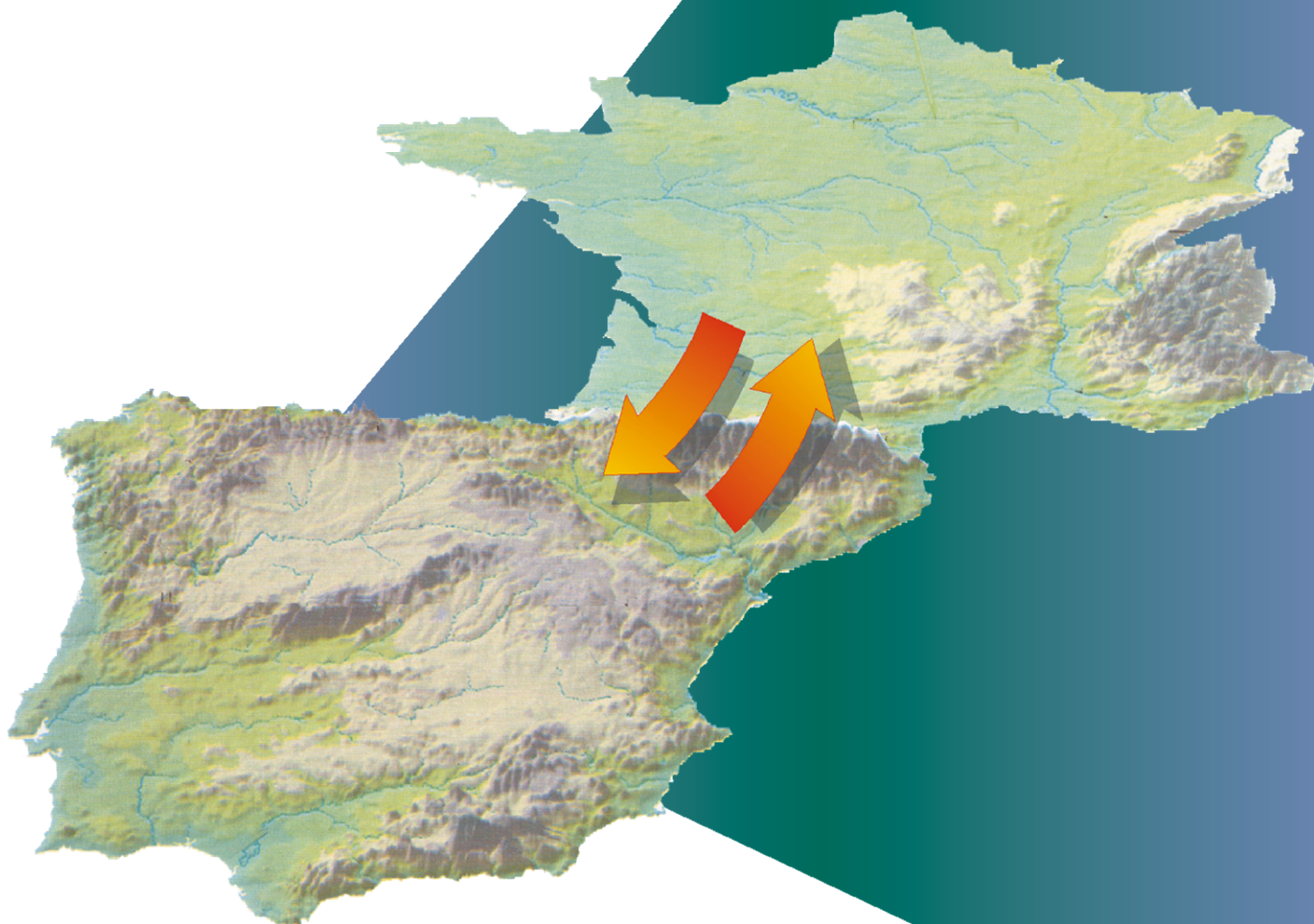


# Observatoire des Trafics Pyrénéens

SUPPLÉMENT AU DOCUMENT N°11  
PRINCIPAUX CHIFFRES ACTUALISÉS POUR L'ANNÉE 2023

2025



Titre de l'ouvrage : Observatoire des Trafics Pyrénéens  
Supplément au document n° 11. Principaux chiffres actualisés pour l'année 2023

