67,40	4,4%	2,99	64,42
Arrondi à	80 220		67,4		3,0	64,4

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie, Conseils Départementaux Haute-Garonne et Pyrénées Orientales.



4.1.4. TRAFIC D'AUTOCARS

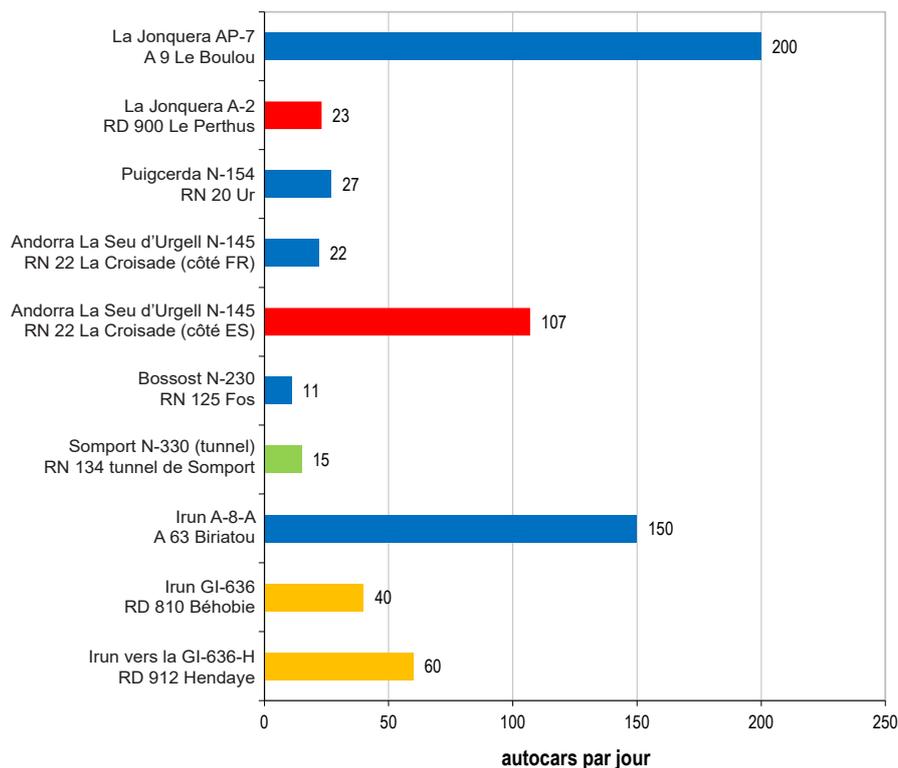
Cette section présente le trafic moyen journalier annuel des autocars comptabilisés aux principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France, ceux dont la valeur est supérieure à dix. Traditionnellement, sa couleur de représentation faisait référence au côté des Pyrénées, source des données, et à son mode d'obtention.

Dans cette édition de l'OTP, conformément aux critères utilisés pour la représentation des TMJA des véhicules légers, les données d'origine espagnole sont représentées en rouge, les données d'origine française en bleu, et en jaune, les données d'origine espagnole mais modifiées par le Cerema. En outre, la couleur verte est utilisée pour les données du concessionnaire du tunnel de Somport.

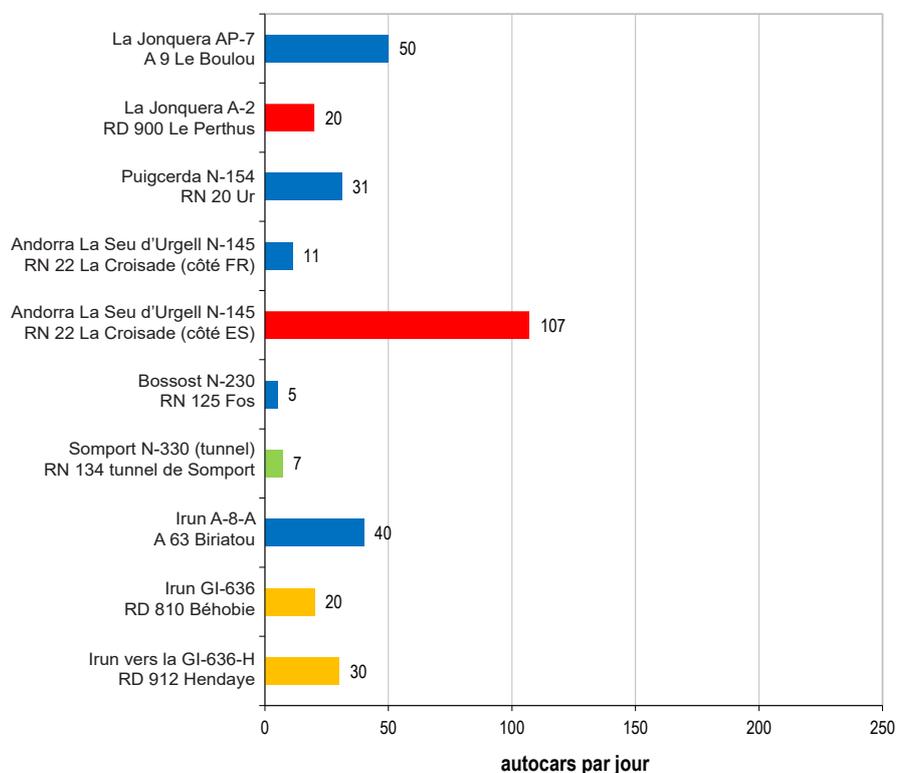
Depuis 2012 sur les deux autoroutes et depuis 2018 sur les trois principaux passages centraux (RN 125/Fos, RN 22/Pas de la Case et RN 20/Puigcerda), des relevés visuels autocars sont réalisés par un bureau d'étude chaque mois. A partir de ces données, le Cerema reconstitue un TMJA autocar sur l'ensemble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



GRAPHIQUE 20a : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL D'AUTOCARS AUX PASSAGES FRONTALIERS DURANT L'ANNÉE 2019 (SOMME DES DEUX SENS DE CIRCULATION)



GRAPHIQUE 20b : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL D'AUTOCARS AUX PASSAGES FRONTALIERS DURANT L'ANNÉE 2020 (SOMME DES DEUX SENS DE CIRCULATION)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

S 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.

Les valeurs des taux d'occupation ainsi que du pourcentage d'autocars en transit ont été obtenues d'après les enquêtes sur les autocars réalisées sur les deux autoroutes en 2012 et sur les quatre points de passage intérieurs en 2010.

Le tableau 7a montre qu'en 2019, environ 5,7 millions de voyageurs ont traversé les Pyrénées en autocar en échange avec la France et 1,8 million de voyageurs en transit par la France. Le flux total de voyageurs ayant traversé la frontière franco-espagnole s'élève donc à 7,5 millions.

En 2020 (tableau 7b), ces valeurs chutent respectivement à 2,5 millions, 0,4 million et 2,9 millions de voyageurs.

TABLEAU 7a : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2019, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

	TMJA (autocars/ jour)	indice de remplissage	Nombre de voyageurs par an (en millions)	% transit	Voyageurs en transit (en millions par an)	Voyageurs en échange (en millions par an)
A 9 Perthus	200	41,7	3,04	49,0%	1,49	1,55
A 63 Bariatou	150	30,9	1,69	16,2%	0,27	1,42
4 passages intérieurs enquêtés	75	38,0	1,04	0,0%	-	1,04
Autres passages intérieurs	0	38,0	-	0,0%	-	-
Passages côtiers	123	38,0	1,71	0,0%	-	1,71
Total	548	37,4	7,48	23,6%	1,77	5,72
Arrondi à			7,5		1,8	5,7

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.

TABLEAU 7b : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2020, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

	TMJA (autocars/ jour)	indice de remplissage	Nombre de voyageurs par an (en millions)	% transit	Voyageurs en transit (en millions par an)	Voyageurs en échange (en millions par an)
A 9 Perthus	50	41,7	0,76	49,0%	0,37	0,39
A 63 Bariatou	40	30,9	0,45	16,2%	0,07	0,38
4 passages intérieurs enquêtés	54	38,0	0,75	0,0%	-	0,75
Autres passages intérieurs	0	38,0	-	0,0%	-	-
Passages côtiers	70	38,0	0,97	0,0%	-	0,97
Total	214	37,5	2,94	15,2%	0,45	2,49
Arrondi à			2,9		0,4	2,5

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires - DREAL Occitanie.



4.2. TRAFIC FERROVIAIRE

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

- Lignes internationales : via Irún et Portbou ;
- Ligne régionale : via Portbou ;
- Lignes locales : Barcelone-Latour-de-Carol et Lasarte Oria-Hendaye (gérée par Euskotren).

4.2.1. TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONAL

L'analyse du transport ferroviaire international de voyageurs repose sur les données de lignes internationales fournies par Renfe en Espagne et Comboios au Portugal. Auparavant, les données des opérateurs français étaient également utilisées, mais, 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 2010-2020. 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 ENTRE 2010 ET 2020 (NOMBRE DE VOYAGEURS)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Flux de voyageurs entre l'Espagne et la France											
Sens Espagne- France	265 000	161 000	149 000	121 000	406 000	464 000	420 000	414 000	409 000	422 000	116 000
Sens France- Espagne	264 000	159 000	152 000	126 000	418 000	445 000	434 000	434 000	416 000	430 000	120 000
<i>Total</i>	<i>529 000</i>	<i>320 000</i>	<i>301 000</i>	<i>247 000</i>	<i>824 000</i>	<i>909 000</i>	<i>854 000</i>	<i>848 000</i>	<i>825 000</i>	<i>852 000</i>	<i>236 000</i>
Flux de voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe (au-delà de la France)											
<i>Barcelone - Zurich - Milan</i>	<i>60 000</i>	<i>56 000</i>	<i>40 000</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Flux de voyageurs entre le Portugal et la France											
<i>Lisbonne - Irun - Hendaye</i>	<i>83 000</i>	<i>78 000</i>	<i>67 000</i>	<i>69 000</i>	<i>78 000</i>	<i>76 500</i>	<i>78 850</i>	<i>79 720</i>	<i>74 520</i>	<i>75 200</i>	<i>6 910</i>
Total des voyageurs sur les lignes internationales (arrondi au millier de voyageurs)	672 000	454 000	408 000	316 000	902 000	986 000	933 000	928 000	900 000	927 000	243 000

Sources : Eurostat, Renfe et Comboios de Portugal.

NB : À partir de 2013, les trains qui relient Barcelone avec Zurich et Milan cessent de circuler. En 2020, la ligne Barcelone - Toulouse n'a pas fonctionné.

Après avoir perdu des passagers entre 2015 et 2018 (- 8,7%), le trafic ferroviaire sur les lignes internationales a connu une évolution positive en 2019 (+ 3,1%), en grande partie grâce au trafic à grande vitesse entre la France et l'Espagne (+ 3,3%).

En 2020, la pandémie a entraîné une forte baisse du trafic (- 73,8%). Les lignes reliant la France et l'Espagne ont perdu 72,3% (avec en particulier l'arrêt de la ligne Barcelone – Toulouse), tandis que la baisse a été encore plus forte sur la ligne Lisbonne – Hendaye (- 90,8%).



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 2019, dans le sens sud-nord, est de 20 968.

En supposant que les flux nord-sud et sud-nord sont symétriques, on obtient un flux total annuel proche de 42 000 voyageurs.

En 2020, cette valeur chute quasiment de moitié (22 000 voyageurs).

Le tableau 9 indique l'évolution des voyageurs ayant franchi la frontière sur la ligne régionale entre 2010 et 2020.

TABLEAU 9 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES RÉGIONALES ENTRE 2010 ET 2020 (NOMBRE DE VOYAGEURS)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Urbain et interurbain-Cerbère Sens Sud-Nord	36 306	31 326	25 967	31 637	24 534	22 684	16 894	17 391	20 052	20 988	11 006
Total des 2 sens (arrondi)	73 000	63 000	52 000	63 000	49 000	45 000	34 000	35 000	40 000	42 000	22 000

Source : Renfe - moyenne distance.

Fait notable, entre 2016 et 2019, le nombre de voyageurs franchissant la frontière avec la ligne régionale a augmenté chaque année, alors qu'il avait enregistré des baisses importantes depuis plusieurs années (-53,4% entre 2010 et 2016).

4.2.3. TRAFIC FERROVIAIRE LOCAL

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

Sur le côté méditerranéen se trouve la ligne R3 de banlieue qui relie Barcelone et La Tour de Carol. En 2019, environ 6 400 voyageurs ont utilisé ses services pour franchir la frontière.

Sur le versant atlantique, le chemin de fer relie les localités de Lasarte/Oria à Hendaye par une ligne gérée par Euskotren. En 2019, près de 666 000 voyageurs ont utilisé cette ligne pour franchir la frontière.

Dans leur ensemble, les lignes ferroviaires locales ont été utilisées par environ 672 000 voyageurs pour traverser la frontière en 2019, dont 99% ont utilisé le service d'Euskotren.

Le tableau 10 suivant présente l'évolution des voyageurs ayant utilisé les services des lignes locales pour franchir la frontière entre 2010 et 2020.



**TABLEAU 10 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES LOCALES
ENTRE 2010 ET 2020 (NOMBRE DE VOYAGEURS)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelone- La Tour de Carol	15 000	7 400	6 384	22 140	24 672	12 578	10 425	7 821	6 390	6 396	2 688
Lasarte Oria- Hendaye (Euskotren)	598 000	503 206	603 267	706 009	701 943	686 559	713 730	716 368	704 500	665 840	305 068
Total lignes locales (arrondi au millier)	613 000	511 000	610 000	728 000	727 000	699 000	724 000	724 000	711 000	672 000	308 000

Sources: Renfe et Euskotren.

Les deux lignes ont vu leur fréquentation baisser entre 2017 et 2019 : - 7,1% pour la ligne Lasarte Oria – Hendaye et - 18,2% pour la ligne Barcelone – La Tour de Carol (dont la baisse de fréquentation est plus ancienne : - 74,1% entre 2014 et 2019).

Sur le total des deux lignes, la fréquentation, relativement stable entre 2013 et 2017 (sauf un creux en 2015), perd 7,2% entre 2017 et 2019.

Entre 2019 et 2020, la chute du trafic dépasse nettement 50% sur les deux lignes.

4.2.4. ESTIMATION DU FLUX TOTAL DE VOYAGEURS FERROVIAIRES

Sur l'ensemble des lignes ferroviaires reliant la France à la péninsule ibérique, environ 1,64 million de voyageurs ont utilisé le train pour traverser les Pyrénées en 2019. Leur répartition selon le type de service ferroviaire est la suivante :

- Lignes internationales : 927 000 voyageurs ;
- Ligne régionale : 42 000 voyageurs ;
- Lignes locales : 672 000 voyageurs.

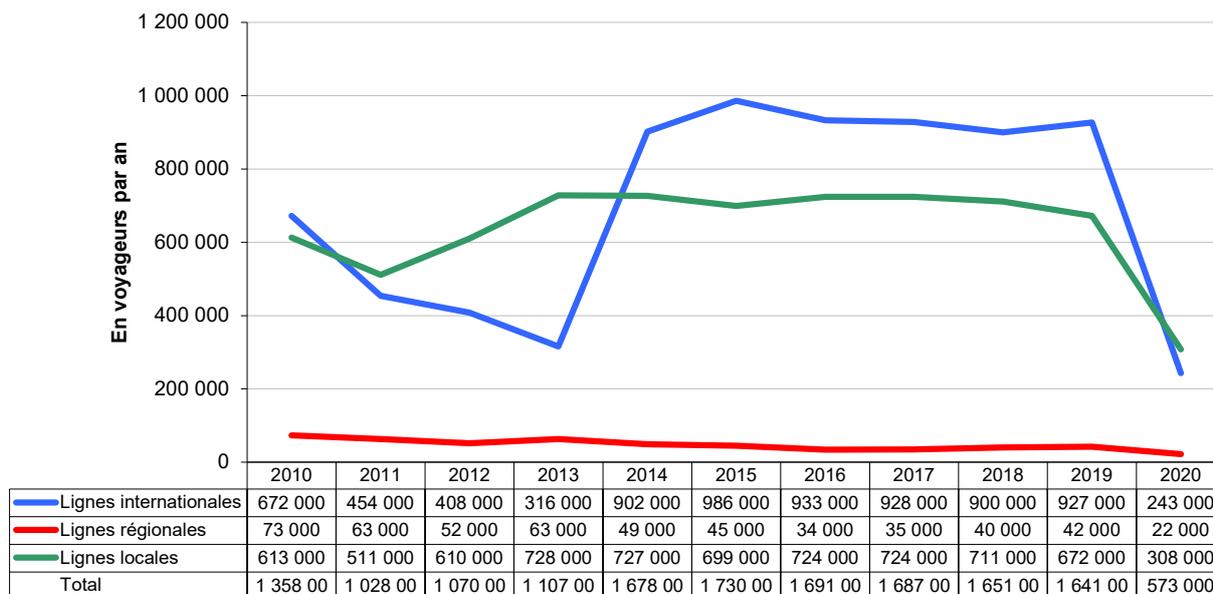
En 2020, le total s'établit à environ 570 000 voyageurs, ainsi répartis :

- Lignes internationales : 243 000 voyageurs ;
- Ligne régionale : 22 000 voyageurs ;
- Lignes locales : 308 000 voyageurs.

Le graphique 21 montre l'évolution des flux de voyageurs ferroviaires ayant franchi la frontière entre 2010 et 2020. Les données sont ventilées entre les trois types de services ferroviaires : lignes internationales, ligne régionale et lignes locales.



GRAPHIQUE 21 : ÉVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES DE 2010 À 2020



Sources : Renfe, Euskotren et Comboios de Portugal.

Depuis 2014 et l'ouverture du service de trains à grande vitesse entre la France et l'Espagne et jusqu'en 2018, le nombre total de voyageurs sur l'ensemble du réseau ferré entre la France et l'Espagne a dépassé les 1,65 millions. Cependant, ce total baisse légèrement chaque année depuis 2015 (- 5,1% entre 2015 et 2019 et - 0,5% entre 2018 et 2019).

Entre 2019 et 2020, le flux total de voyageurs a baissé de 65,1%.

En ce qui concerne la répartition par différents types de services ferroviaires d'un côté à l'autre des Pyrénées, en 2019, les lignes internationales ont représenté 56,5% des voyageurs, les lignes régionales 2,6% des voyageurs et les lignes locales 41% des voyageurs.

Ces pourcentages ont peu varié depuis le lancement des trains à grande vitesse en 2014, la répartition entre les trois types de services - lignes internationales, régionales et locales étant alors respectivement de 53,8%, 2,9% et 43,3%.

Cependant, en 2020, ces pourcentages sont respectivement 42,4%, 3,8% et 53,7%, ce qui montre un recul dû à la pandémie plus important pour les lignes internationales que pour les deux autres types de services.

4.3. TRAFIC AÉRIEN

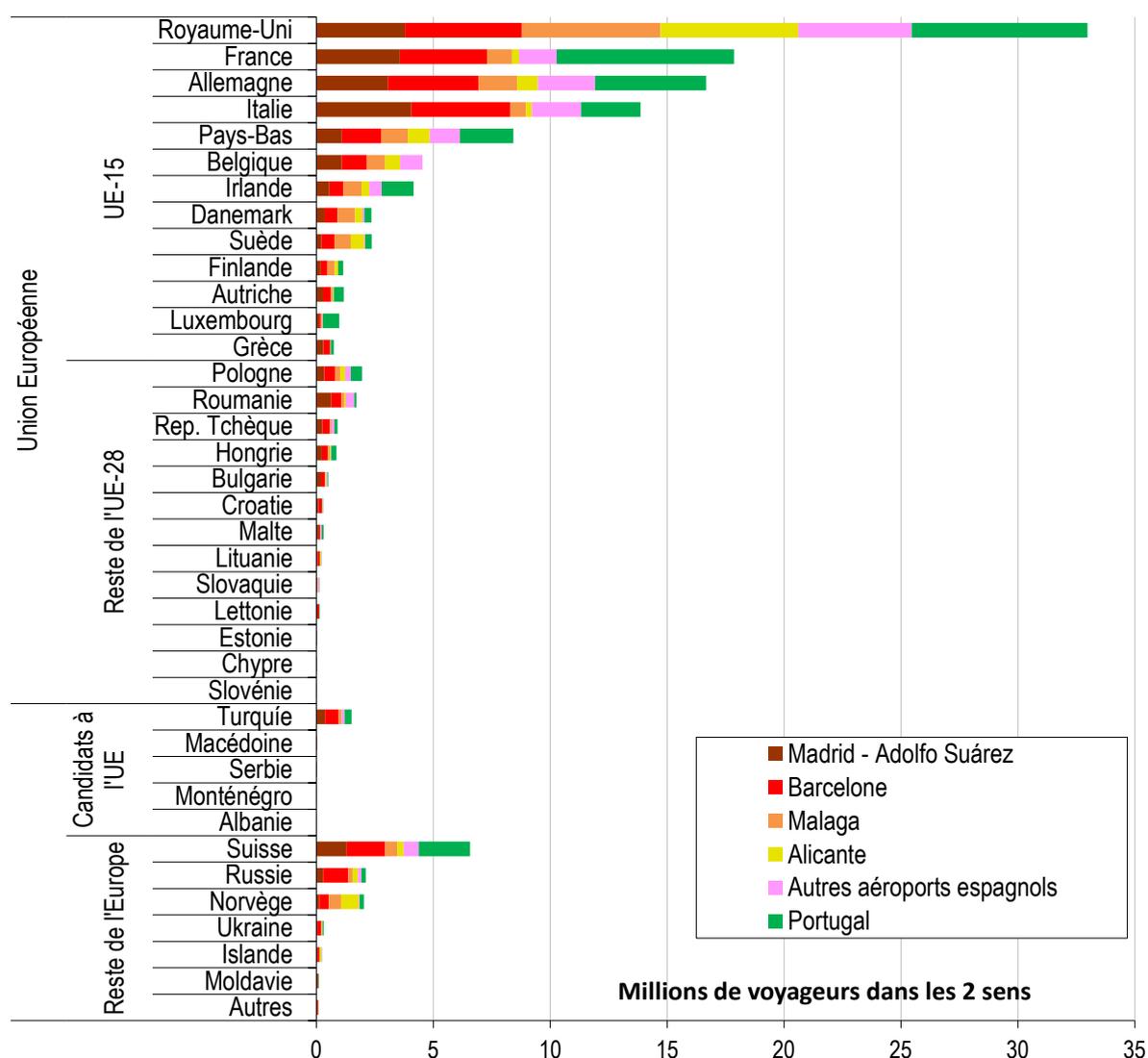
Dans l'analyse du transport aérien de passagers, les données d'Aena ont été utilisées pour connaître les informations relatives aux flux des aéroports espagnols et les données d'ANAC, pour les informations relatives aux flux des aéroports portugais.