Rédaction : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - División de Estudios y Tecnología del transporte

Traduction : - Ministère de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat

- Ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation – Cerema Sud-Ouest

Année d'édition : 2025

Publication en français :  
Ministère des Transports  
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie  
[www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr)  
(Thématiques>Transport>Observatoires)

Publication en espagnol :  
Centro de Publicaciones  
Secretaría General de Movilidad Sostenible  
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:

<https://publicaciones.transportes.gob.es>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<https://cpage.mpr.gob.es>

# Préambule

Le présent document constitue le supplément au document n°11 publié par l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (OTP), dont il actualise les informations à l'aide des données de l'année 2023.

Pour l'élaboration de ce document, les cartes, tableaux et graphiques relatifs à l'année 2023, tiennent compte de la situation de chaque pays au 1er janvier 2023, à savoir :

- UE-27 : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Suède.
- Reste de l'Europe : Albanie, Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Cité du Vatican, Géorgie, Groënland, Islande, Îles Féroé, Kosovo, Liechtenstein, Macédoine du Nord, Moldavie, Monaco, Monténégro, Norvège, Royaume-Uni, Fédération de Russie, San Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

Par ailleurs, dans les tableaux et graphiques d'évolution, la situation de chaque pays est considérée pour chaque période: ainsi, l'UE-27 (2008-2013) inclut le Royaume-Uni mais pas la Croatie ; l'UE-28 (2013-2020) comprend la Croatie et le Royaume-Uni ; enfin, l'UE-27 (2021-2023) inclut la Croatie mais pas le Royaume-Uni.

## CARTE 1. RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT DANS LA ZONE PYRÉNÉENNE

Actualisation de la carte 6 (page 41) du rapport OTP n°11



- Autoroutes, routes express et autres routes 2x2
- Routes structurantes (nationales, régionales ou départementales)
- == Tunnel

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ministère des Transports - DREAL Occitanie

Il existe 27 liaisons routières entre la France et l'Espagne à travers les Pyrénées, de catégories diverses :

- 26 routes franchissent directement la frontière franco-espagnole,
- Une route relie les deux pays en traversant la Principauté d'Andorre.

Les principales voies de communication sont les autoroutes littorales :

- AP-7/A9 sur la façade méditerranéenne,
- AP-8/A63 sur la façade atlantique.

En 2023, ces deux axes représentent quasiment la moitié du trafic transfrontalier tous véhicules.

### CARTE 2. RÉSEAU FERROVIAIRE DANS LA ZONE PYRÉNÉENNE

Actualisation de la carte 11 (page 62) du rapport OTP n°11



Lignes à grande vitesse largeur internationale	Lignes conventionnelles largeur internationale	Lignes conventionnelles standard ibérique	Lignes largeur mixte	Lignes largeur étroite
— Voie double électrifiée	— Voie double électrifiée	— Voie double électrifiée	— Voie double électrifiée	— Voie double électrifiée
— Voie simple électrifiée	— Voie simple électrifiée	— Voie simple électrifiée	— Voie simple électrifiée	— Voie simple électrifiée
- - - Projet ligne grande vitesse	— Voie double non électrifiée	— Voie double non électrifiée	— Travaux d'implantation de 3 <sup>ème</sup> rail sur ligne existante	
- - - Projet ligne grande vitesse (alternatif)	— Voie simple non électrifiée	— Voie simple non électrifiée		

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Ministère des Transports - DREAL Occitanie

Il existe au total cinq liaisons ferroviaires en activité franchissant la frontière franco-espagnole (de l'Atlantique vers la Méditerranée) :

- Irun-Hendaye
- Lasarte Oria-Hendaye,
- Puigcerda-La Tour-de-Carol
- Figueres-Perpignan
- Portbou-Cerbère

A ces cinq lignes régulières pourrait d'ici quelques années s'ajouter une sixième : la réouverture de la ligne Canfranc – Bedous, active jusqu'en 1985, est actuellement en phase d'étude.

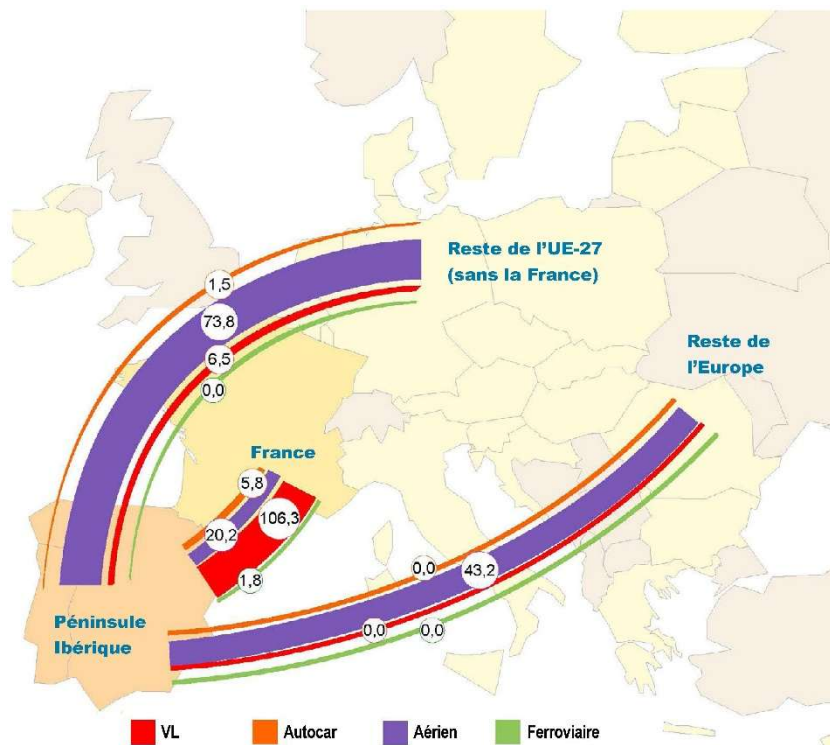
Ces liaisons ferroviaires entre l'Espagne et la France assurent différents types de services :

- Lignes internationales : via Irun et le tunnel du Perthus
- Ligne régionale : via Portbou
- Lignes locales : Puigcerda–La Tour-de-Carol et Lasarte Oria–Hendaye (gérée par Euskotren)

La majeure partie du transport de voyageurs et de marchandises par le train à travers la frontière s'effectue par les lignes internationales d'Irun et du tunnel du Perthus mais également par la ligne locale Lasarte Oria-Hendaye.

**CARTE 3. RÉPARTITION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2023 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)**

Actualisation de la carte 19 (page 94) du rapport OTP n°11



Source : données OTP

**TABLEAU 1. SYNTHÈSE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2023 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)**

Actualisation du tableau 12 (page 93) du rapport OTP n°11

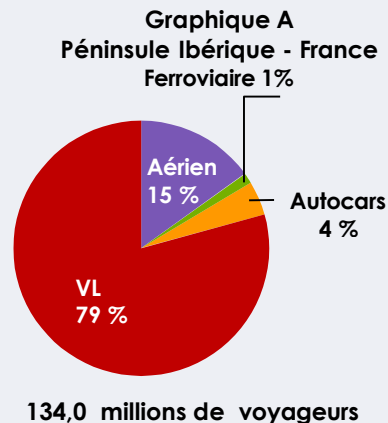
Mode de transport	France	Reste de l'UE27 (sans la France)	Reste de l'Europe	Total
Routier	VL	106,3	6,5	112,8
	Autocars	5,8	1,5	7,3
Ferroviaire	1,8	0,0	0,0	1,8
Aérien	20,2	73,8	43,2	137,2
<b>Total</b>	<b>134,0</b>	<b>81,8</b>	<b>43,2</b>	<b>259,1</b>