À noter que l'Observatoire ne prend pas en compte les flux à destination ou en provenance des îles espagnoles et portugaises, car les flux de ces îles sont indépendants des alternatives terrestres. Ce choix permet de comparer objectivement la demande dans les différents modes de transport.

En 2019, 138,7 millions de passagers ont voyagé entre la péninsule ibérique et un autre pays européen. 104,9 millions de ces voyageurs étaient au départ ou à destination d'un aéroport espagnol et 33,8 millions d'un aéroport portugais. Ces valeurs représentent une augmentation de 11,1% du transport aérien de passagers pour l'ensemble de la péninsule ibérique, de 10,2% pour l'Espagne et de 14,2% pour le Portugal par rapport aux valeurs publiées dans le dernier rapport de l'OTP (OTP9) avec les données de 2017.

Les graphiques 22a et 22b montrent la répartition du transport aérien de voyageurs entre la péninsule ibérique et les autres pays d'Europe en 2019 et 2020, en mettant en évidence les principaux aéroports péninsulaires.

GRAPHIQUE 22a : RÉPARTITION DU TRAFIC DE PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2019

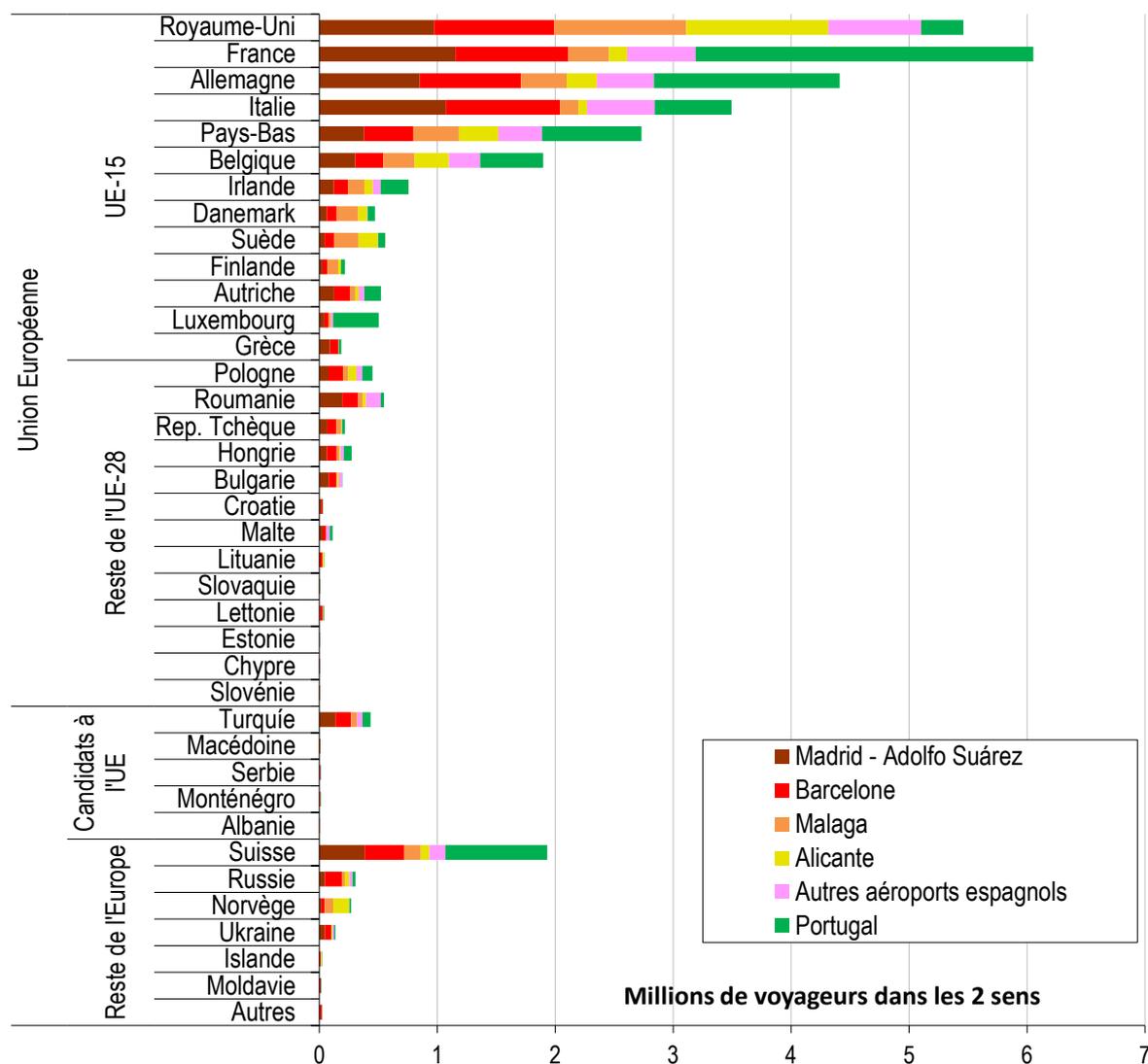


Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

Le Royaume-Uni, avec 33,6 millions de voyageurs, la France, avec 19,4 millions de voyageurs, l'Allemagne, avec 17,5 millions de voyageurs, et l'Italie, avec 16,3 millions de voyageurs, sont les principaux pays d'origine/de destination en relation avec la péninsule ibérique.



GRAPHIQUE 22b : RÉPARTITION DU TRAFIC DE PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2020



Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

En 2020, 32,3 millions de passagers ont voyagé entre la péninsule ibérique et un autre pays européen, soit un recul de 76,7% par rapport à 2019. 23,4 millions de ces voyageurs étaient au départ ou à destination d'un aéroport espagnol et 9 millions d'un aéroport portugais.

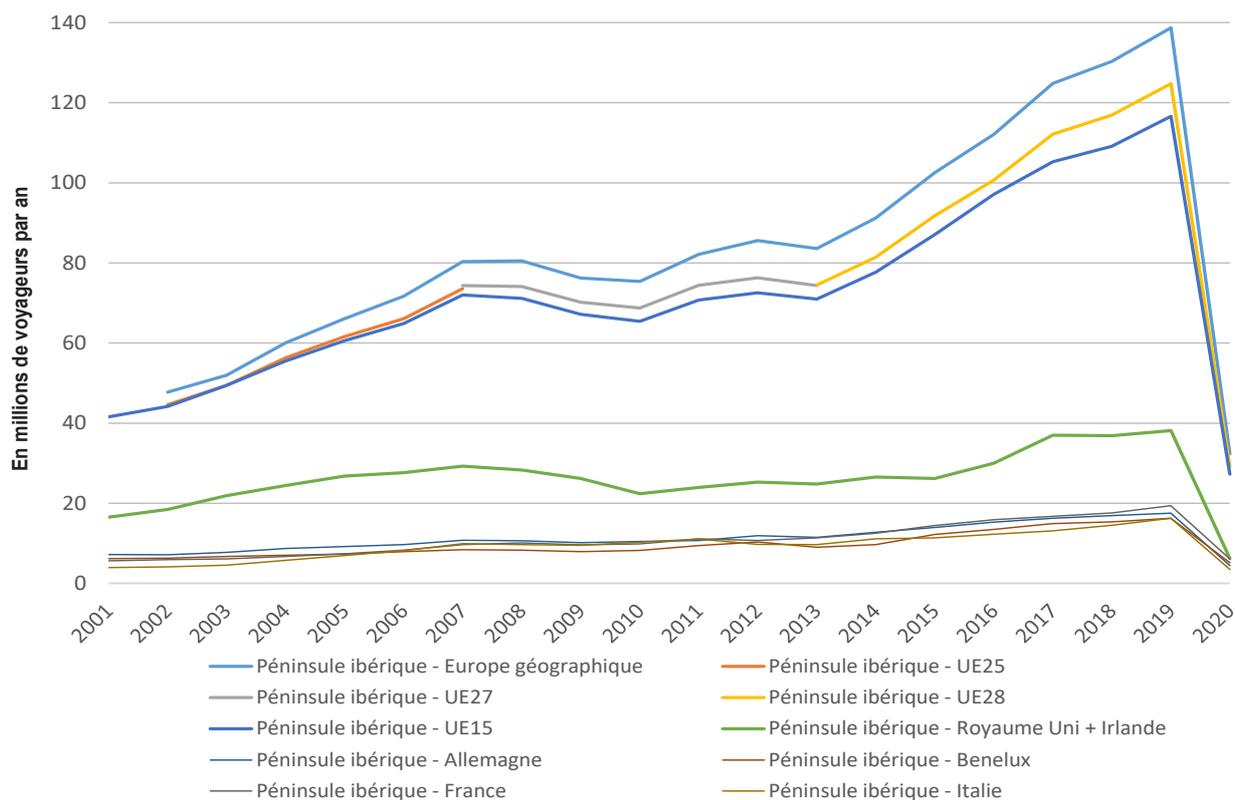
Parmi les principaux pays en relation avec la péninsule ibérique par voie aérienne, le Royaume Uni est celui dont la baisse de fréquentation est la plus importante (5,5 millions de voyageurs, soit - 83,7% entre 2019 et 2020).

En France, avec 6,1 millions de passagers, la baisse est de 68,8%. Elle est de 74,9% en Allemagne (4,4 millions de passagers) et de 78,5% en Italie (3,5 millions de passagers).

Le graphique 22 bis suivant présente l'évolution des flux aériens entre 2001 et 2020.



GRAPHIQUE 22 bis : ÉVOLUTION DU FLUX AÉRIEN DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE ENTRE 2001 ET 2020



Sources : AENA S.A (Espagne) et Aeroportos du Portugal.

Après la croissance rapide des années 2001-2007 et six ans de quasi-stagnation (+ 4,1% entre 2007 et 2013), le trafic aérien entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique a connu une nouvelle phase de croissance élevée de 2013 à 2019 (+ 65,9%). Cette valeur se situe au dessus de la progression du trafic avec l'ex UE-15 (+ 64,3%), mais en dessous de la progression du trafic avec l'UE-28 (+ 67,6%), ce qui montre le dynamisme des pays de l'UE-28 hors UE-15.

Sur la même période, les échanges avec les principaux pays ont également augmenté, dans des proportions diverses (+ 53,8% pour le Royaume-Uni et l'Irlande, + 80,9% pour le Benelux).

La progression entre 2018 et 2019 est également restée élevée (+6,4% pour les échanges avec l'Europe géographique). Les échanges avec la France et l'Italie ont nettement progressé sur cette période (respectivement + 10,4% et + 12%).

En 2020, la fréquentation aérienne est retombée à des niveaux observés avant l'an 2000.

Les tableaux 11a et 11b présentent les données relatives aux flux de passagers par voie aérienne entre l'Espagne et le Portugal et différents groupements de pays européens, en 2019 et 2020.



TABLEAU 11a : RÉPARTITION DES PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE SELON L'ORIGINE / DESTINATION EN 2019

		Total des 2 sens (en millions de voyageurs)		
		ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL
Union Européenne	UE-15	86,92	29,69	116,61
	Reste de l'UE-28	7,02	1,13	8,15
Pays candidats		1,57	0,30	1,86
Reste de l'Europe		9,41	2,65	12,06
TOTAL EUROPE		104,92	33,76	138,68
Ex UE-15 + Suisse + Norvège		93,28	32,08	125,35

Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

En 2019, la majorité des passagers aériens de la péninsule ibérique étaient en provenance ou à destination d'un pays de l'ancienne UE-15, soit 84,1% des passagers. Ce pourcentage de voyageurs est porté à 90,4% si l'on ajoute la Suisse et la Norvège.

TABLEAU 11b : RÉPARTITION DES PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE SELON L'ORIGINE / DESTINATION EN 2020

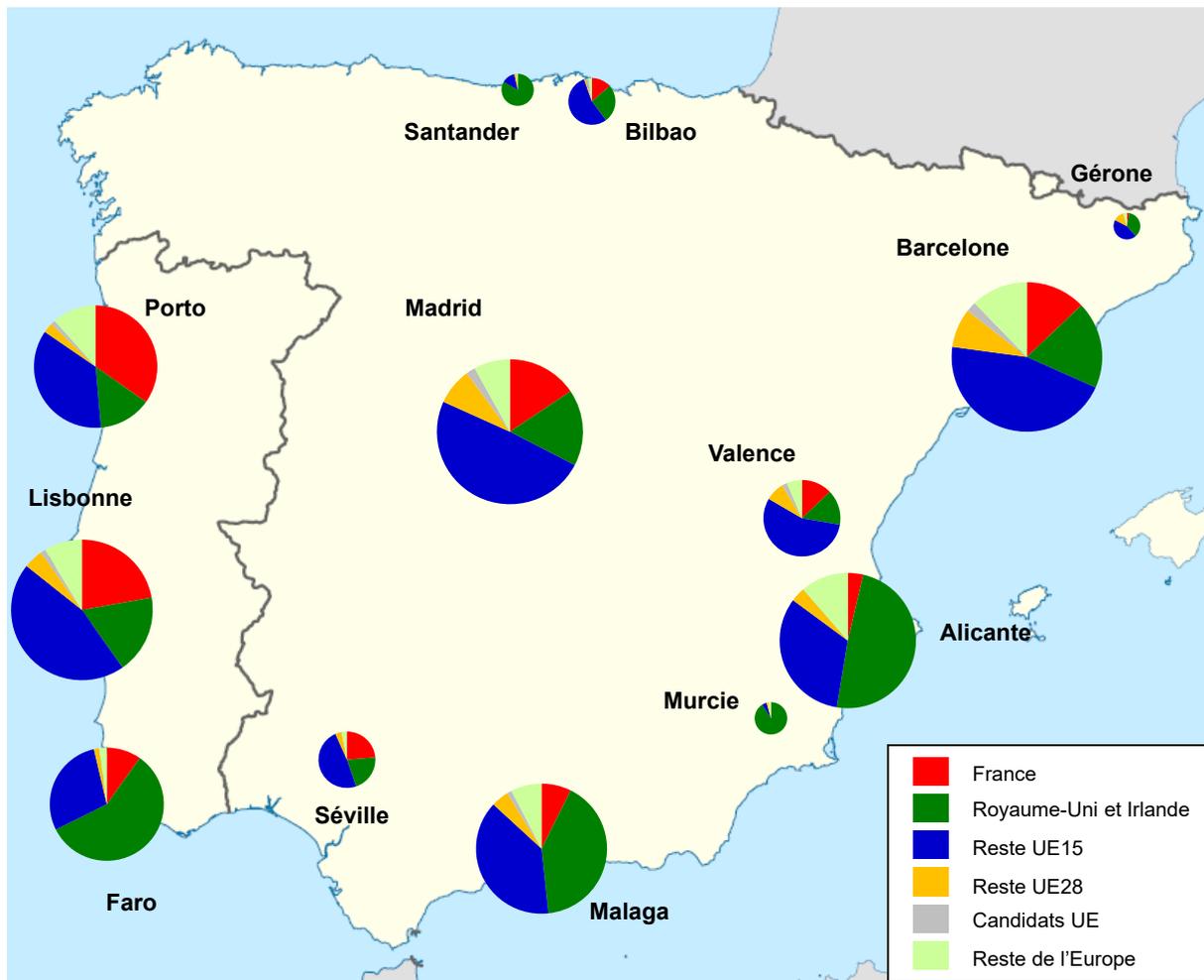
		Total des 2 sens (en millions de voyageurs)		
		ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL
Union Européenne	UE-15	19,50	7,76	27,27
	Reste de l'UE-28	1,67	0,24	1,91
Pays candidats		0,39	0,07	0,46
Reste de l'Europe		1,79	0,92	2,71
TOTAL EUROPE		23,36	8,99	32,34
Ex UE-15 + Suisse + Norvège		20,83	8,64	29,47

Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

La baisse de la fréquentation entre 2019 et 2020 est plus importante en Espagne qu'au Portugal (- 77,7% contre - 73,4%). Ainsi, alors qu'en 2019, la répartition des passagers européens entre l'Espagne et le Portugal était de 75,7% contre 24,3%, elle est de 72,2% contre 27,8% en 2020.

Les cartes 18a et 18b donnent, de manière schématique, un aperçu du trafic des principaux aéroports espagnols et portugais (avec un flux supérieur à 1 million de voyageurs en 2019) avec le reste de l'Europe en 2019 et 2020.

CARTE 18a : TRAFIC DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC LE RESTE DE L'EUROPE EN 2019

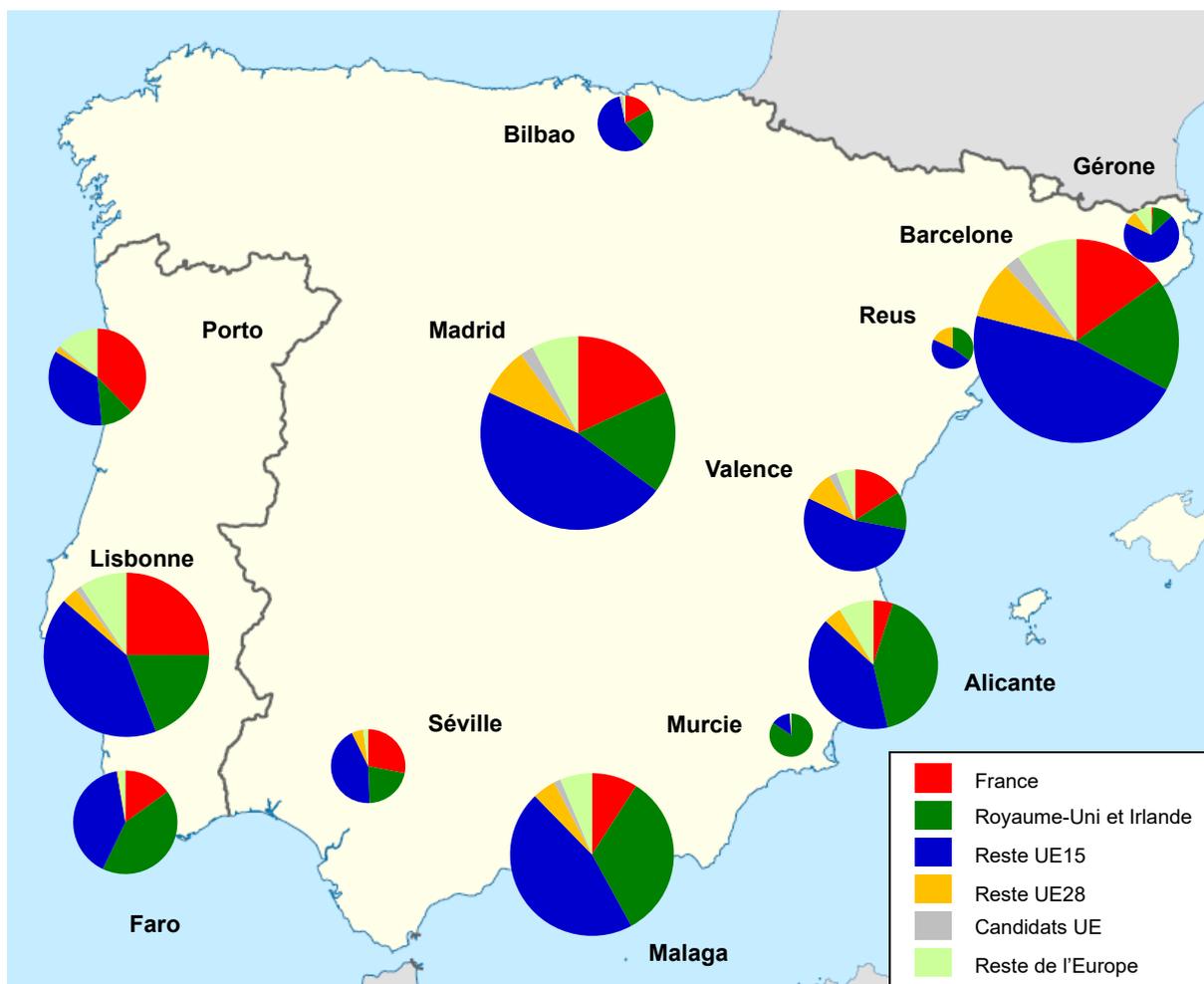


Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

Les aéroports de la péninsule ibérique ayant le plus d'échanges de voyageurs avec le reste des pays européens en 2019 ont été celui de Barcelone- El Prat, avec 30,7 millions de voyageurs, celui de Madrid - Adolfo Suárez, avec 25,9 millions de voyageurs, celui de Lisbonne, avec 18 millions de voyageurs et celui de Malaga avec 16,5 millions de voyageurs.

Tous les aéroports n'ont pas évolué de la même manière entre 2017 et 2019. Quelques uns ont connu une évolution modérée, voire négative pour certains (Faro, Gérone et Murcie), tandis que d'autres ont vu leur fréquentation augmenter fortement (Madrid : + 13,5% ; Porto : + 16,3% ; Lisbonne : + 27,1% ; Valence : + 28,1% ; Séville : + 57,9%).

CARTE 18b : TRAFIC DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC LE RESTE DE L'EUROPE EN 2020



Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

En 2020, les aéroports de Madrid – Adolfo Suarez et Barcelone - El Prat affichent tous les deux une fréquentation d'environ 6,4 millions de voyageurs, soit environ 75% de baisse pour l'aéroport de Madrid et près de 80% pour celui de Barcelone. Seulement cinq aéroports espagnols maintiennent une fréquentation supérieure à un million de passagers. Quasiment tous les aéroports espagnols dépassent 75% de baisse de fréquentation, la plus forte baisse concernant l'aéroport de Gérone (- 91,7%).

Au Portugal, les aéroports de Lisbonne et Faro ont vu leur fréquentation baisser de quasiment 75%. La baisse est cependant moins prononcée pour l'aéroport de Porto, avec - 61,7%.



4.4. SYNTHÈSE CONCERNANT LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Les tableaux 12a et 12b synthétisent les données du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2019 et 2020, et les graphiques 23a et 23b ainsi que les cartes 19a et 19b montrent la répartition par mode de transport et selon le groupement des pays d'origine/destination en 2019 et 2020. Les calculs ne prennent pas en considération le trafic de voyageurs par voie maritime.

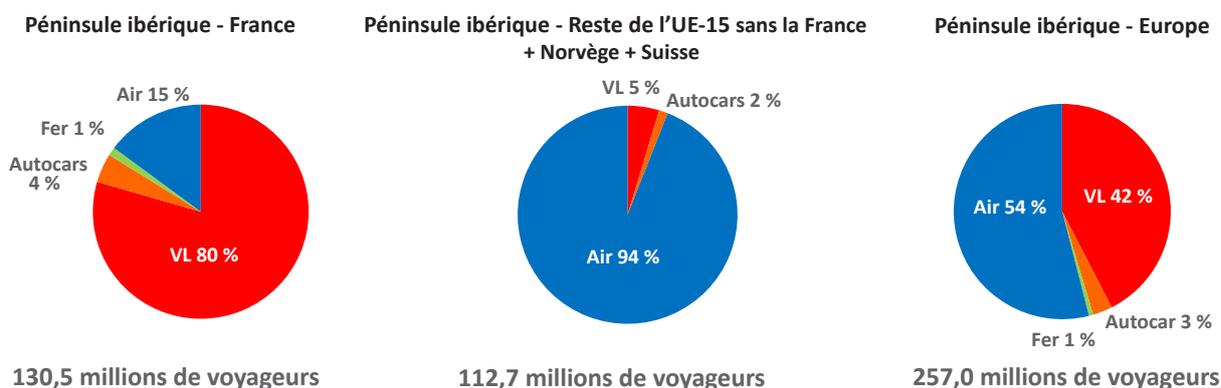
La répartition par grandes zones d'origine ou de destination du trafic de véhicules légers, ainsi que le taux d'occupation, résulte des enquêtes menées au cours des années 2013 et 2014, sur les autoroutes A 9 et A 63, et en 2010 sur les passages centraux. Concernant les autocars, les données sont le fruit des enquêtes menées sur les autoroutes précitées en 2012 et sur les passages centraux en 2010.

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

Mode de transport		France	Reste de l'UE-15 sans la France + Norvège + Suisse	Reste de l'UE-28	Candidats à l'UE	Reste de l'Europe	TOTAL
Route	VL	103,8	5,3	0,1	0,0	0,0	109,2
	Autocars	5,7	1,4	0,3	0,0	0,0	7,5
Ferroviaire		1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
Aérien		19,4	106,0	8,1	1,9	3,3	138,7
TOTAL		130,5	112,7	8,6	1,9	3,3	257,0

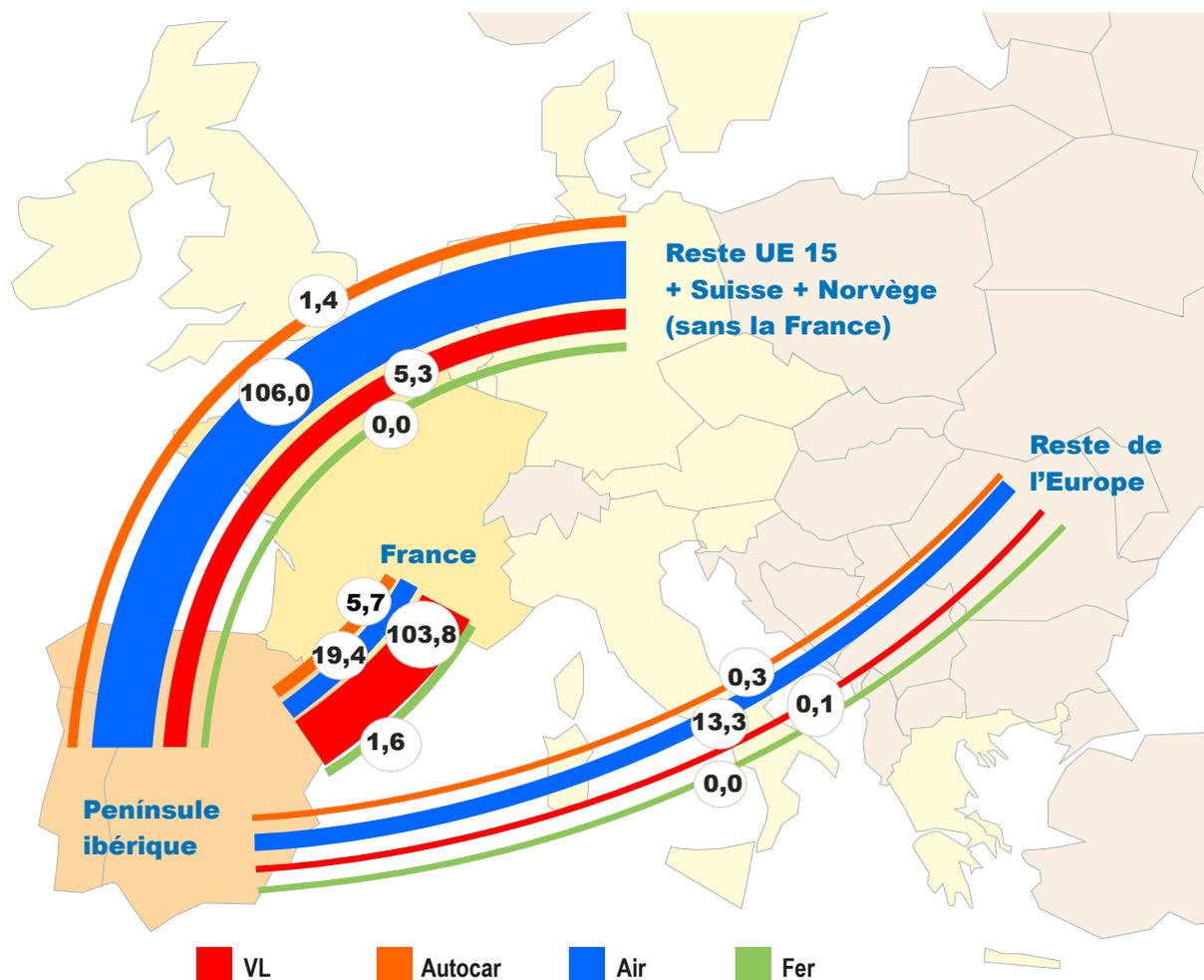
Source : données OTP.

GRAPHIQUE 23a : RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2019



Source : données OTP.

CARTE 19a : RÉPARTITION DU TRAFIC DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2019 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)



Source : données OTF.

Tous modes confondus, le total des flux de voyageurs entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe a représenté 257 millions de personnes en 2019, soit une progression de 7,6% par rapport à 2017 (238,8 millions).

La synthèse du transport de voyageurs en 2019 montre l'importance des pays de l'UE-15, avec la Suisse et la Norvège, dans les échanges de voyageurs avec la péninsule ibérique. Cet ensemble de pays a représenté 94,7% des origines/destinations des voyageurs de la péninsule ibérique. Plus précisément, 50,8% ont eu pour origine/destination la France et 43,9% les autres pays de l'ex UE-15 ou la Suisse ou la Norvège.

En ce qui concerne les modes de transport, il existe une distinction très nette entre les voyageurs qui ont la France comme origine/destination et les autres voyageurs. Parmi les premiers, le transport routier a représenté 83,9% de leurs voyages (79,5% pour les VL et 4,4% pour les autocars), le transport aérien 14,8% (contre 13,5% en 2017) et le rail 1,3%. Parmi les autres voyageurs, 94,3% ont utilisé le mode aérien et 5,7% ont utilisé le transport routier (VL pour 4,3% et autocars pour 1,4%). Aucun des voyageurs en provenance ou à destination de ces pays n'a utilisé le train.

Globalement, l'aérien gagne des parts du trafic par rapport au routier depuis 2017 (54% en 2019 contre 52,3% en 2017).



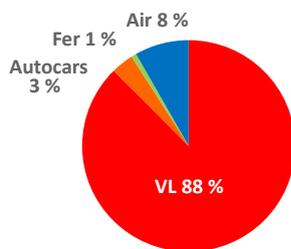
TABLEAU 12b : SYNTHÈSE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2020

Mode de transport		France	Reste de l'UE-15 sans la France + Norvège + Suisse	Reste de l'UE-28	Candidats à l'UE	Reste de l'Europe	TOTAL
Route	VL	64,4	2,9	0,1	0,0	0,0	67,4
	Autocars	2,5	0,4	0,1	0,0	0,0	2,9
Ferroviaire		0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Aérien		6,1	23,4	1,9	0,5	0,5	32,3
TOTAL		73,5	26,7	2,1	0,5	0,5	103,3

Source : données OTP.

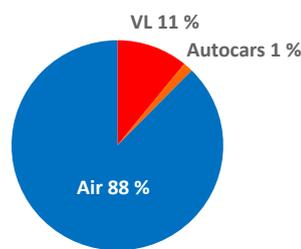
GRAPHIQUE 23b : RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2020

Péninsule ibérique - France



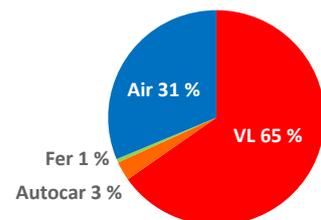
73,5 millions de voyageurs

Péninsule ibérique - Reste de l'UE-15 sans la France + Norvège + Suisse



26,7 millions de voyageurs

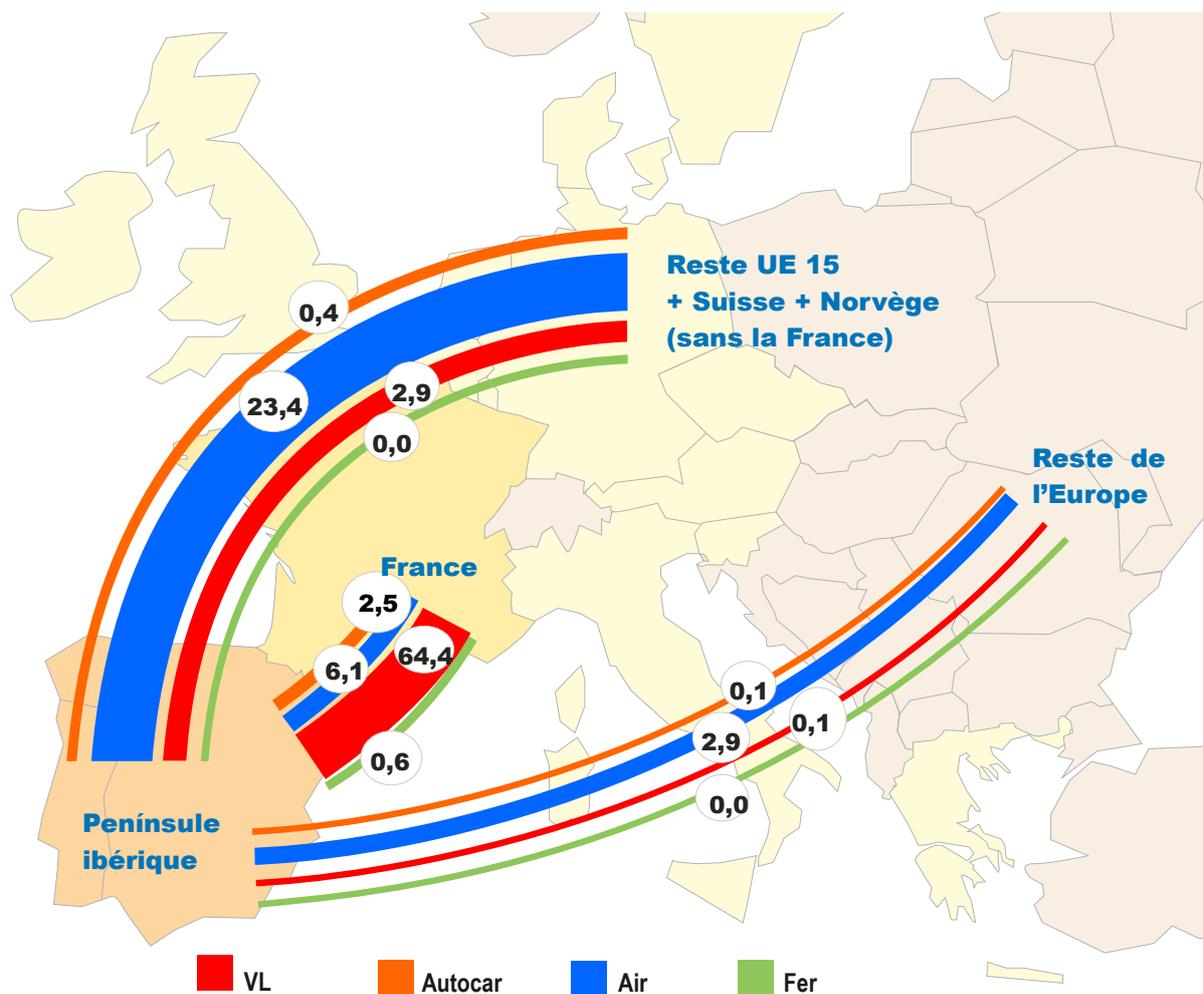
Péninsule ibérique - Europe



103,3 millions de voyageurs

Source : données OTP.

CARTE 19b : RÉPARTITION DU TRAFIC DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2020 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)



Source : données OTP.

L'année 2020 a été particulière compte tenu de la pandémie de Covid-19 et des restrictions de circulation que celle-ci a engendrées.

Ainsi, en prenant en compte l'ensemble des modes de transport, le total de voyageurs entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe a baissé de 59,8% entre 2019 et 2020, les chutes de trafic les plus importantes étant constatées dans les transports collectifs.

Parmi les relations avec la péninsule ibérique, la France voit ses échanges de voyageurs baisser de 43,7%, mais cette baisse est bien plus importante pour tous les autres pays européens (- 76,4% pour le reste de l'Europe). Au final, en 2020, 71,2% des voyageurs entre la péninsule ibérique et l'Europe avaient la France pour origine ou destination, et 28,8% le reste de l'Europe.



4.5. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE 2001 ET 2020

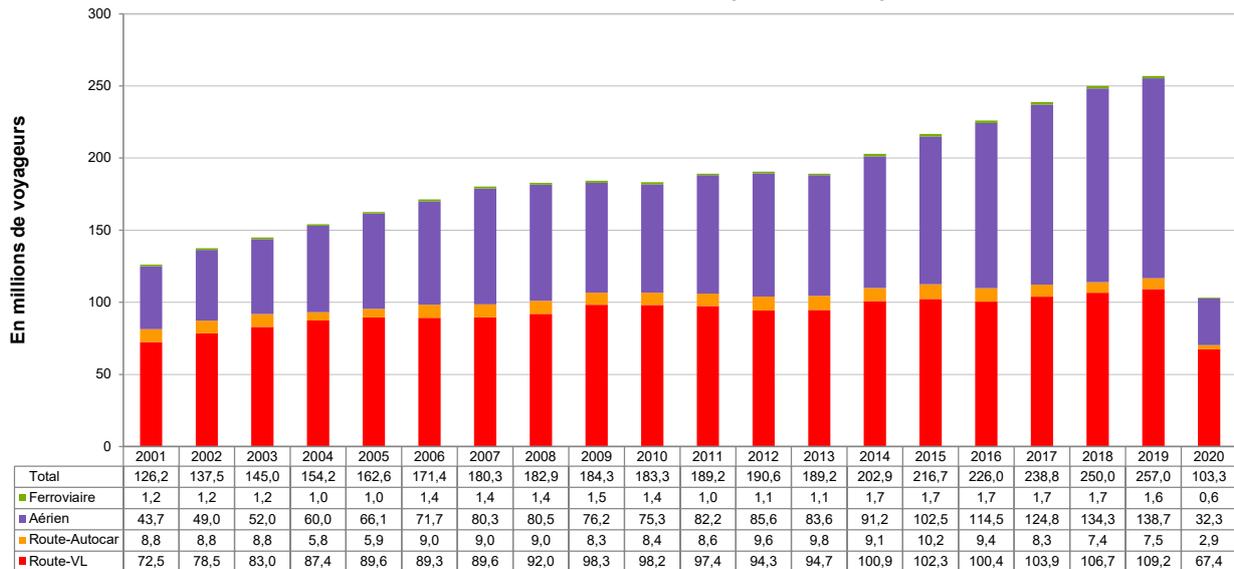
Ce sous-chapitre propose un résumé des données sur les flux de voyageurs tel qu'elles figurent dans les documents suivants :

- **Données 2001** : Bilan 2001 de l'Observatoire franco-espagnol 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** : Document n° 8 de l'Observatoire hispano-français de la circulation dans les Pyrénées (mai 2018).
- **Données 2016** : Supplément au Document n° 8, Principaux chiffres actualisés pour les années 2016 (décembre 2019).
- **Données 2017** : Document n° 9 de l'Observatoire hispano-français de la circulation dans les Pyrénées (décembre 2020).
- **Données 2018** : Supplément au Document n° 9, Principaux chiffres actualisés pour l'année 2018 (décembre 2021).
- **Données 2019 et 2020** : 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 2020.

Cette évolution est présentée en termes relatifs dans le tableau 13.

GRAPHIQUE 24 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2001 - 2020)



Source : données OTP.

TABLEAU 13 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	104%	4,0%	2,8%	-59,8%
Route- VL	51%	2,3%	2,3%	-38,3%
Route- Autocar	-14%	-0,8%	1,7%	-60,7%
Ferroviaire	37%	1,8%	-0,7%	-65,1%
Aérien	217%	6,6%	3,2%	-76,7%

Source : données OTP.

Les valeurs du transport de voyageurs entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe sont restées en 2019 sur la tendance à la croissance amorcée en 2014. Entre 2013 et 2019, le transport de voyageurs a augmenté de 35,8%. Sur cette période, les voyageurs transportés augmentent pour le rail (48,3%), le transport aérien (65,9%) et le transport en VL (15,3%), mais diminuent pour les autocars de 22,9%.

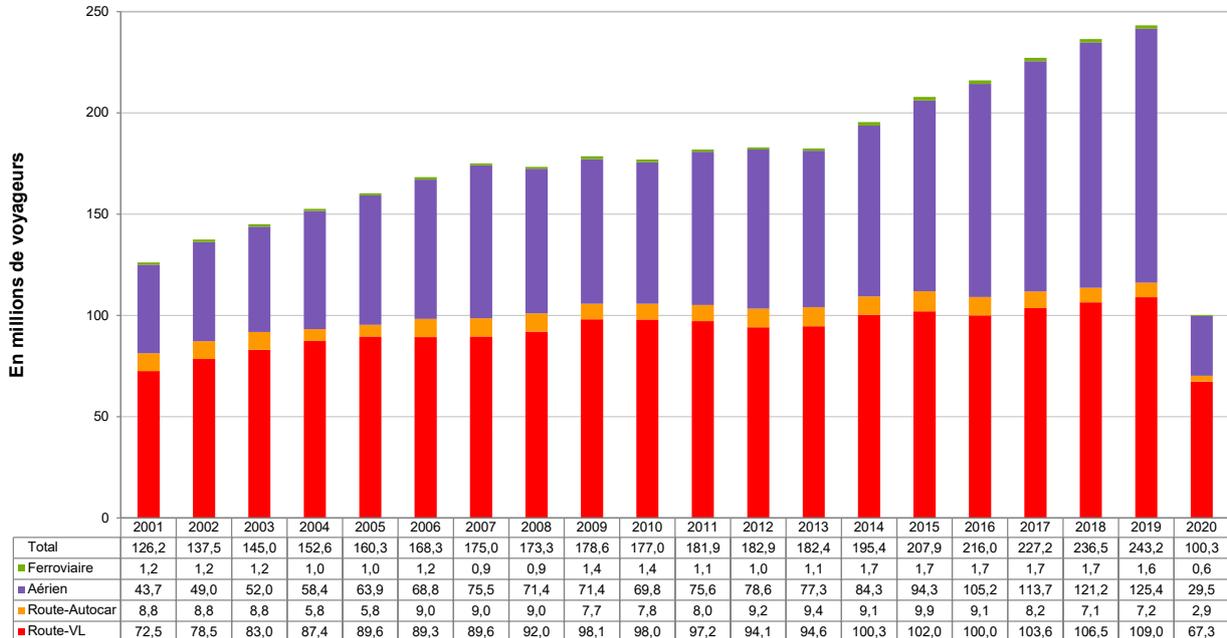
Le nombre de voyageurs tous modes a plus que doublé entre 2001 et 2019, grâce au mode routier (+51%) et surtout au mode aérien, dont le nombre d'utilisateurs a plus que triplé.

Premier mode de transport depuis 2015 et principal levier de la croissance du trafic de voyageurs depuis 2014, l'aérien continue en 2019 de gagner des parts du trafic au détriment des autres modes (54% contre 52,3% en 2017).

En 2020, le mode aérien a été lourdement affecté par la pandémie de Covid-19, avec 76,7% de passagers en moins. Le mode ferroviaire a perdu 65,1% de passagers, et les autocars 60,7%, tandis que la baisse a été plus limitée pour le mode routier VL (-38,3%). Ainsi, la chute du trafic aérien en fait en 2020 le deuxième mode avec 31,3% du trafic total de voyageurs, soit moins de la moitié de la part du trafic VL (65,2% des voyageurs).