VL: Véhicules Légers

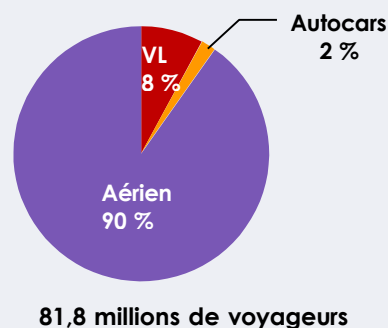
Source : données OTP

**GRAPHIQUE 1. RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2023**

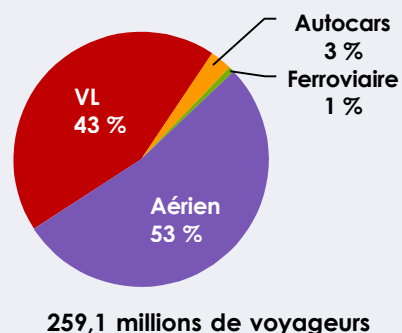
Actualisation du graphique 24 (page 93) du rapport OTP n° 11



**Graphique B**  
Péninsule Ibérique - Reste de l'UE-27 (sans la France)



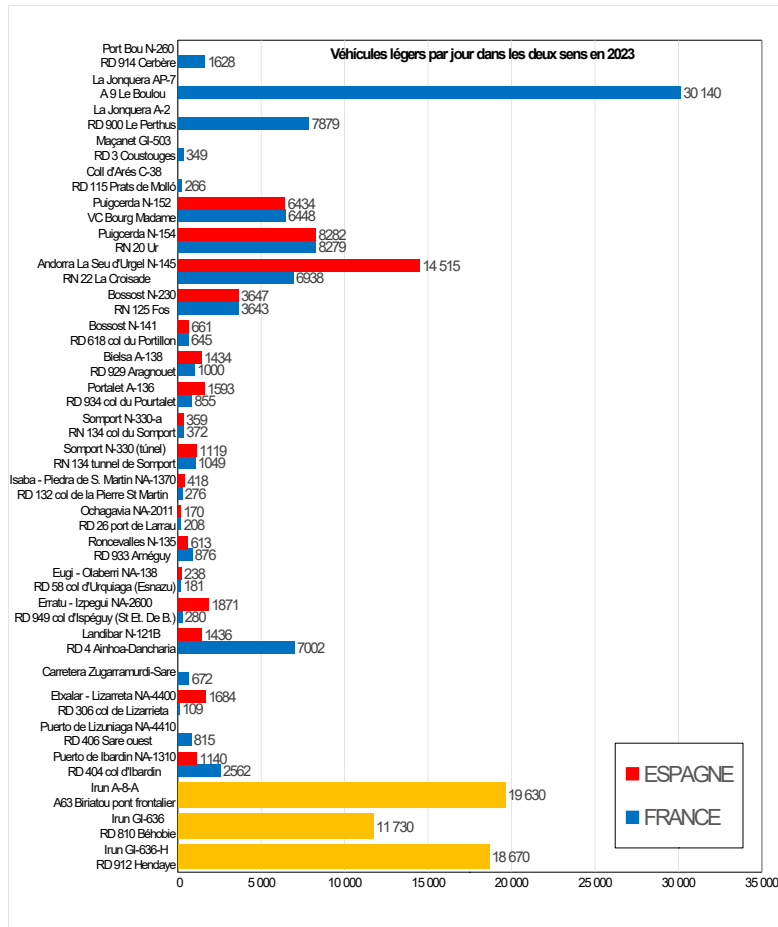
**Graphique C**  
Péninsule Ibérique - Europe



# Transport routier

## GRAPHIQUE 2. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS TRANSFRONTALIERS DES VÉHICULES LÉGERS EN 2023 (TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION)