Le graphique 25 et le tableau 14 montrent l'évolution du trafic de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'ancienne UE-15 plus la Suisse et la Norvège, entre 2001 et 2020.

GRAPHIQUE 25 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-15 + SUISSE + NORVÈGE (2001 - 2020)



Source : données OTP.

TABEAU 14 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EX UE-15 + SUISSE + NORVÈGE (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	93%	3,7%	2,9%	-58,8%
Route- VL	50%	2,3%	2,4%	-38,2%
Route- Autocar	-18%	-1,1%	1,4%	-59,7%
Ferroviaire	-56%	-4,4%	-0,7%	-65,1%
Aérien	187%	6,0%	3,4%	-76,5%

Source : données OTP.

Les pays de l'ex UE-15, plus la Suisse et la Norvège représentaient 94,7% des origines-destinations des voyageurs en relation avec la péninsule ibérique en 2019, ce qui explique que le graphique 25 ressemble beaucoup au graphique 24, avec des évolutions très proches. On retrouve dans les mêmes proportions les évolutions des différents modes. Ainsi, sur la période 2013-2019, les voyageurs tous modes ont augmenté de 33,4%, ceux ayant emprunté le mode aérien de 62,2% et ceux ayant voyagé en VL de 15,2%. (pour le rail : + 49,2%, pour les autocars : - 23%).

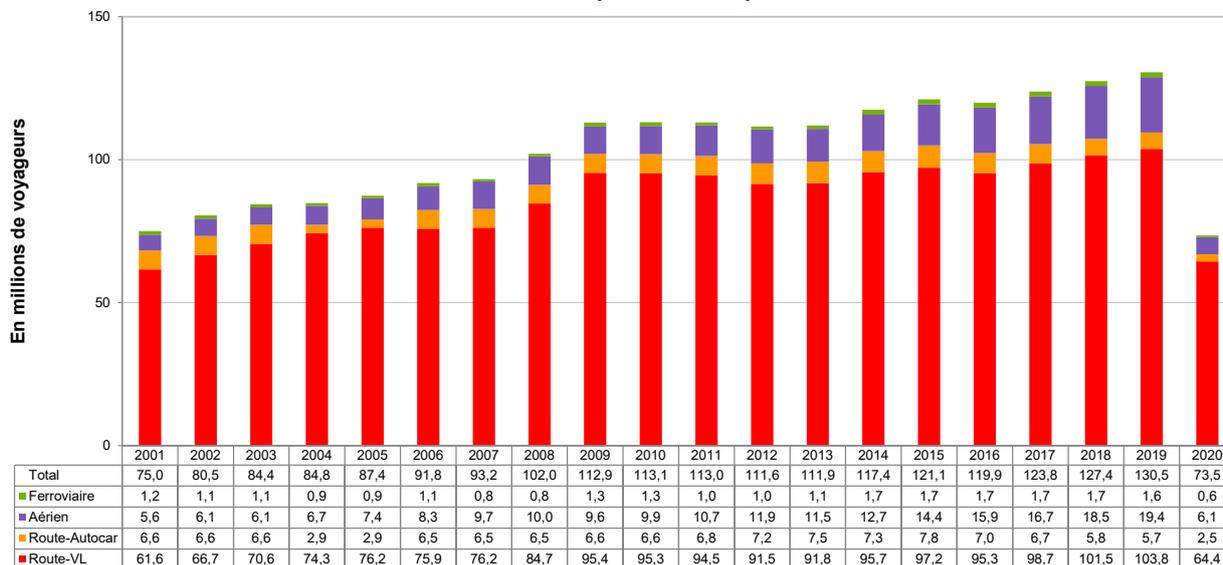
L'aérien est le premier mode de transport utilisé depuis 2016 et jusqu'en 2019, comme pour l'Europe entière, sa part du trafic total a augmenté (51,5% des voyageurs en 2019).

Les variations annuelles (2018-2019 et 2019-2020) sont également très proches de celles constatées pour l'Europe dans son ensemble.



Le graphique 26 et le tableau 15 montrent l'évolution du trafic de voyageurs entre la péninsule ibérique et la France.

GRAPHIQUE 26 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2001 - 2020)



Source : données OTP.

TABLEAU 15 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	74%	3,1%	2,4%	-43,7%
Route- VL	68%	2,9%	2,3%	-37,9%
Route- Autocar	-12%	-0,7%	-1,4%	-56,4%
Ferroviaire	37%	1,8%	-0,7%	-65,1%
Aérien	246%	7,1%	4,7%	-68,8%

Source : données OTP.

La France, comme le reste de l'Europe, a connu une hausse du trafic de voyageurs avec la péninsule ibérique entre 2013 et 2019, mais celle-ci a été plus modérée (+ 16,7%). Ce constat est le même sur la période 2001-2019, avec des croissances de 74% pour la France et 104% pour l'Europe entière. Cependant, la France reste le premier partenaire de la péninsule ibérique avec 50,8% des relations contre 49,8% pour l'ensemble des autres pays européens.

Si le mode le plus utilisé reste de loin le transport en VL (79,4% en 2019, contre 14,8% pour l'aérien, ce qui a un fort impact sur l'évolution globale), il faut noter le dynamisme du transport aérien, en hausse quasi constante depuis 2001 (+ 246% entre 2001 et 2019, soit plus que pour l'Europe entière).

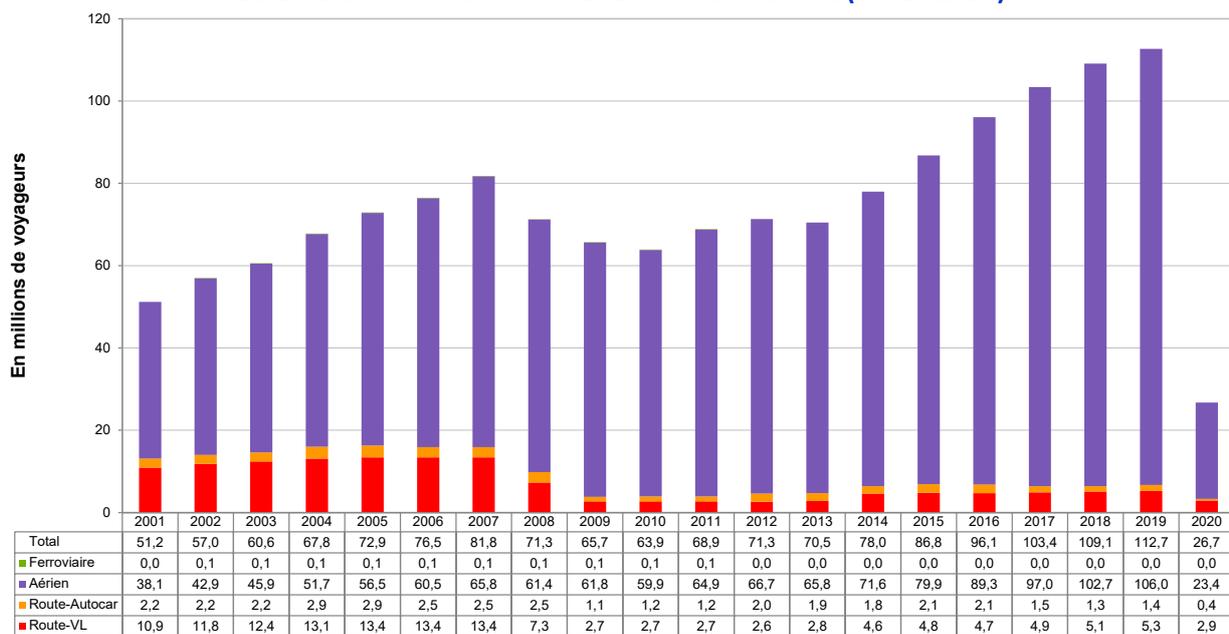
Sur la période 2013-2019, le mode aérien augmente également plus vite que pour l'Europe entière (+ 68,5% contre 65,9%). Le mode VL a augmenté de manière modérée (13%), tandis que le mode autocar a baissé de 22,9%. L'utilisation du mode ferroviaire est restée stable entre 2014 et 2019, mais à un niveau très faible.



En 2020, la baisse globale du trafic de voyageurs due à la pandémie de Covid-19 est moins forte en proportion que pour l'Europe entière. Ce qui explique qu'au niveau européen, la baisse du transport en VL (qui concerne en très large majorité la France) est plus modérée que celle du trafic aérien (qui concerne essentiellement l'Europe sans la France).

Enfin, le graphique 27 et le tableau 16 analysent la relation avec le reste des pays de l'ex UE-15 sans la France, plus la Suisse et la Norvège.

GRAPHIQUE 27 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 + SUISSE + NORVÈGE SANS LA FRANCE (2001 - 2020)



Source : données OTP.

TABLEAU 16 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 + SUISSE + NORVÈGE SANS LA FRANCE (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	120%	4,5%	3,3%	-76,3%
Route- VL	-52%	-4,0%	3,1%	-44,6%
Route- Autocar	-34%	-2,3%	14,3%	-72,5%
Ferroviaire	-	-	-	-
Aérien	178%	5,8%	3,2%	-77,9%

Source : données OTP.

Par rapport à la France, ce groupe de pays présente une répartition modale totalement opposée, avec une utilisation très forte du mode aérien (94% des voyageurs en 2019). Les modes routiers, autant VL qu'Autocar, sont très peu utilisés (respectivement 4,7% et 1,3% des voyageurs en 2019), et le mode ferroviaire plus du tout depuis 2012.



Entre 2001 et 2019, la croissance relative du nombre de voyageurs a été plus importante que pour l'Europe entière (120%, contre 104% pour l'Europe et 74% pour la France), sous la forte impulsion du trafic aérien. Dans le même temps, le trafic routier a baissé, passant de niveaux faibles à très faibles.

Sur la période 2013-2019, la forte croissance du trafic aérien (+ 61,1%) combinée à une part modale très majoritaire permet à ce groupe de pays d'afficher une croissance du trafic global de près de 60%.

En 2020, la chute du trafic aérien (près de 78%) entraîne une baisse globale très importante du nombre de voyageurs (- 76,3%, contre -59,8% pour l'Europe entière et - 47,3% pour la France). Il faut cependant noter que, comme en France, le trafic VL a moins baissé que le trafic aérien, si bien qu'en 2020, la part du mode VL s'élève à 10,9% des voyageurs.



5. FLUX DE MARCHANDISES

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

- **Routes** : les données PL proviennent des stations de comptage permanentes, de part et d'autre de la frontière franco-espagnole. Les dernières informations sur le tonnage transporté ou la répartition entre trafic d'échange et de transit dataient de l'enquête Transit 2010. C'est pourquoi des enquêtes de circulation permettant de déterminer de nouveaux ratios ont été réalisées en 2021 sur les deux autoroutes et sur les trois principaux passages centraux (RN 125/N-230, RN 134/N-330 et RN 20/N-154). Cependant, le sens Espagne - France n'ayant pas été enquêté sur l'A 9/AP-7, les différents ratios liés à ce sens et issus de l'enquête Transit 2010 continueront à être appliqués dans le présent rapport.
- **Voies ferrées** : les données sont celles publiées par Eurostat ;
- **Ports maritimes** : les sources des données sont les statistiques portuaires espagnoles et celles du ministère de l'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 2019 et 2020, élaborées par la Dirección General de Carreteras du Ministère des transports, de la mobilité et de l'agenda urbain. 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 A 9 et A 63 en France, fournit les données concernant les deux autoroutes ;
- L'entreprise chargée de l'exploitation du tunnel du Somport fournit les données sur les flux de véhicules qui empruntent ce tunnel ;
- L'Agence guipuscoane des infrastructures Bidegi, gestionnaire de l'autoroute de la Cantabrique, l'AP-8, dispose des données relatives aux trafics frontaliers moyens journaliers, côté espagnol ;
- La province de Guipuzcoa, chargée de la gestion des deux ponts basques, Saint-Jacques et Béhobie ;
- Les données relatives aux trafics moyens journaliers des routes nationales, côté français, ont été fournies par les Directions des Routes du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires ;
- Le Cerema a réalisé des comptages tournants (2 semaines par trimestre) sur des points de passage ne disposant pas de station de comptage représentative d'un véritable trafic frontalier (Cf Chapitre 4) ;



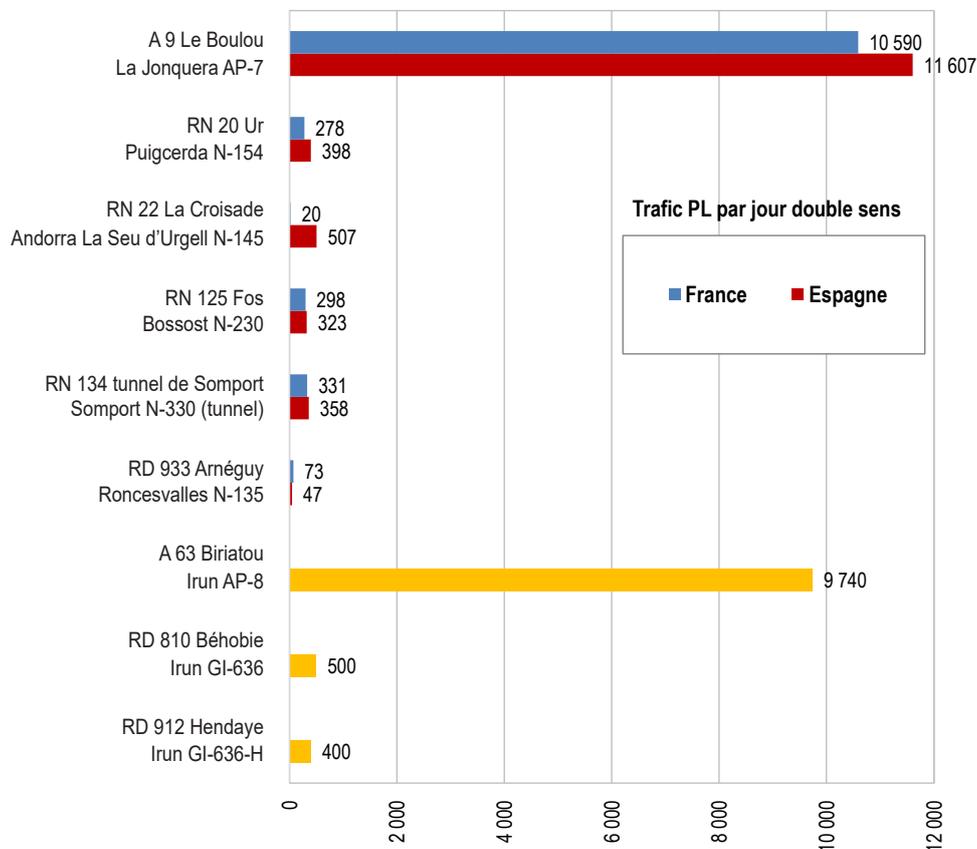
- Dans le cadre des relevés visuels autocars réalisés chaque mois par un bureau d'étude sur les trois principaux passages centraux, des comptages manuels permettant de déterminer le trafic PL effectif sur ces trois axes sont également effectués ;
- Les résultats de l'enquête Transit 2010 ;
- Les résultats des enquêtes réalisées en 2021 sur les deux autoroutes et sur les trois principaux passages centraux, qui ont permis de réactualiser les valeurs des tonnages moyens transportés par les poids lourds et la répartition échange/transit, selon le sens. Cependant, le sens Espagne - France n'ayant pas été enquêté sur l'A 9/AP-7, les ratios issus de l'enquête Transit 2010 continueront à être appliqués dans ce sens dans le présent rapport.

5.1.1. TRAFIC DES POIDS-LOURDS SUR LES PASSAGES FRONTALIERS EN 2019 ET 2020

Les graphiques 28a et 28b indiquent le trafic moyen journalier de poids lourds aux principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France en 2019 et 2020 (ceux susceptibles d'avoir un important trafic de fret, les autres routes traversant les Pyrénées ayant un trafic peu significatif de véhicules lourds).

Dans ce numéro de l'Observatoire, comme dans le précédent, le graphique 28 ne tient pas compte des autocars comme c'était le cas traditionnellement, puisqu'ils sont déjà présentés séparément au chapitre 4.

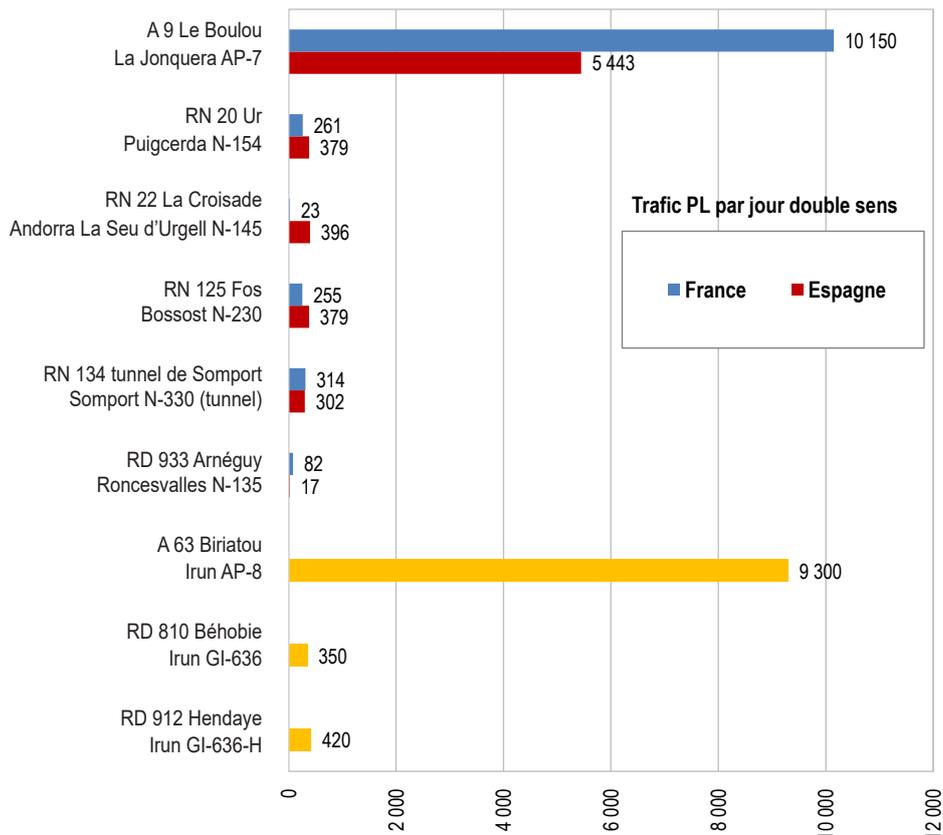
GRAPHIQUE 28a : TRAFIC MOYEN JOURNALIER DES POIDS-LOURDS AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS EN 2019 (POIDS-LOURDS DE MARCHANDISES UNIQUEMENT)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras ; Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires ; ASF ; DREAL Occitanie.

Les 3 points de passage frontaliers du Guipuscoa apparaissent en jaune car bien que les stations de comptage se trouvent du côté espagnol, leurs données ont été modifiées par le Cerema pour refléter le trafic de poids-lourds effectif, ceux qui franchissent réellement la frontière.

GRAPHIQUE 28b : TRAFIC MOYEN JOURNALIER DES POIDS-LOURDS AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS EN 2020 (POIDS-LOURDS DE MARCHANDISES UNIQUEMENT)



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras ; Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires ; ASF ; DREAL Occitanie.

Les 3 points de passage frontaliers du Guipuscoa apparaissent en jaune car bien que les stations de comptage se trouvent du côté espagnol, leurs données ont été modifiées par le Cerema pour refléter le trafic de poids-lourds effectif, ceux qui franchissent réellement la frontière.

Pour interpréter les données relatives aux trafics moyens journaliers présentés dans les graphiques 28, il convient de tenir compte des éléments suivants :

- Comme c'est aussi le cas pour les véhicules légers, les trafics journaliers moyens des poids lourds observés du côté français et du côté espagnol ne coïncident pas exactement. Les principales raisons de ces différences sont les suivantes :
 - La séparation physique entre les stations de comptage de chaque côté de la frontière. Le cas le plus significatif est celui de la traversée d'Andorre (N-145 côté espagnol et RN 22 côté français) ;
 - Les définitions différentes des poids-lourds appliquées sur les autoroutes de France et d'Espagne ;
 - La fiabilité des instruments de comptage utilisés de part et d'autre de la frontière.
- Entre Hendaye-Biriadou et Irun-Béhobie, trois ponts enjambent la Bidassoa : celui de l'autoroute AP-8/A 63, celui de la GI-636/RD 810 (pont de Béhobie), et celui de la GI-636-H/RD 912 (pont Saint Jacques). Des relevés visuels effectués sur ces deux derniers en 2017 ont permis de déterminer les pourcentages de poids lourds effectifs (par rapport aux données de comptage), qui sont :



- 63% au passage Irun-Hendaye ;
- 53% au passage Irun-Béhebie.

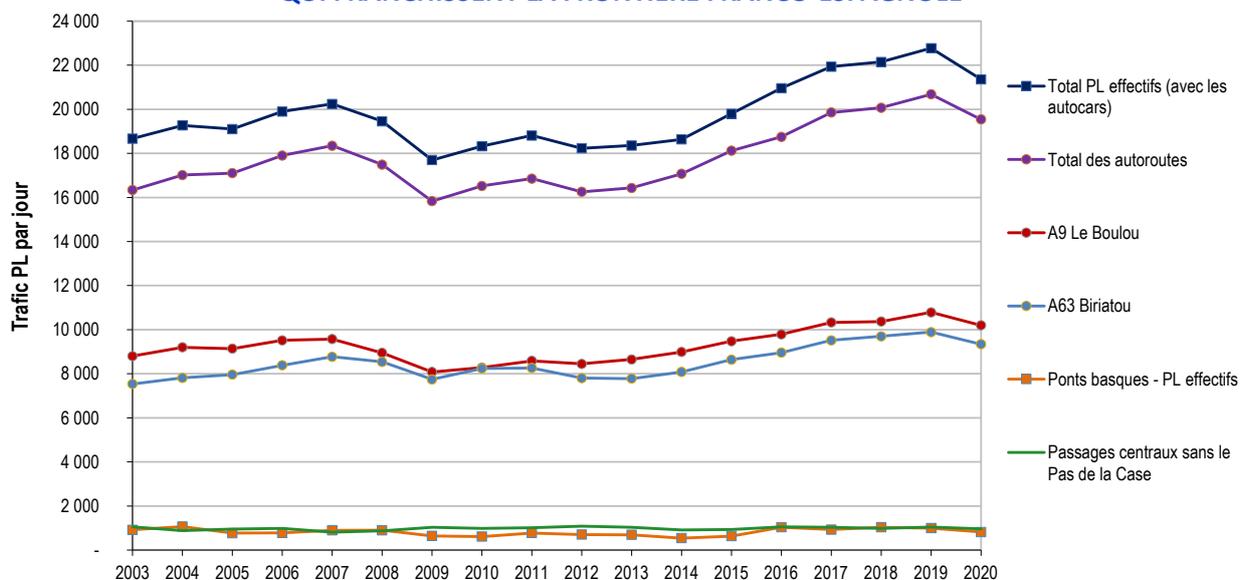
En l'absence de relevés plus récents, ces pourcentages sont appliqués dans le présent rapport.

Compte tenu des éléments qui précèdent, le nombre total de poids lourds de marchandises (non compris les autobus) ayant traversé les Pyrénées par les passages principaux en 2019 est de 22 230 véhicules par jour. En incluant les autobus, le total s'élève à 22 770. La majorité des poids lourds (autocars compris), soit 91%, ont utilisé les autoroutes. Le reste a été réparti entre les ponts basques, 4%, et les passages intérieurs, 5%.

En 2020, le nombre total de poids lourds de marchandises (non compris les autobus) ayant traversé les Pyrénées est de 21 155 véhicules par jour. En incluant les autobus, le total s'élève à 21 369.

Comme le montre le graphique 29, le trafic autoroutier de poids lourds (avec les autocars) est prépondérant et en constante augmentation entre 2012 et 2019 (+ 27,2%).

GRAPHIQUE 29 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN ANNUEL DES POIDS-LOURDS (Y/C AUTOCARS) QUI FRANCHISSENT LA FRONTIÈRE FRANCO-ESPAGNOLE



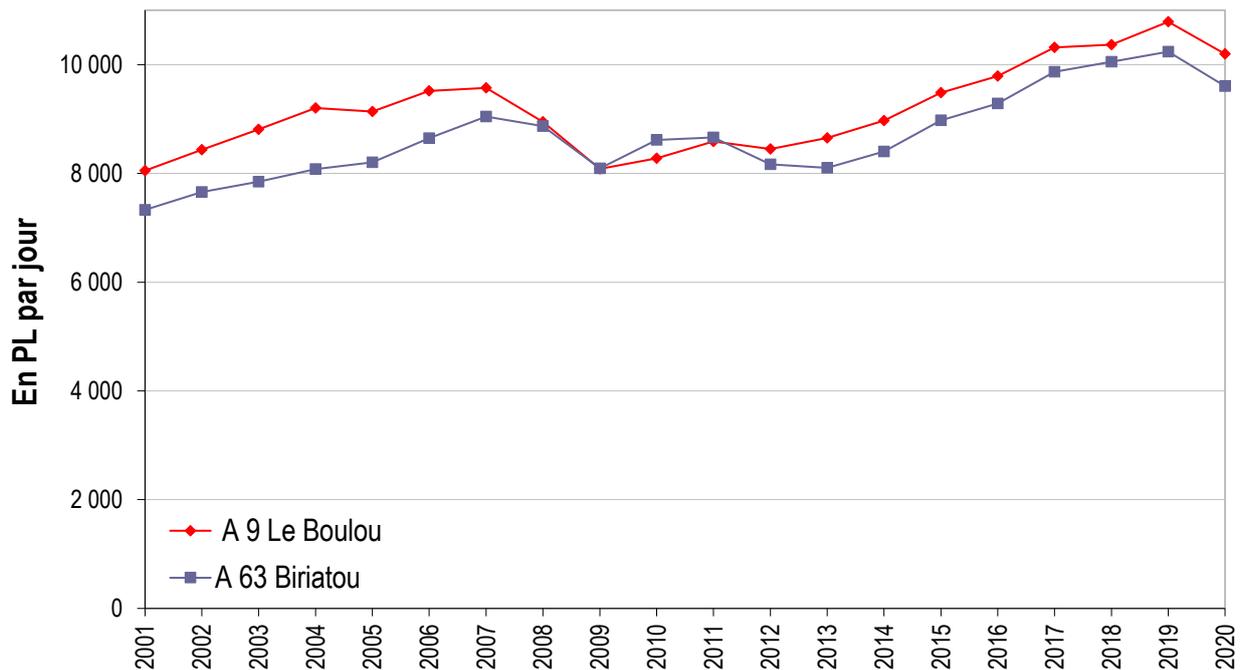
Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras ; Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires ; ASF ; DREAL Occitanie.

5.1.2. ANALYSE DÉTAILLÉE DU TRAFIC SUR LES DEUX AUTOROUTES

L'évolution du trafic moyen journalier des poids lourds sur les autoroutes françaises est décrite par le graphique 30. Ces valeurs comptabilisent les véhicules de classes 3 et 4 en France (autocars inclus) ayant franchi la frontière au Boulou et à Biriatoú.



GRAPHIQUE 30 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS (Y/C AUTOCARS) SUR LES DEUX AUTOROUTES



Source : ASF.

Il faut noter que les valeurs concernant l'autoroute A 63 diffèrent de celles du graphique 29, car elles se réfèrent à différentes sources de données. Dans le graphique 30, les données proviennent du péage de Bariatou, tandis que dans le graphique 29 les valeurs sont obtenues à partir de la station de comptage située au poste frontière. Cette différence correspond au trafic des poids lourds entrant et sortant sur l'échangeur de Bariatou, situé entre le péage et la frontière.

Depuis 2013, les deux autoroutes présentent une évolution très similaire du trafic poids lourds. Entre 2013 et 2019, le trafic journalier moyen des poids lourds sur l'A 63 a augmenté de 26,4%, contre 24,7% sur l'A 9. Comme pour les VL, le trafic PL a été perturbé par le Covid-19, mais de manière moins importante. Ainsi, entre 2019 et 2020, le nombre de poids lourds a baissé de 6,2% et 5,5% respectivement sur l'A 63 et sur l'A 9.

5.1.3. ESTIMATION DU TONNAGE DES MARCHANDISES

En 2021, des enquêtes réalisées sur l'A 9/AP-7 et l'A 63/AP-8 mais également au tunnel du Somport, sur la RN 125/N-230 et sur la RN 20/N-154, ont permis d'actualiser les valeurs des tonnages moyens transportés par les poids-lourds. Ils remplacent ceux utilisés depuis 2012 déterminés à partir de l'enquête Transit 2010. Cependant, le sens Espagne – France sur l'A 9/AP-7 n'ayant pas été enquêté, le tonnage associé issu de l'enquête Transit 2010 continuera à être appliqué dans ce sens dans le présent rapport.



TABLEAU 17 : ESTIMATION DES TONNAGES MOYENS TRANSPORTÉS PAR LES POIDS-LOURDS EN 2019 ET 2020

Passages	Tonnage moyen (t / PL)	Sources
Autoroute AP-8 - A 63 Nord-Sud	13,9	Enquête Transit 2021 sur les autoroutes
Autoroute AP-8 - A 63 Sud-Nord	15,8	Enquête Transit 2021 sur les autoroutes
Autoroute AP-7 - A 9 Nord-Sud	12,6	Enquête Transit 2021 sur les autoroutes
Autoroute AP-7 - A 9 Sud-Nord	15,5	Enquête Transit 2010 sur les autoroutes
Ponts basques	9,3	Enquête Transit 2010 sur les ponts basques
Autres RN	13,5	Enquête Transit 2021 sur les passages centraux

Source : Enquête Transit 2010 et enquêtes 2021.

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

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

- RN 134/N-330 : 16,2 T
- RN 125/N-230 : 15,4 T
- RN 20/N-154 : 8,6 T

Le tonnage à Puigcerda apparaît faible car l'axe RN 20/N-154 concerne plus des relations courtes ou de moyenne distance.

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

Le trafic PL mentionné dans les tableaux 18a et 18b correspond au trafic PL du graphique 28 sans Arneguy.

TABLEAU 18a : ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ PAR ROUTE À TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2019

Passages	Tonnage moyen (t / PL)	Trafic PL par jour	Trafic autocars par jour	Trafic PL marchandises par jour	Tonnage par jour en kt / jour	Tonnage annuel en Mt / an
Autoroute AP-8 - A 63 Nord-Sud	13,9	4 975	75	4 900	68,1	24,8
Autoroute AP-8 - A 63 Sud-Nord	15,8	4 915	75	4 840	76,5	27,9
Autoroute AP-7 - A 9 Nord-Sud	12,6	5 360	100	5 260	66,3	24,2
Autoroute AP-7 - A 9 Sud-Nord	15,5	5 430	100	5 330	82,7	30,2
Ponts basques- PL effectifs	9,3	1 000	100	900	8,4	3,1
Autres RN	13,5	1 002	75	927	12,5	4,6
Total	14,2	22 682	525	22 157	314,5	114,8

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras ; Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires ; ASF ; Enquête Transit 2010 et enquêtes 2021.



**TABLEAU 18b : ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ PAR ROUTE
À TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2020**

Passages	Tonnage moyen (t / PL)	Trafic PL par jour	Trafic autocars par jour	Trafic PL marchandises par jour	Tonnage par jour en kt / jour	Tonnage annuel en Mt / an
Autoroute AP-8 - A 63 Nord-Sud	13,9	4 720	20	4 700	65,3	23,9
Autoroute AP-8 - A 63 Sud-Nord	15,8	4 620	20	4 600	72,7	26,6
Autoroute AP-7 - A 9 Nord-Sud	12,6	5 045	25	5 020	63,3	23,2
Autoroute AP-7 - A 9 Sud-Nord	15,5	5 155	25	5 130	79,6	29,1
Ponts basques- PL effectifs	9,3	820	50	770	7,2	2,6
Autres RN	13,5	907	54	853	11,5	4,2
Total	14,2	21 267	194	21 073	299,6	109,6

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras ; Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires ; ASF ; Enquête Transit 2010 et enquêtes 2021.

114,8 Mt de marchandises ont traversé la barrière pyrénéenne en 2019 et 109,6 Mt en 2020. 93% de ces marchandises ont été transportées via les deux autoroutes en 2019 et près de 94% en 2020. Comme dans les rapports précédents, le tonnage transporté dans le sens sud - nord est plus important que dans le sens nord - sud, en particulier sur l'A 9.

5.1.4. RÉPARTITION ÉCHANGE - TRANSIT

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

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

Échanges avec	ESPAGNE	PORTUGAL	MAROC	Total
France	51,5%	4,8%	0,4%	56,7%
Reste de l'UE-15 moins la France	29,5%	5,2%	0,3%	35,1%
Reste de l'UE-28	6,0%	0,7%	0,0%	6,7%
Pays candidats	0,4%	0,0%	0,0%	0,4%
Reste de l'Europe	0,7%	0,4%	0,0%	1,2%
Total Europe	88,1%	11,2%	0,7%	100,0%

Source : Enquêtes 2021.

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

En appliquant ces ratios aux tonnages estimés en 2019 et 2020 sur l'ensemble des Pyrénées (tableaux 18a et 18b), les répartitions suivantes sont obtenues :

**TABLEAU 20a : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION
(EN MILLIONS DE TONNES) EN 2019**

Échanges avec	ESPAGNE	PORTUGAL	MAROC	Total
France	59,1	5,5	0,4	65,0
Reste de l'UE-15 moins la France	33,8	6,0	0,4	40,2
Reste de l'UE-28	6,9	0,8	0,0	7,7
Pays candidats	0,4	0,0	0,0	0,4
Reste de l'Europe	0,9	0,5	0,0	1,4
Total Europe	101,1	12,9	0,8	114,8

Source : Enquêtes 2021.

**TABLEAU 20b : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION
(EN MILLIONS DE TONNES) EN 2020**

Échanges avec	ESPAGNE	PORTUGAL	MAROC	Total
France	56,4	5,3	0,4	62,1
Reste de l'UE-15 moins la France	32,3	5,8	0,4	38,4
Reste de l'UE-28	6,6	0,8	0,0	7,4
Pays candidats	0,4	0,0	0,0	0,4
Reste de l'Europe	0,8	0,5	0,0	1,3
Total Europe	96,5	12,3	0,8	109,6

Source : Enquêtes 2021.

En 2019, le trafic d'échange entre la France et la Péninsule ibérique (plus le Maroc) représente 65 Mt et le trafic de transit 49,7 Mt.

En 2020, ces valeurs s'élèvent à 62,1 Mt (échange) et 47,5 Mt (transit).

5.2. TRAFIC FERROVIAIRE

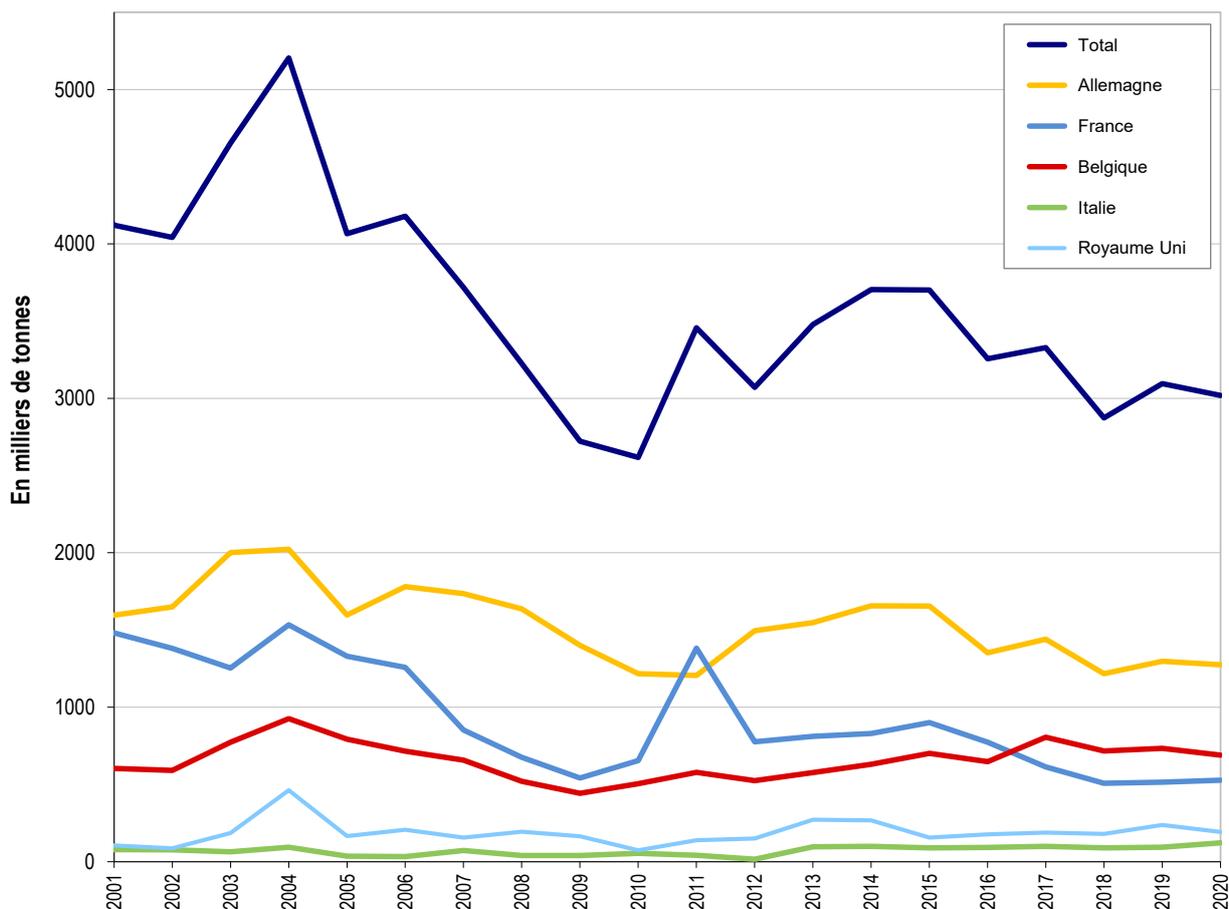
Depuis la libéralisation du secteur du transport ferroviaire de marchandises en 2007, l'opérateur français historique (SNCF) ne communique plus ses chiffres à l'OTP. Depuis, l'OTP utilise comme source de données la base d'Eurostat relative au transport ferroviaire de marchandises (rail_go).

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

GRAPHIQUE 31 : ÉVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE DE MARCHANDISES, DANS LES DEUX SENS, À TRAVERS LES PYRÉNÉES (EN MILLIERS DE TONNES)



Source : Eurostat - Transport [rail_go_intgong] et [rail_go_intcmgm].

Le fret ferroviaire, après avoir connu son apogée en 2004 avec plus de 5 millions de tonnes transportées puis un déclin jusqu'en 2010 suivi d'un léger rebond, se maintient depuis autour de 3 millions de tonnes par an.

Entre 2017 et 2020, le tonnage transporté a baissé de 9,3%. Les pays de l'ex UE-15 représentent quasiment l'intégralité du trafic ferroviaire, en particulier trois pays qui concentrent près de 83% des échanges avec la péninsule ibérique en 2020 :

- Allemagne : 42,2% ;
- Belgique : 22,9% ;
- France : 17,5%.



Les relations avec l'Allemagne et la France, en légère croissance entre 2012 et 2015, ont baissé par la suite. Ainsi, entre 2015 et 2020, le tonnage échangé avec l'Allemagne a diminué de 23%, celui échangé avec la France de 41,4%.

Les échanges avec la Belgique ont également augmenté entre 2012 et 2015, et même 2017, avant de baisser modérément depuis. Ainsi, entre 2015 et 2020, les échanges avec la Belgique ont diminué de 1,6%.

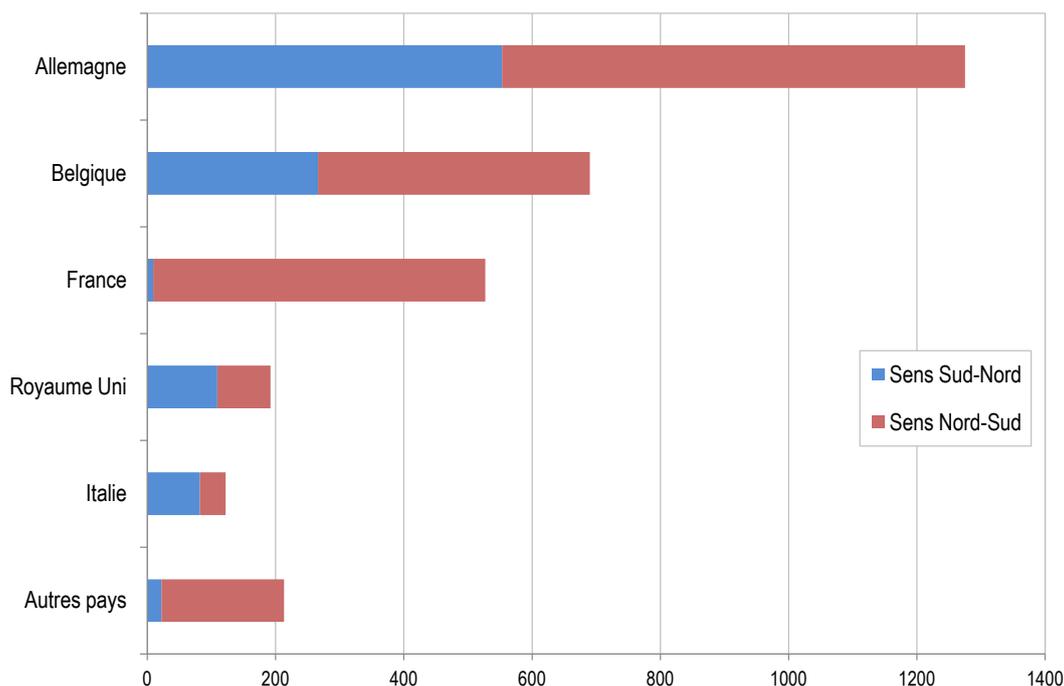
Tout ce transport s'effectue par les lignes situées aux extrémités des Pyrénées : Portbou-Cerbère à l'est et Irun-Hendaye à l'ouest. Toutefois, les données d'Eurostat ne permettent pas d'identifier les points de passage des marchandises et, en conséquence, la répartition entre les corridors Atlantique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

En revanche, Eurostat permet de connaître le sens des flux. Le graphique 32 montre le sens des flux avec les principaux pays d'origine et de destination des marchandises ferroviaires. Dans ce domaine, il faut souligner la prédominance du flux nord-sud (marchandises reçues en Espagne et au Portugal), qui concentre 65,5% des marchandises qui traversent les Pyrénées en chemin de fer, par rapport au flux sud-nord (marchandises expédiées d'Espagne et du Portugal), qui concentre 34,5%.

Parmi les pays analysés, l'Allemagne est le pays avec lequel la péninsule ibérique entretient les échanges les plus équilibrés, 43,4% pour le sens sud-nord et 56,6% pour le sens nord-sud. Alors que dans l'échange de marchandises ferroviaires entre la péninsule ibérique et la France, le sens nord-sud concentre plus de 98% des marchandises et le sens sud-nord moins de 2%.

Le graphique 32 présente la répartition des marchandises échangées par pays et par sens de circulation en 2020.