Actualisation du graphique 17 (page 79) du rapport OTP n°11



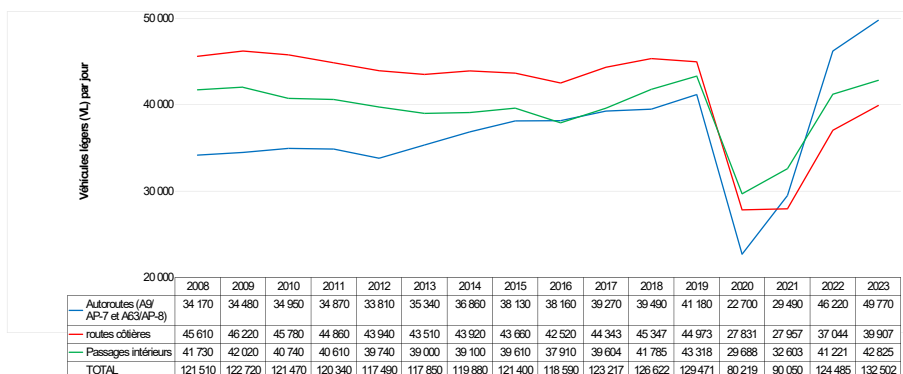
Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports - DREAL Occitanie

Note : Les trafics moyens journaliers observés par les deux pays ne coïncident pas de manière uniforme, en raison de la plus ou moins grande proximité des stations de comptage avec la frontière. Le cas le plus notable est celui de la traversée d'Andorre (N-145 côté espagnol et RN-22 côté français), qui n'est pas seulement un lieu de passage, mais un pays générant par lui-même des trafics avec les deux pays.

Les trois passages frontaliers de la Province de Guipuzcoa apparaissent en jaune pour les distinguer, car leurs données PL ont été corrigées par le Cerema. Les stations de comptage considèrent en effet PL tout véhicule de plus de 6m et surestiment ainsi le trafic PL effectif.

## GRAPHIQUE 3. ÉVOLUTION DES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES VÉHICULES LÉGERS SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES (2008-2023)

Actualisation du graphique 18 (page 80) du rapport OTP n°11



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports - DREAL Occitanie

Le nombre moyen de véhicules légers ayant franchi la frontière franco-espagnole chaque jour en 2023 s'élève à **132 502 en 2023**, dont **37,6 %** par les deux autoroutes, **30,1 %** par les passages côtiers et **32,3 %** par les passages intérieurs.

La croissance du trafic VL entre 2022 et 2023 dans les trois groupes de routes est la suivante :

- +7,7 % pour les autoroutes,
- +7,7 % pour les routes côtières,
- +3,9 % pour les routes intérieures.

Le trafic de véhicules légers a augmenté de **8 017 véhicules/jour**, soit **+6,4 % entre 2022 et 2023**, après une hausse de **+38,2 % entre 2021 et 2022**, année où les trafics se sont rapprochés des niveaux de 2018.

La période **2008-2023** se caractérise par une croissance du trafic VL sur les deux autoroutes A-9 et A-63, avec une progression globale de **+45,7 %**.

Les autoroutes deviennent en 2023 le réseau routier le plus utilisé, dépassant les routes côtières et intérieures.

Sur cette même période, le trafic VL par les routes côtières a diminué de **-12,5 %**, tandis que celui des routes intérieures a augmenté de **+2,6 %**.

Globalement, sur la totalité des passages frontaliers, le trafic VL a augmenté de **+9,1 %**.

Si l'on analyse l'évolution du trafic avant la pandémie (2008-2019), le trafic VL reflétait déjà cette croissance, avec une hausse de **+20,5 %** sur les autoroutes, tandis que les routes côtières et intérieures affichaient des valeurs très proches, avec respectivement une baisse de **-1,4 %** et une hausse de **+3,8 %**.

En 2020, la pandémie de COVID-19 et les restrictions de mobilité induites ont provoqué une chute drastique du trafic VL sur toutes les routes. Après cette forte baisse, le trafic VL a lentement repris en 2021, notamment sur les autoroutes.

En 2022, le trafic VL s'est totalement rétabli sur les autoroutes, avec une hausse de **+12,2 % par rapport aux valeurs de 2019**, et en 2023 il continue d'augmenter, dépassant déjà de **+20,9 %** les niveaux de 2019.