GRAPHIQUE 32 : PAYS D'ORIGINE ET DE DESTINATION DES MARCHANDISES FERROVIAIRES AU NORD DES PYRÉNÉES EN 2020 (MARCHANDISES EN MILLIERS DE TONNES)



Source : Eurostat - Transport [rail_go_intgong] et [rail_go_intcmgm].

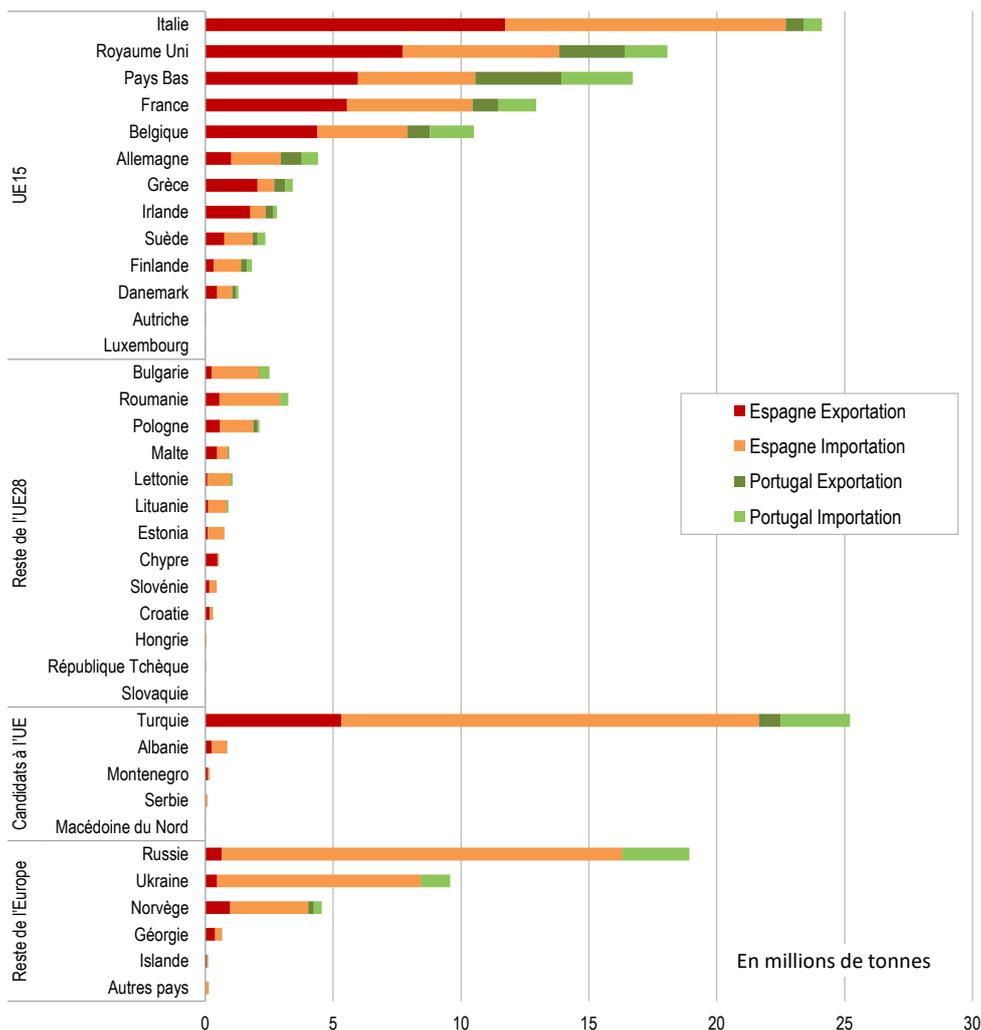
5.3. TRAFIC MARITIME

Pour déterminer la quantité de marchandises échangées depuis l'Espagne ou le Portugal, seules sont prises en considération les marchandises qui utilisent un port péninsulaire comme origine ou destination. En effet, dans les îles, à l'instar du trafic de voyageurs dans les aéroports, l'utilisation des modes de transport terrestre 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 2019, le trafic maritime de marchandises de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe géographique a atteint 171,6 millions de tonnes, ce qui représente une progression de 7,4% par rapport aux 159,9 millions de tonnes comptabilisées par le document n° 9 de l'OTP (données 2017). En 2020, le trafic maritime représente 165,2 millions de tonnes, soit une baisse de 3,7% en un an.

Les graphiques 33a et 33b détaillent 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 en 2019 et 2020.

GRAPHIQUE 33a : RÉPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE PAR PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION EN 2019



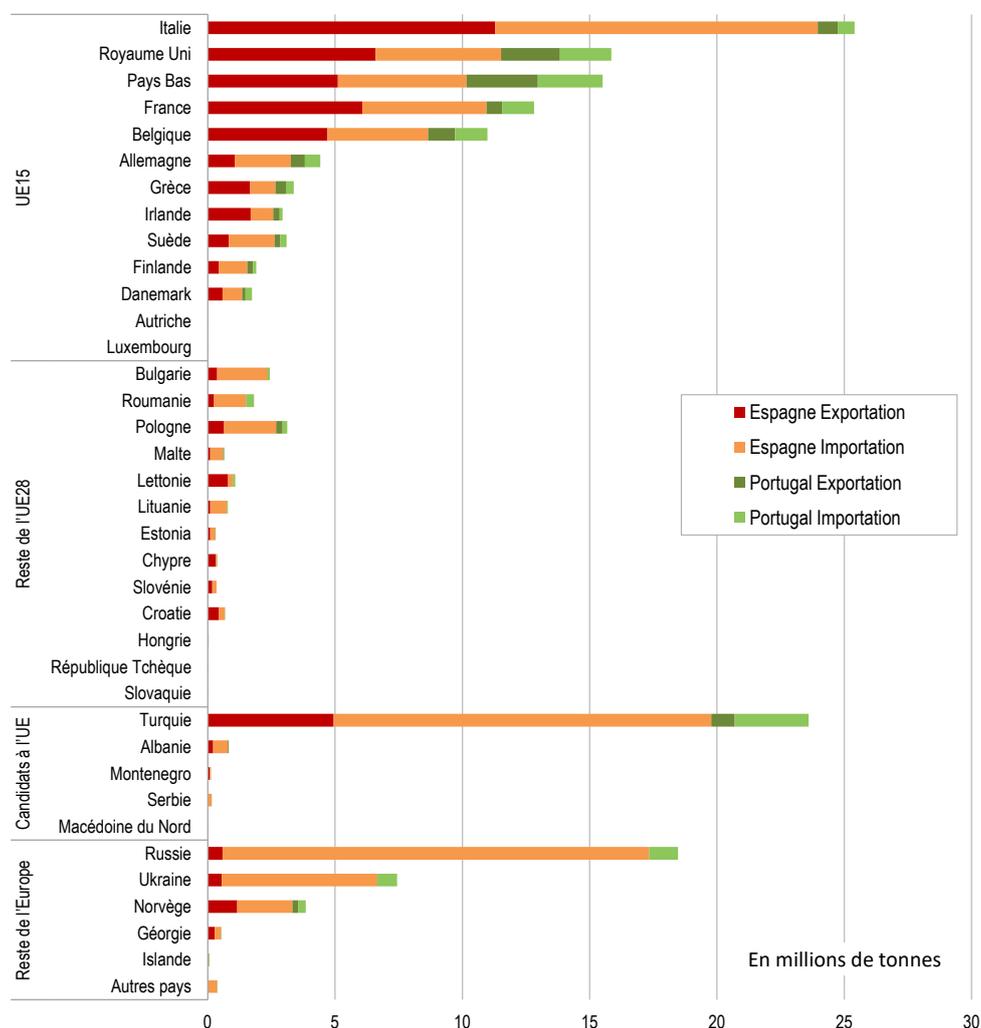
Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).



Sur les 171,6 millions de tonnes de marchandises transportées par voie maritime en 2019 entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, 62,1% sont des marchandises reçues et 37,9% des marchandises expédiées. L'Espagne présente des pourcentages très proches, avec 62,7% de marchandises reçues (88,8 millions de tonnes) et 37,3% de marchandises expédiées (52,9 millions de tonnes). En ce qui concerne le Portugal, les marchandises reçues sont 17,8 millions de tonnes (59,7% du transport maritime de marchandises) et les marchandises expédiées, 12 millions de tonnes (40,3%), soit une forte progression depuis 2017 (+ 34%).

Ces ratios varient peu en 2020, avec 62,4% de marchandises reçues et 37,6% de marchandises expédiées pour la péninsule ibérique (pour l'Espagne, la répartition est 63,2% / 36,8% et elle est de 58,4% / 41,6% pour le Portugal).

GRAPHIQUE 33b : RÉPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE PAR PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION EN 2020



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

Les tableaux 21a et 21b détaillent les tonnages de marchandises transportées par voie maritime avec le reste de l'Europe au cours des années 2019 et 2020.



TABLEAU 21a : RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE, EN MILLIONS DE TONNES (2019)

		Total des 2 sens (en millions de tonnes)		
		ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL
Union Européenne	UE-15	77,78	20,67	98,45
	Reste de l'UE-28	11,63	1,23	12,86
Pays candidats		22,76	3,56	26,32
Reste de l'Europe		29,61	4,37	33,97
TOTAL EUROPE		141,78	29,83	171,61

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

Au sein de la péninsule ibérique, l'Espagne représente 82,6% du total du transport maritime de marchandises avec le reste de l'Europe et le Portugal 17,4%.

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

- ex UE-15 : 57,4% ;
- Autres pays de l'UE-28 : 7,5% ;
- Pays candidats à l'adhésion : 15,3% ;
- Reste de l'Europe : 19,8% .

Entre 2017 (données publiées dans le rapport n°9 de l'OTP) et 2019, le tonnage des marchandises transportées par voie maritime entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe a augmenté de 7,4%. Cependant, cette évolution est plus importante en Espagne (+ 8,1%) qu'au Portugal (+ 3,7%).

Le dynamisme espagnol s'explique par la hausse des échanges entre l'Espagne et les pays de l'UE-15, qui ont augmenté de 7,1% (+ 5,1 millions de tonnes) et la forte hausse des échanges avec les pays candidats (+ 30,4%, soit + 5,3 millions de tonnes).

Les échanges du Portugal avec les pays de l'UE-15 ont nettement progressé (+ 19,4%, soit + 3,4 millions de tonnes) mais ceux avec le reste de l'Europe ont baissé de 34% (- 2,3 millions de tonnes).

TABLEAU 21b : RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE, EN MILLIONS DE TONNES (2020)

		Total des 2 sens (en millions de tonnes)		
		ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL
Union Européenne	UE-15	79,29	18,78	98,06
	Reste de l'UE-28	10,63	1,03	11,67
Pays candidats		20,85	3,85	24,71
Reste de l'Europe		28,25	2,49	30,74
TOTAL EUROPE		139,02	26,15	165,17

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

En 2020, au sein de la péninsule ibérique, l'Espagne a représenté 84,2% du total du transport maritime de marchandises avec le reste de l'Europe et le Portugal 15,8%.

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

- ex UE-15 : 59,4% ;
- Autres pays de l'UE-28 : 7,1% ;
- Pays candidats à l'adhésion : 15,0% ;
- Reste de l'Europe : 18,6% .

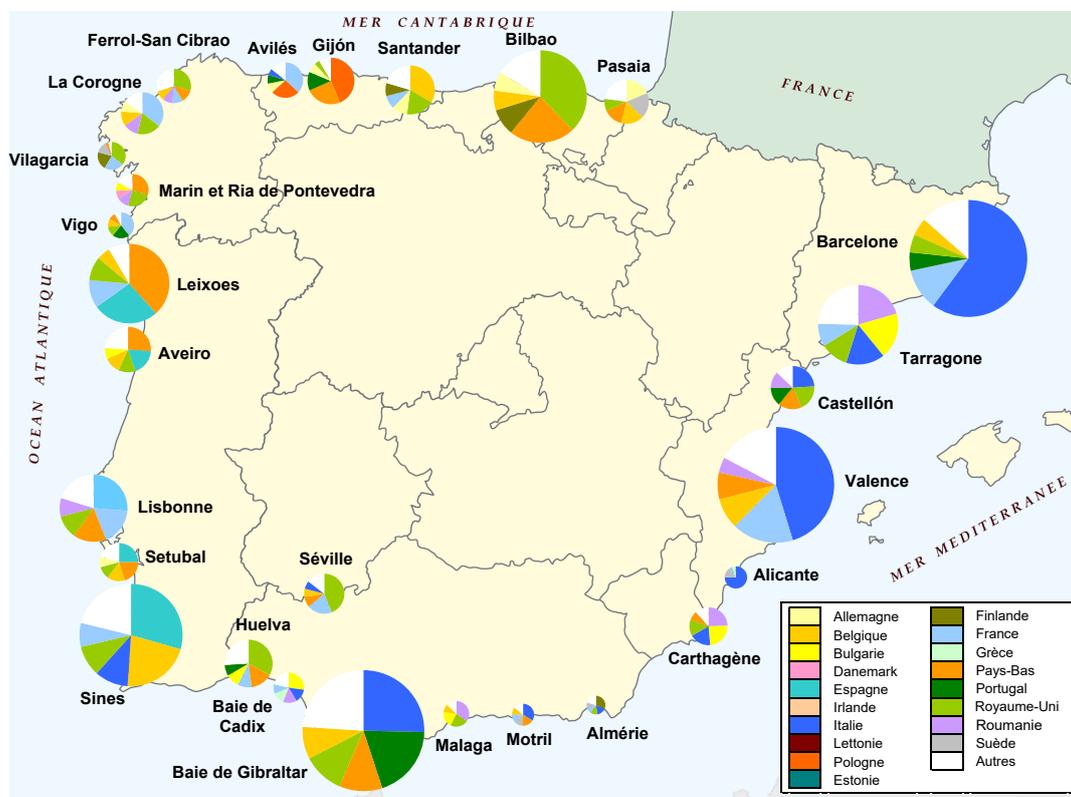
Entre 2019 et 2020, le fret maritime a diminué de 3,8% (- 6,4 millions de tonnes). La baisse a été de 1,9% pour l'Espagne (- 2,8 millions de tonnes) et de 12,3% pour le Portugal (- 3,7 millions de tonnes).

Les échanges de l'Espagne avec les pays de l'UE-15 ont augmenté de 1,9% (+ 1,5 millions de tonnes) mais ceux avec les autres groupes de pays ont baissé en moyenne de 6,7% (- 4,3 millions de tonnes).

Les échanges du Portugal avec les pays de l'UE-15 ont baissé de 9,1% (- 1,9 millions de tonnes) et ceux avec le groupe « reste de l'Europe » de 43% (- 1,9 millions de tonnes).

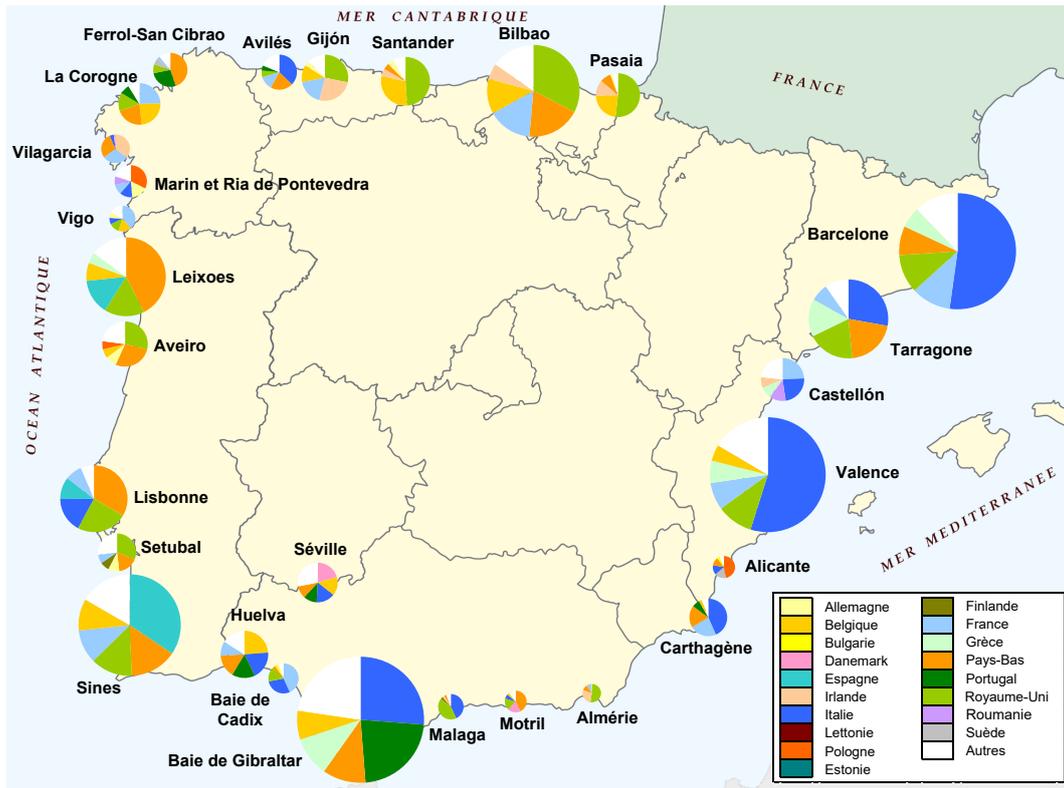
Soulignant l'importance des différentes zones portuaires de la Péninsule ibérique, les cartes 20 et 21 représentent le tonnage de trafic maritime de chacune d'elles, en différenciant les marchandises reçues des marchandises envoyées.

CARTE 20a : MARCHANDISES REÇUES DANS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE DEPUIS LE RESTE DE L'UE-28 EN 2019



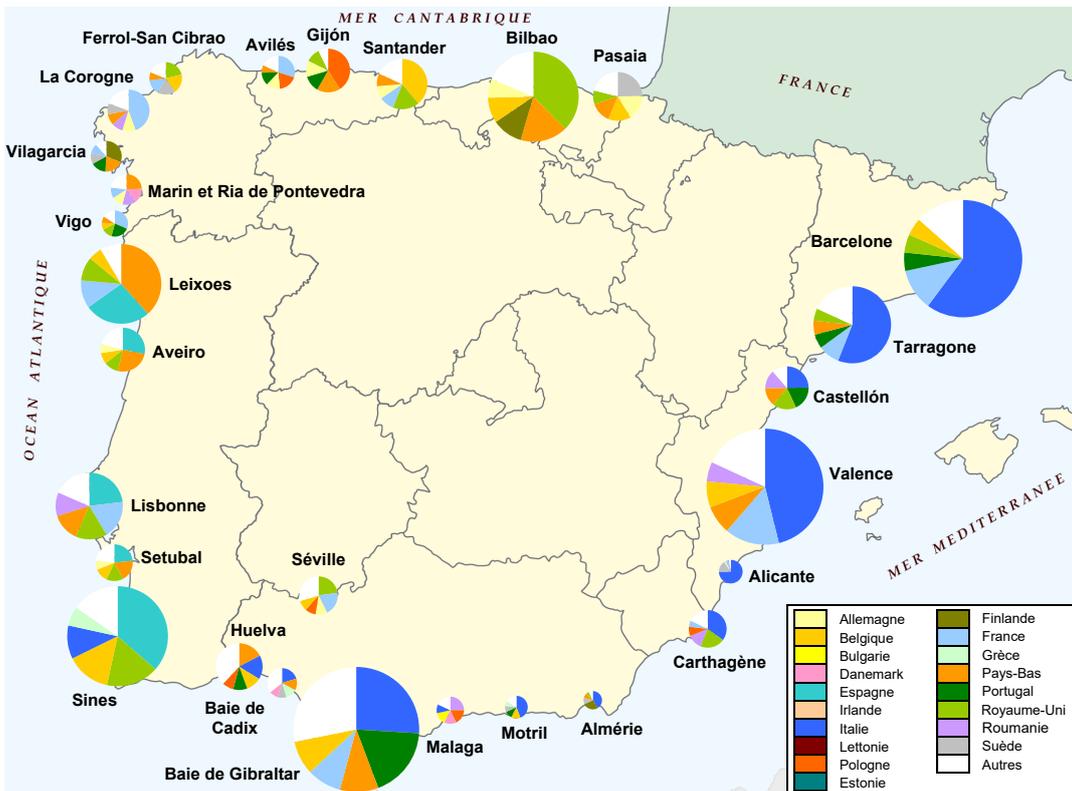
Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

CARTE 21a : MARCHANDISES ENVOYÉES DEPUIS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE VERS LE RESTE DE L'UE-28 EN 2019



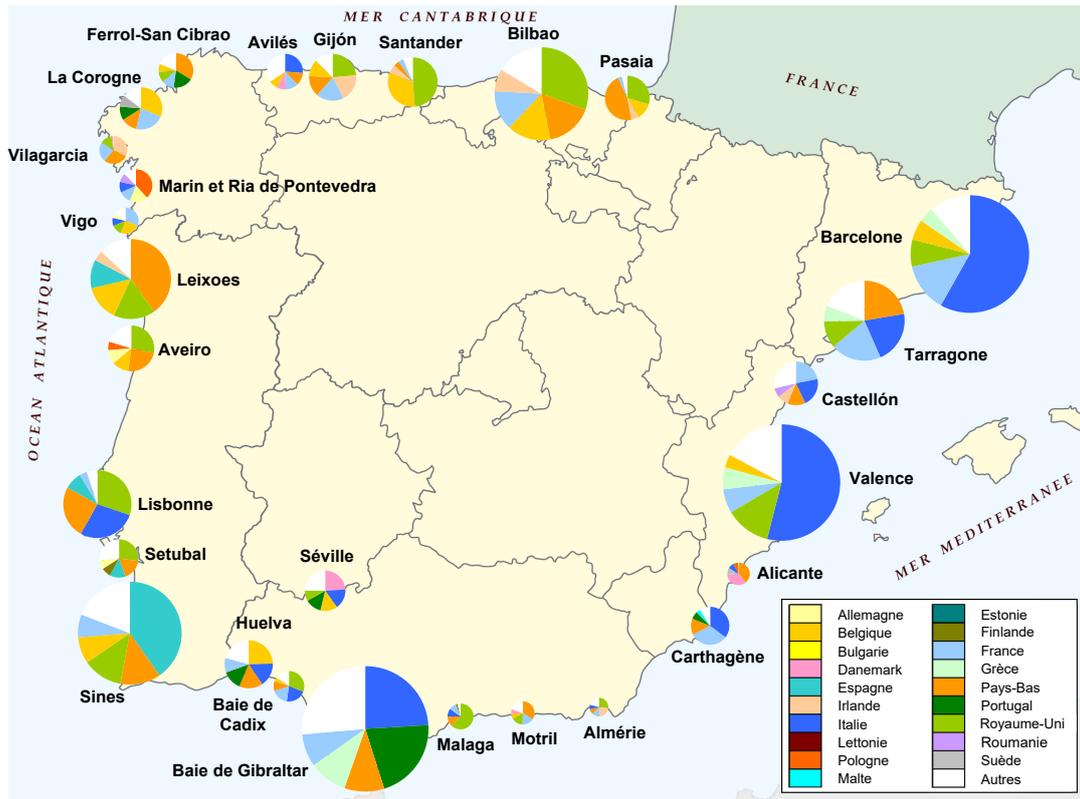
Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

CARTE 20b : MARCHANDISES REÇUES DANS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE DEPUIS LE RESTE DE L'UE-28 EN 2020



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

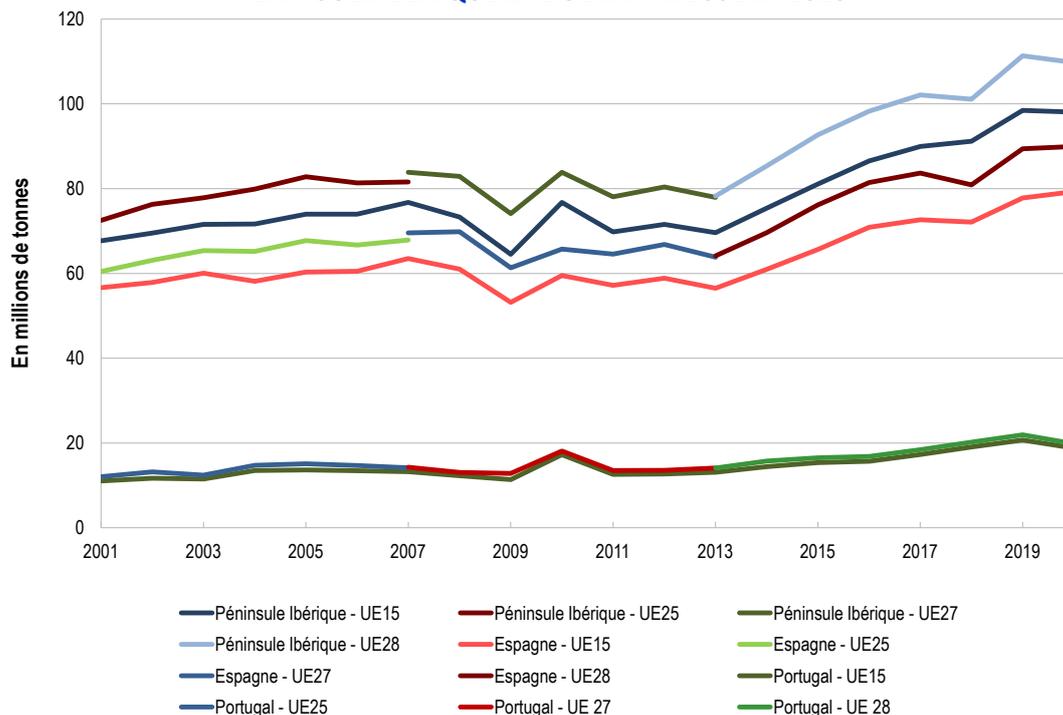
CARTE 21b : MARCHANDISES ENVOYÉES DEPUIS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE VERS LE RESTE DE L'UE-28 EN 2020



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

Le graphique 34 montre l'évolution du transport maritime de marchandises de l'Espagne et du Portugal vers le reste de l'Union européenne entre 2001 et 2020.

GRAPHIQUE 34 : ÉVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE ENTRE 2001 ET 2020



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



Après la période 2007-2013 marquée par leur comportement irrégulier, les échanges de marchandises par voie maritime avec l'UE de l'Espagne et du Portugal ont connu une phase de croissance continue entre 2013 et 2017.

Les échanges des deux pays avec l'UE ont augmenté entre 2017 et 2019 (+ 7% pour l'Espagne, + 19% pour le Portugal). Les échanges de l'Espagne avec l'UE ont continué à augmenter de manière modérée en 2020, tandis que ceux du Portugal ont baissé de près de 10%.

Parmi les échanges de marchandises avec l'ensemble de l'UE-28, ceux avec les pays de l'UE-15 représentent une part très importante. En 2020, pour l'Espagne, les pays de l'UE-15 représentent 88,2% de ces échanges et pour le Portugal 94,8%. En considérant la Péninsule Ibérique, les pays de l'UE-15 représentent 89,4% des échanges de marchandises par voie maritime.

5.4. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

La synthèse du transport de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe pour les années 2019 et 2020 est présentée dans les tableaux 22a et 22b et les cartes 22a et 22b, avec la répartition du tonnage de marchandises selon le mode de transport et les grandes zones d'origine ou de destination des marchandises. Les graphiques 35a et 35b montrent le partage modal du flux de marchandises.

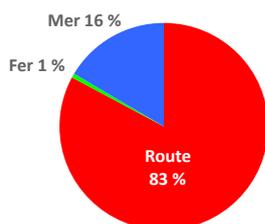
**TABLEAU 22a : SYNTHÈSE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2019
(EN MILLIONS DE TONNES)**

Modes de transport	France	UE-15 sans la France	Reste de l'UE-28	Candidats à l'UE	Reste de l'Europe	Total
Route	65,0	40,2	7,7	0,4	1,4	114,8
Ferroviaire	0,5	2,5	0,1	0,0	0,0	3,1
Maritime	12,9	85,5	12,9	26,3	34,0	171,6
Total	78,5	128,3	20,6	26,7	35,3	289,5

Source : Données OTP.

GRAPHIQUE 35a : RÉPARTITION MODALE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2019

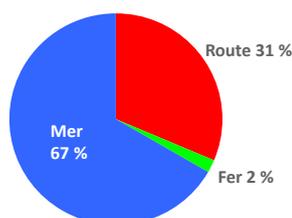
Péninsule ibérique - France



78,5 millions de tonnes

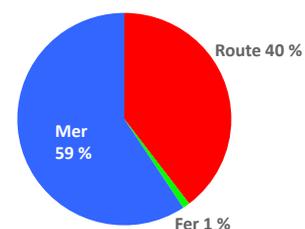
Source : données OTP.

Péninsule ibérique -
Reste de l'UE-15 sans la France



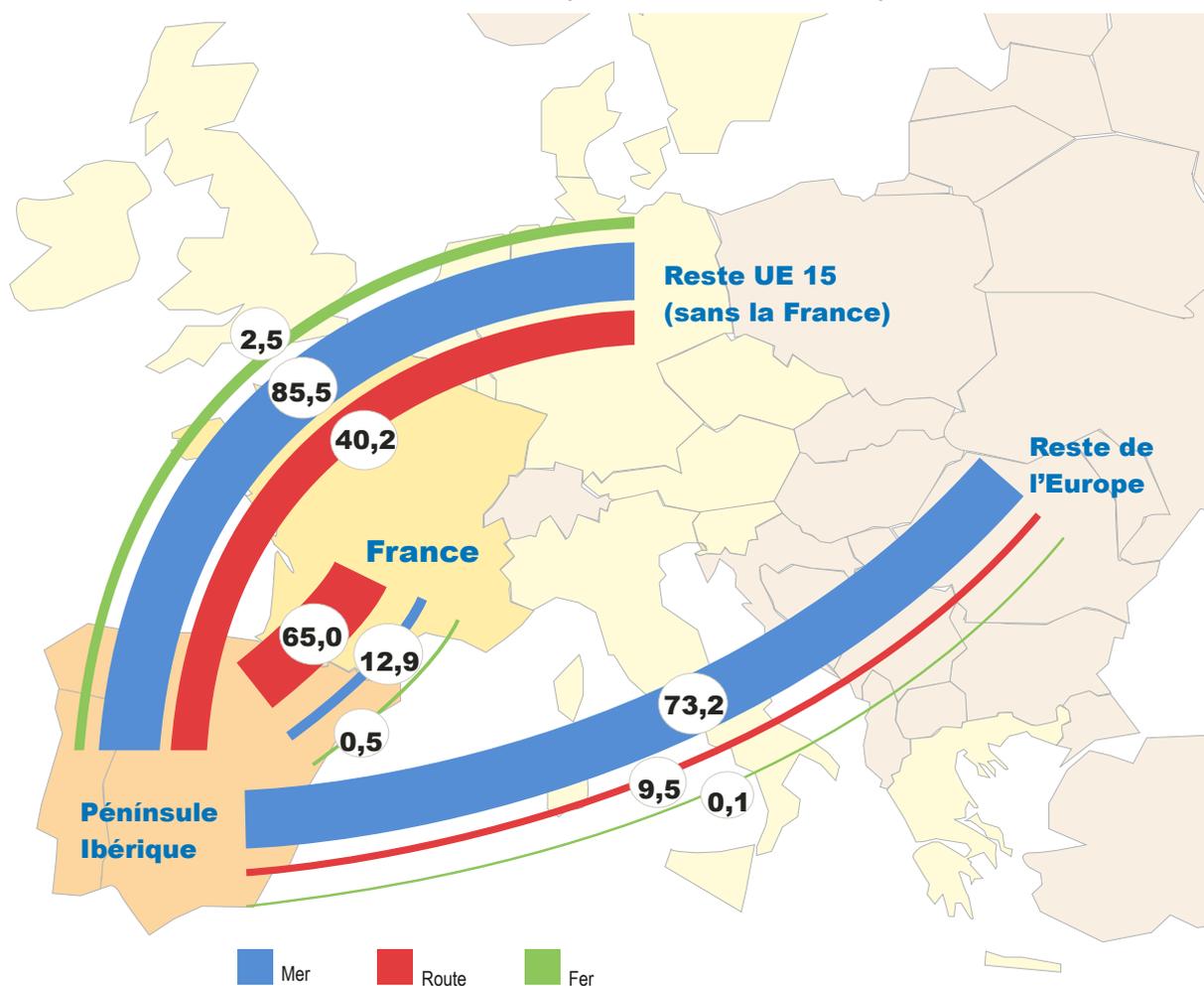
128,3 millions de tonnes

Péninsule ibérique - Europe



289,5 millions de tonnes

CARTE 22a : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2019 (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : données OTP.

Entre 2017 (données publiées dans le rapport OTP n°9) et 2019, le tonnage de marchandises transportées entre la péninsule ibérique et l'Europe a augmenté de 6,1% passant de 272,8 à 289,5 millions de tonnes. Cette hausse est générée par le mode routier (+ 5,4 millions de tonnes, soit + 4,9%) et surtout le mode maritime (+ 11,7 millions de tonnes, soit + 7,3%), qui renforce sa part du trafic total (59,3%, contre 58,6% en 2017).

Tous les groupes de pays voient leurs échanges de marchandises avec la péninsule ibérique augmenter, mais c'est la France qui connaît la progression la plus forte (+ 8,3 millions de tonnes, soit + 11,8%), essentiellement grâce au mode routier (+ 7,5 millions de tonnes, soit + 12,9%).



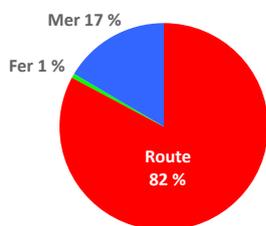
**TABLEAU 22b : SYNTHÈSE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2020
(EN MILLIONS DE TONNES)**

Modes de transport	France	UE-15 sans la France	Reste de l'UE-28	Candidats à l'UE	Reste de l'Europe	Total
Route	62,1	38,4	7,4	0,4	1,3	109,6
Ferroviaire	0,5	2,4	0,0	0,0	0,0	3,0
Maritime	12,8	85,2	11,7	24,7	30,7	165,2
Total	75,5	126,1	19,1	25,1	32,0	277,8

Source : Données OTP.

GRAPHIQUE 35b : RÉPARTITION MODALE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2020

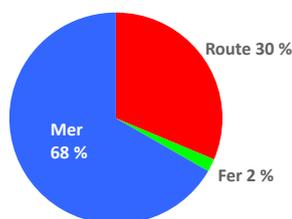
Péninsule ibérique - France



75,5 millions de tonnes

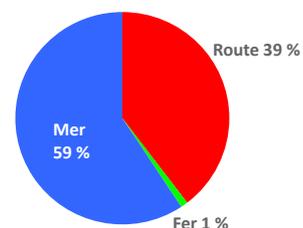
Source : données OTP.

Péninsule ibérique -
Reste de l'UE-15 sans la France



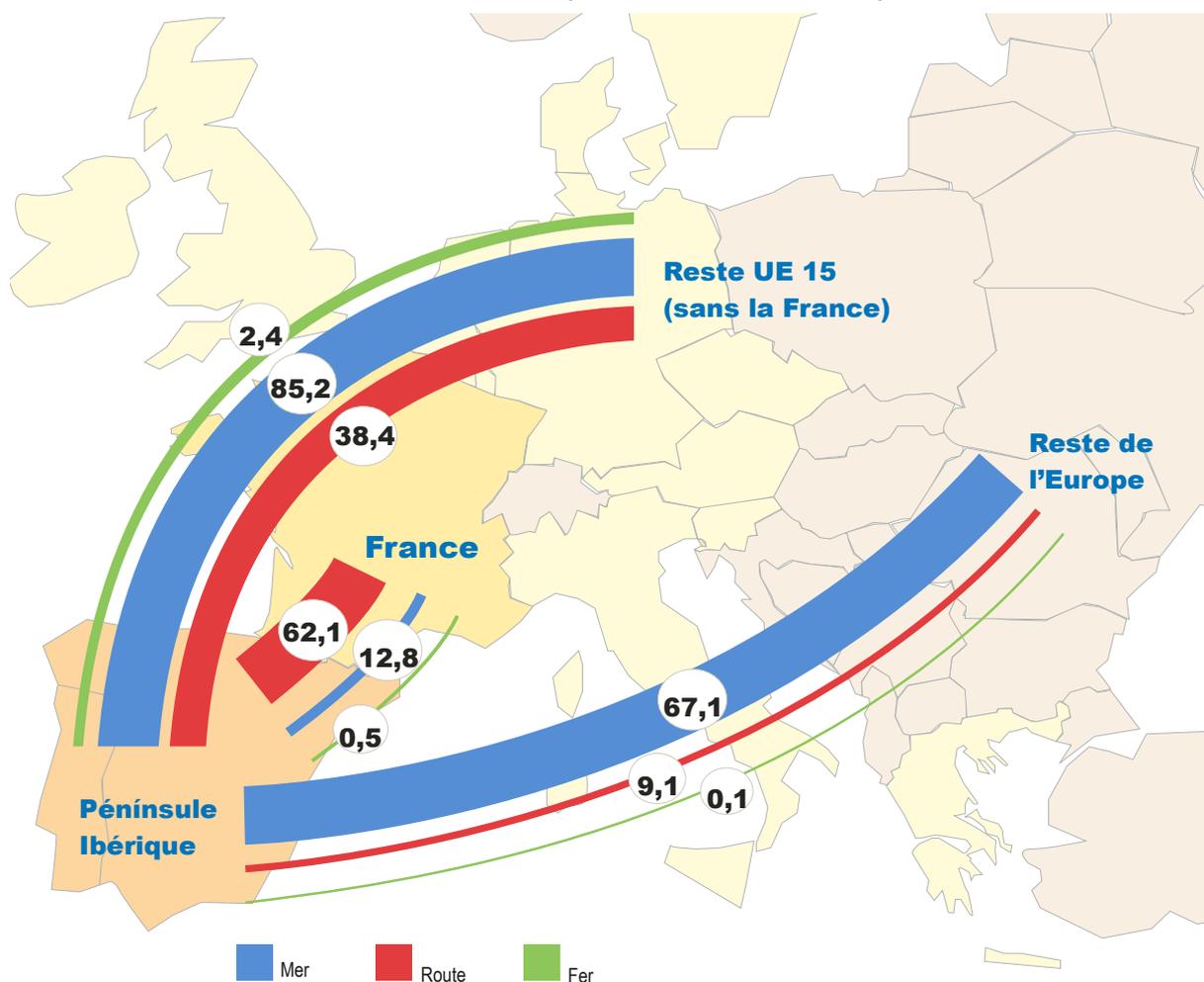
126,1 millions de tonnes

Péninsule ibérique - Europe



277,8 millions de tonnes

CARTE 22b : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2020 (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : données OTF.

De 2019 à 2020, le tonnage de marchandises transportées entre la péninsule ibérique et l'Europe a diminué de 4%, cette baisse étant répartie de manière assez équilibrée sur tous les modes.

Parmi les cinq groupes de pays, l'UE-15 sans la France est celui qui enregistre la baisse la plus faible, avec - 1,7%. La France, avec - 3,8%, est dans la moyenne européenne, tandis que les autres groupes voient leurs échanges diminuer davantage.

En 2019 et 2020, comme les années précédentes, les modes routier (près de 40%) et maritime (près de 60%) se partagent environ 99% des flux de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, le trafic ferroviaire restant à un niveau très faible.

Selon l'éloignement avec la péninsule ibérique, la répartition entre les deux modes principaux diffère d'un pays à l'autre. Ainsi, pour les échanges avec la France, pays voisin, le mode routier est largement majoritaire par rapport au mode maritime (82,2% contre 17% en 2020), alors que c'est l'inverse avec tous les autres pays européens. Pour les autres pays de l'UE-15, la répartition est environ 31% par la route contre 67% par la mer et pour ceux du reste de l'UE-28, elle est de 38,7% contre 61,3%. Les échanges avec les pays candidats et le reste de l'Europe, qui représentent plus de 20% des flux, s'effectuent presque exclusivement par la mer (respectivement 98,5% et 96%).



5.5. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE 2001 ET 2020

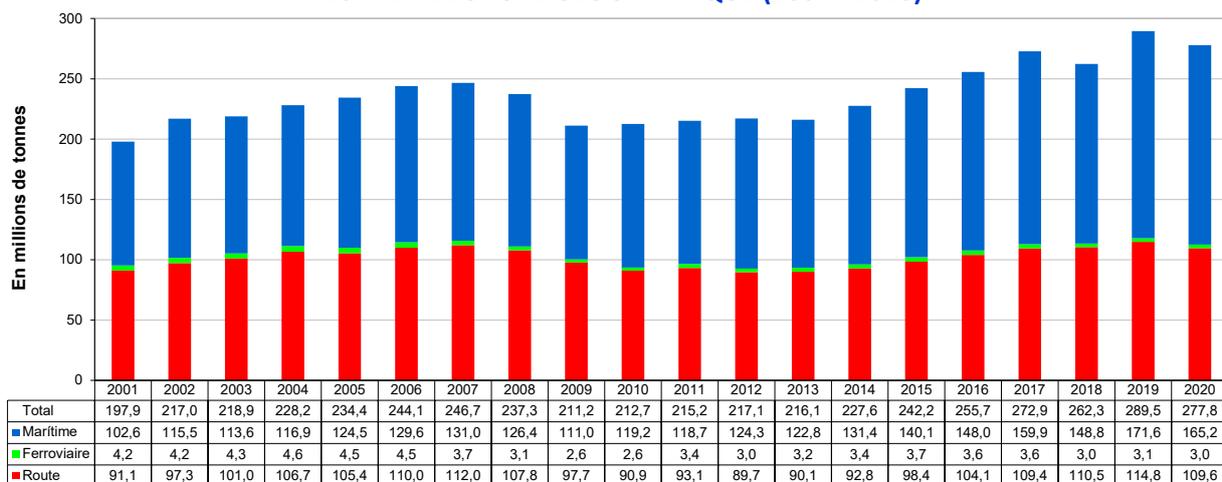
Ce sous-chapitre propose un résumé des données sur les flux de marchandises tel qu'elles figurent dans les documents suivants :

- **Données 2001** : Bilan 2001 de l'Observatoire franco-espagnol 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** : Document n° 8 de l'Observatoire hispano-français de la circulation dans les Pyrénées (mai 2018).
- **Données 2016** : Supplément au Document n° 8, Principaux chiffres actualisés pour les années 2016 (décembre 2019).
- **Données 2017** : Document n° 9 de l'Observatoire hispano-français de la circulation dans les Pyrénées (décembre 2020).
- **Données 2018** : Supplément au Document n° 9, Principaux chiffres actualisés pour l'année 2018 (décembre 2021).
- **Données 2019 et 2020** : le présent document.

Le graphique 36 montre l'évolution (2001-2020) du transport de marchandises de l'Espagne et du Portugal péninsulaire avec le reste de l'Europe géographique. Cette évolution est présentée en termes relatifs dans le tableau 23.



GRAPHIQUE 36 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2001 - 2020)



Source : données OTP.

TABLEAU 23 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	46%	2,1%	10,3%	-4,0%
Route	26%	1,3%	3,9%	-4,5%
Ferroviaire	-26%	-1,7%	3,1%	-2,5%
Maritime	67%	2,9%	15,3%	-3,8%

Source : données OTP.

Après la période de croissance continue 2013-2017 (+ 26,2%), les échanges de marchandises avec l'Europe ont eu un comportement irrégulier (- 3,9% en 2018, + 10,3% en 2019, - 4% en 2020, soit + 1,8% en trois ans), sous l'influence du mode maritime qui a connu des variations importantes (- 11 millions de tonnes (Mt) en 2018, + 22,8 Mt en 2019, - 6,4 Mt en 2020). Le mode routier, en hausse entre 2017 et 2019 (+ 4,9%), perd 4,5% en 2020, soit une croissance de 0,2% en trois ans). Le mode ferroviaire, déjà très faible, a perdu 16,3% d'activité entre 2017 et 2018, pour rester stable depuis.

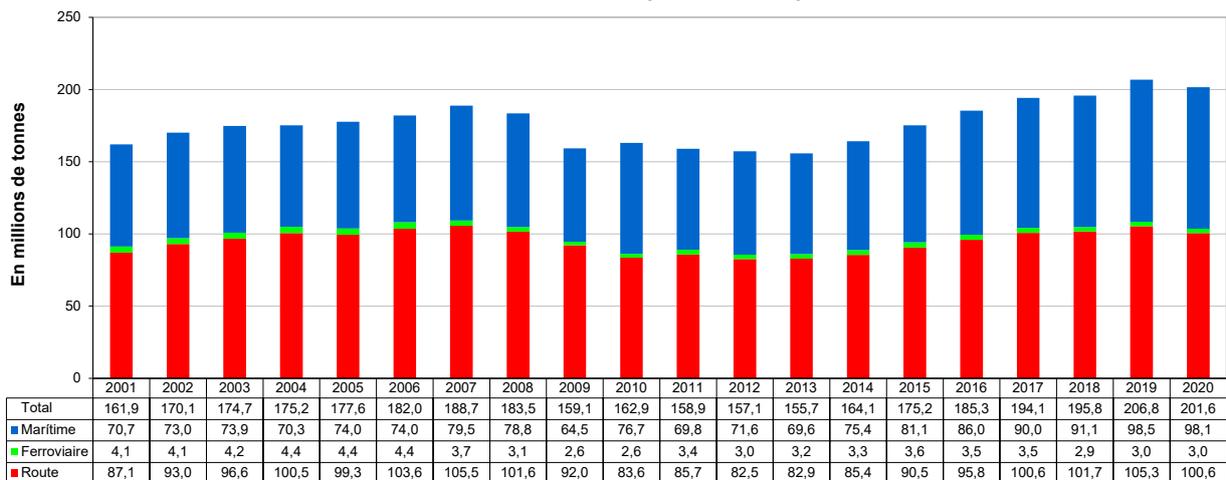
Si 2020 a vu tous les modes baisser de manière assez homogène, ils avaient tous augmenté leur activité entre 2018 et 2019, de manière soutenue pour la route et le ferroviaire mais de manière considérable pour le maritime (+ 15,3%).

Le transport maritime, qui représente 59,5% du transport de marchandises entre la péninsule ibérique et l'Europe, était déjà le premier mode en 2001 (51,8% du trafic total) et a depuis, avec une croissance annuelle proche de 3%, nettement consolidé son avance sur le mode routier, dont l'évolution est plus modérée.

Le mode ferroviaire reste marginal en dépassant à peine 1% du trafic.

Le graphique 37 et le tableau 24 montrent l'évolution du transport de marchandises entre la péninsule ibérique et les pays de l'ex UE-15.

GRAPHIQUE 37 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 (2001 - 2020)



Source : données OTF.

TABLEAU 24 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EX UE-15 (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	28%	1,4%	5,6%	-2,5%
Route	21%	1,1%	3,5%	-4,5%
Ferroviaire	-26%	-1,7%	2,9%	-2,3%
Maritime	39%	1,9%	8,0%	-0,4%

Source : données OTF.

Généralement, ce graphique présentait à un niveau inférieur la même tendance que le précédent, l'ex UE-15 étant le partenaire majeur de la péninsule ibérique (72,6% du total européen en 2020), conditionnant ainsi le comportement de l'ensemble de l'Europe. Or, entre 2017 et 2018, les flux de marchandises avec l'ex UE-15 ont augmenté, contrairement à ceux avec l'Europe dans son ensemble. Les années 2019 et 2020, pour leur part, suivent avec quelques nuances la tendance habituellement observée.

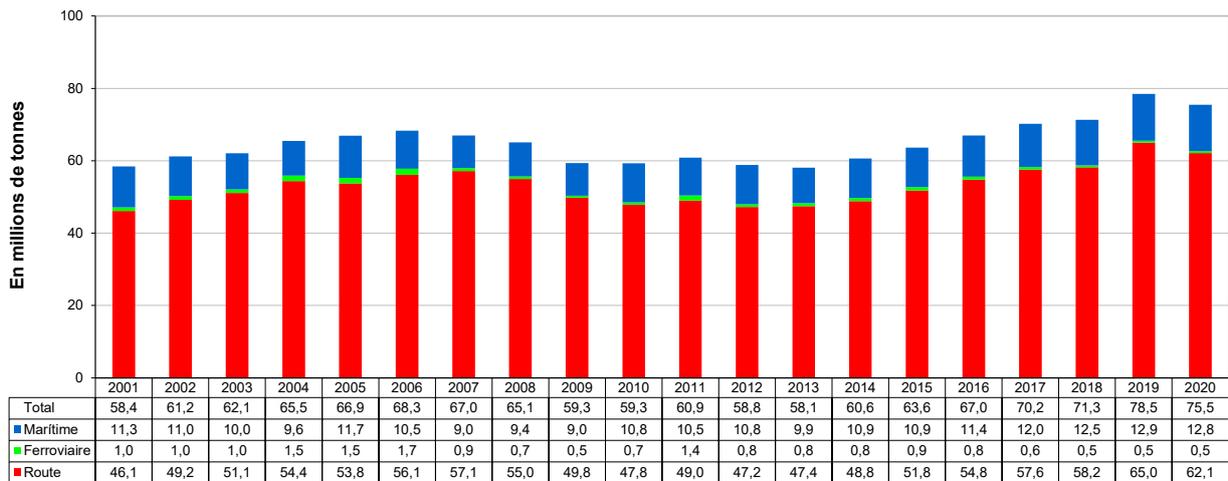
Comme pour l'Europe, l'évolution du trafic de marchandise a été positive en 2019 et négative en 2020 mais dans des proportions moins importantes. En 2019, tous les modes de transport augmentent leur activité, mais l'écart entre la croissance du mode maritime et celle des autres modes est plus réduite que pour l'Europe entière. En 2020, la baisse du trafic total est essentiellement due à la baisse du trafic routier.

A la différence de l'Europe, le mode principal est le mode routier mais sa part du trafic diminue progressivement au profit du trafic maritime. En 2001, la répartition entre mode routier et mode maritime était de 53,8% contre 43,7%, elle est de 49,9% contre 48,7% en 2020.

Le graphique 38 et le tableau 25 montrent l'évolution du transport de marchandises entre la péninsule ibérique et la France.



GRAPHIQUE 38 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2001 - 2020)



Source : données OTP.

TABLEAU 25 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	34%	1,7%	10,1%	-3,9%
Route	41%	1,9%	11,7%	-4,5%
Ferroviaire	-49%	-3,6%	-4,8%	2,3%
Maritime	15%	0,8%	3,1%	-0,9%

Source : données OTP.

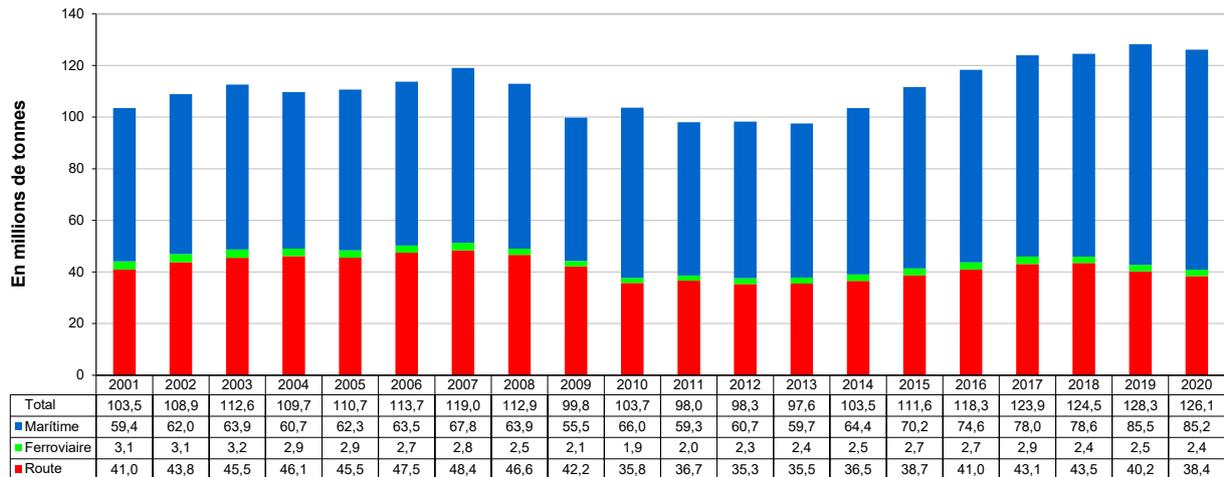
A l'image de l'ex UE-15 et contrairement à l'Europe entière, la France n'a pas subi de baisse de ses échanges avec la péninsule ibérique en 2018, maintenant ainsi jusqu'en 2019 la phase de croissance continue amorcée en 2013 (+35,1% entre 2013 et 2019).

En 2019 et 2020, les évolutions relatives sont proches de celles de l'Europe entière, avec une hausse importante en 2019 et une baisse proche de 4% en 2020. Cependant, ce sont dans le cas de la France les variations du mode routier qui conditionnent la tendance générale, celui-ci étant depuis le début des observations largement majoritaire (82,3% du trafic en 2020, contre 17% pour le mode maritime et 0,7% pour le ferroviaire).

Sur l'ensemble de la période, le taux de croissance des échanges de marchandises avec la péninsule ibérique est plus important pour la France que pour l'ex UE-15, mais plus faible que pour l'Europe entière. Cette croissance provient pour l'essentiel du dynamisme du mode routier (+ 41%, contre + 15% pour le mode maritime). Le mode ferroviaire a perdu la moitié du tonnage transporté entre 2001 et 2019 et reste marginal.

L'analyse du trafic porte ensuite sur les échanges avec les pays de l'ex UE-15, sans la France.

GRAPHIQUE 39 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 SANS LA FRANCE (2001 - 2020)



Source : données OTP.

TABLEAU 26 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 SANS LA FRANCE (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	24%	1,2%	3,0%	-1,7%
Route	-2%	-0,1%	-7,5%	-4,5%
Ferroviaire	-19%	-1,1%	4,6%	-3,2%
Maritime	44%	2,0%	8,8%	-0,3%

Source : données OTP.

Les variations observées en 2019 et 2020 sont moins importantes que pour l'ex UE-15 dans son ensemble. Entre 2018 et 2019, le trafic maritime a fortement augmenté mais le mode routier a baissé de manière importante, ce qui génère une croissance totale de 3%. Entre 2019 et 2020, le trafic routier a baissé dans les mêmes proportions que la France, l'ex UE-15 et l'Europe (- 4,5%) tandis que le trafic maritime a très peu diminué.

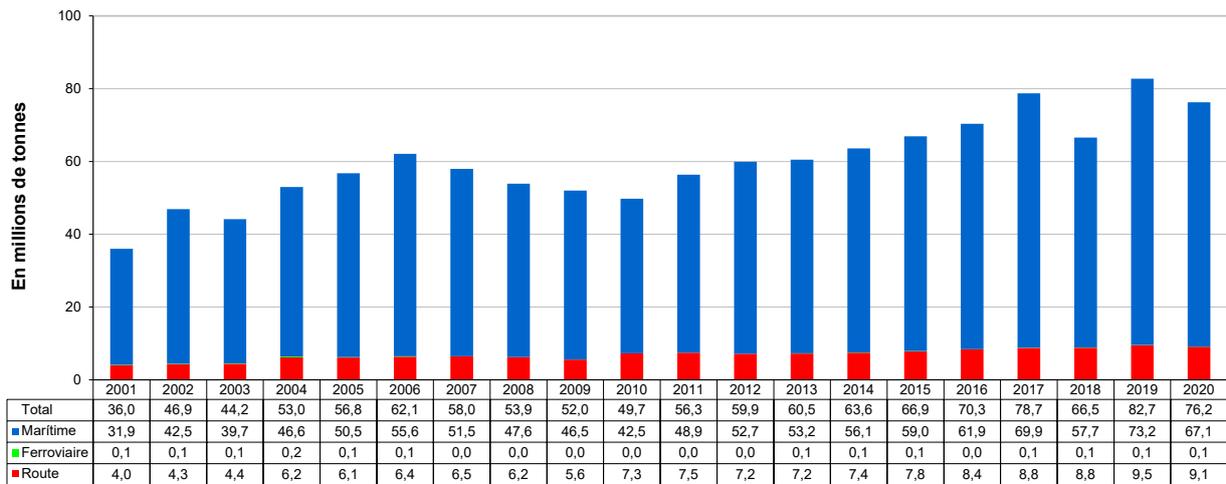
Entre 2001 et 2019, la croissance totale est plus faible que pour les groupes vus précédemment et elle provient exclusivement du secteur maritime, les trafics routiers et ferroviaires ayant diminué sur cette période. Il faut noter que le mode ferroviaire a moins baissé que dans les autres groupes de pays et conserve une part modale proche de 2% (contre 3% en 2001).

Le trafic maritime, déjà majoritaire en 2001, a consolidé son avance, en particulier depuis 2013 (57,4% du trafic total en 2001, 61,2% en 2013 et 67,6% en 2020). Le trafic routier qui représentait 39,6% du trafic total en 2001, a vu sa part diminuer à 36,4% en 2013 et 30,5% en 2020.

Enfin, le graphique 40 et le tableau 27 analysent les échanges entre la Péninsule ibérique et les pays de l'Europe géographique qui n'appartiennent pas à l'ex UE-15.



GRAPHIQUE 40 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE SANS L'UE-15 (2001 - 2020)



Source : données OTP.

TABLEAU 27 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE SANS L'UE-15 (2001 - 2020)

	Évolution 2001 / 2019		Évolution en 1 an (2018 / 2019)	Évolution en 1 an (2019 / 2020)
	Total	Moyenne annuelle		
TOTAL	130%	4,7%	24,3%	-7,8%
Route	138%	4,9%	8,1%	-4,6%
Ferroviaire	-39%	-2,7%	13,0%	-11,5%
Maritime	129%	4,7%	26,8%	-8,3%

Source : données OTP.

Alors que la croissance du trafic avait été continue entre 2010 et 2017 (+ 58,4%), une importante baisse des échanges a pu être observée en 2019 (- 12,2 millions de tonnes, soit - 15,5%), exclusivement due à une chute du trafic maritime (- 17,5%), les deux autres modes étant restés stables. Cette baisse a été nettement compensée l'année suivante (+ 24,3%) avec une hausse importante des trois modes, en particulier du maritime (+ 26,8%).

Entre 2019 et 2020, le trafic routier a baissé dans les mêmes proportions que l'ex UE-15, mais le trafic maritime a baissé davantage. Le trafic ferroviaire, en baisse également, est quasiment inexistant.

Sur la période 2001-2019, la croissance des échanges des pays hors ex UE-15 avec la péninsule ibérique est, en proportion, bien plus importante que celle des pays de l'ex UE-15 (130% contre 28%).

Cette croissance est portée par les modes routier et maritime, qui augmentent quasiment au même rythme. Toutefois, contrairement à la France, c'est le mode maritime qui est pour ces pays largement majoritaire (88% contre 12% pour le mode routier en 2020).



6. CONCLUSION

Le document n°10 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens met à jour les données socio-économiques de la France et de la péninsule ibérique, l'évolution des infrastructures et les données du transport de voyageurs et de marchandises à travers les Pyrénées (et dans un sens plus large, entre l'Europe et la péninsule ibérique).

L'évolution des transports est analysée sur la période 2001-2020, avec une attention particulière pour les années 2019 et 2020. L'année 2020 ayant été marquée par la pandémie de Covid-19 et les diverses restrictions de circulation induites, la circulation des voyageurs a été fortement perturbée et celle des marchandises l'a été dans une moindre mesure.

1. Les données économiques : Les conséquences économiques de la baisse d'activité a priori liée à la pandémie de Covid-19 apparaissent clairement en 2020. Alors que les PIB aux prix du marché par habitant de l'Espagne, de la France et du Portugal n'avaient cessé d'augmenter de 2014 à 2019 (comme pour l'ex UE-15 et l'UE-28), ceux-ci ont tous diminué en 2020, pour retrouver globalement le niveau de 2017.

En termes d'échanges commerciaux, ceux-ci, après deux années de hausse entre 2017 et 2019, sont descendus en 2020 à des niveaux inférieurs à ceux de 2017, que ce soit en termes monétaires ou de tonnage.

2. Le transport de voyageurs :

- Le trafic total de voyageurs entre la péninsule ibérique et l'Europe, qui s'élevait à 238,8 millions en 2017 a augmenté de 7,6% pour atteindre 257 millions de voyageurs en 2019. Il a en 2020, sous l'effet des diverses restrictions de circulation, diminué de près de 60% pour atteindre 103,3 millions de voyageurs.
- Le trafic VL, qui représentait 103,9 millions de voyageurs en 2017, a augmenté de 5% pour atteindre 109,2 millions de voyageurs en 2019. En 2020, il a baissé de manière moins importante que le trafic total (- 38,3%). Au niveau des parts de trafic, le trafic VL représentait 43,5% de l'ensemble des voyageurs entre la péninsule ibérique et l'Europe en 2017 et 42,5% en 2019. Étant moins affecté que les autres modes de transport en 2020, le mode routier VL a été le plus utilisé cette année-là (65,3% du total des voyageurs).
- Le trafic en autocar, déjà en baisse entre 2015 et 2017, a continué à suivre cette tendance entre 2017 et 2019 (- 10,2% de voyageurs). En 2020, la perte de voyageurs dépasse 60%. La part modale des autocars est en baisse depuis 2015 (4,7% en 2015, 3,5% en 2017, 2,9% en 2019 et 2,8% en 2020).
- Le trafic ferroviaire de voyageurs continue de voir sa fréquentation décroître lentement depuis 2015 (- 2,7% de voyageurs entre 2017 et 2019, et - 5,1% entre 2015 et 2019). Entre 2019 et 2020, cette baisse dépasse 65%. La part modale du trafic ferroviaire, bien que très faible, ne cesse de baisser depuis 2015 (environ 0,6% en 2019 et 2020).
- Le trafic aérien a progressé sans interruption en terme de fréquentation comme en terme de part modale de 2014 à 2019, renforçant ainsi sa position de mode de transport dominant. Ainsi, le nombre de voyageurs aériens a augmenté de 11,1% entre 2017 et 2019 (de 124,8 à 138,7 millions), tandis que la part du mode aérien est passée de 52,3% à 54% des voyageurs. En 2020, la perte de voyageurs a été très importante (- 76,7%), faisant du même coup chuter la part modale du mode aérien (31,3% de l'ensemble des voyageurs).



- Si 2019 est considérée comme une année « normale », ou en tout cas une année dont la circulation des personnes n'a pas été restreinte comme cela a été le cas en 2020, le mode aérien apparaît comme le plus dynamique, devant le mode routier, également en croissance en termes de voyageurs. Les modes autocar et ferroviaire, pour leur part, voient leur fréquentation décliner.
- En 2020, les voyages entre la péninsule ibérique et la France ont nettement moins baissé que ceux avec le reste des pays européens (- 43,7% contre - 76,4%). La France étant très largement le premier pays en termes d'échanges de voyageurs en VL avec la péninsule ibérique (95% du total européen), cela explique la baisse plus modérée du mode VL que celles des autres modes de transport.

3. Le transport de marchandises :

- Le total des marchandises transportées entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe a atteint 289,5 millions de tonnes en 2019, soit une progression de 6,1% par rapport au total de 2017 (272,9 millions de tonnes), puis a perdu 11,7 millions de tonnes en 2020, soit une baisse de 4%.
- Le trafic moyen journalier annuel des poids-lourds de marchandises s'établit à 22 157 en 2019, pour un tonnage de 114,8 millions de tonnes sur l'année, soit une hausse de 3,8% du trafic et de 4,9% du tonnage transporté par rapport à 2017 (21 342 PL et 109,4 millions de tonnes). En 2020, le trafic représente 21 073 poids-lourds par jour et le tonnage transporté est de 109,6 millions de tonnes, soit une baisse de 4,9% du trafic et de 4,5% du tonnage transporté en un an. La part modale du trafic routier, comprise entre 40 et 42 % depuis 2012 jusqu'en 2018, descend sous les 40 % en 2019 et 2020 (39,6% et 39,5%).
- Le trafic ferroviaire de marchandises a baissé de 13,7% entre 2017 et 2019 pour passer de 3,6 à 3,1 millions de tonnes transportées. Il a continué à baisser en 2020 (- 2,5%) pour se situer juste au dessus de 3 millions de tonnes, ce qui représente une part modale très faible, 1,1%.
- Le trafic maritime de marchandises, dans la continuité des années précédentes, poursuit sa progression en atteignant 171,6 millions de tonnes en 2019 contre 159,9 millions de tonnes en 2017, soit une hausse de 7,3% en deux ans (malgré une baisse en 2018). En 2020, le tonnage transporté diminue de 3,8% pour s'établir à 165,2 millions de tonnes. Avec la France, les échanges par voie maritime ont augmenté lentement depuis 2001. A l'inverse, ils ont augmenté de manière assez rapide avec les pays de l'UE-15 hormis la France, et encore plus vite avec les pays européens hors UE-15. Ainsi, l'éloignement par rapport à la péninsule ibérique semble favoriser l'usage du mode maritime plutôt que du routier. En terme de part modale, alors que le maritime représentait en moyenne environ 53% du total des marchandises transportées entre 2001 et 2010, il dépassait 57% en moyenne entre 2011 et 2018. En 2019 et 2020, le maritime dépasse 59% de part modale, renforçant ainsi sa position de premier mode de transport de marchandises entre l'Europe et la péninsule ibérique.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