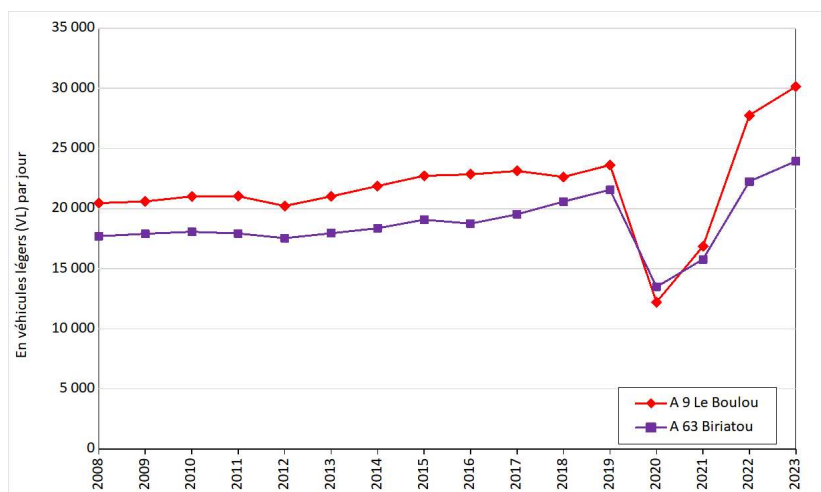
En revanche, en 2023, les routes côtières et intérieures présentent des valeurs inférieures à celles de 2019, avec des baisses respectives de **-11,3 %** et de **-1,1 %**.

Dans les prochaines éditions de l'OTP, il conviendra d'observer si ce recul sur les routes côtières et intérieures constitue une tendance durable ou si le trafic est encore en phase de reprise.

Le flux de voyageurs franchissant les Pyrénées en véhicule léger est estimé à partir des trafics VL issus des comptages automatiques et du nombre moyen d'occupants par véhicules.

## GRAPHIQUE 4. ÉVOLUTION DES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES VÉHICULES LÉGERS SUR LES AUTOROUTES PYRÉNÉENNES (2008–2023)

Actualisation du graphique 19 (page 81) du rapport OTP n°11



Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF)

Dans ce graphique, il convient de souligner que les données obtenues au péage de l'A-63 ne sont pas représentatives du trafic frontalier, car elles prennent en compte le trafic des bretelles de l'échangeur de Biriadou en relation avec la France, situées entre le péage et la frontière.

## TABLEAU 2. ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN VÉHICULES LÉGERS DANS LES DEUX SENS EN 2023 ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

Actualisation du tableau 6 (page 82) du rapport OTP n°11

	TMJA (VL/jour)	Indice d'occupation (voyageurs/VL)	Nombre de voyageurs par an (en millions)	Transit (%)	Nombre de voyageurs en transit (en millions/an)	Nombre de voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Boulou	30 140	2,61	28,71	15,5%	4,45	24,26
A63 Biriadou	19 630	2,51	17,98	8,4%	1,51	16,47
4 passages intérieurs enquêtés	19 909	2,19	15,91	0,8%	0,13	15,79
autres passages intérieurs	22 916	2,19	18,32	0,8%	0,15	18,17
Routes côtières	39 907	2,19	31,90	0,8%	0,26	31,64
<b>Total</b>	<b>132 502</b>	<b>2,33</b>	<b>112,83</b>	<b>5,8%</b>	<b>6,49</b>	<b>106,34</b>
Arrondi à	132 500		112,8		6,5	106,3

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports - DREAL Occitanie

Les quatre passages intérieurs enquêtés sont : Puigcerda N.154/R.N. 20 Ur ; Andorra-La Seu d'Urgell N-145/RN22 La Croisade ; Bossost N-230/RN125 Fos et Somport N-330 (tunnel)/RN134 tunnel du Somport.

Les passages côtiers sont Portbou N-260/RD914 Cerbère ; la RD900 au Perthus ; Irun GI-636/RD810 Béhobie et Irun GI-636-H / RD912 Hendaye.

Le nombre moyen d'occupants par véhicules légers est évalué à partir des résultats des enquêtes réalisées sur les deux autoroutes françaises en 2013 et 2014, ainsi qu'en 2010 sur les quatre principaux passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Case et Ur) :

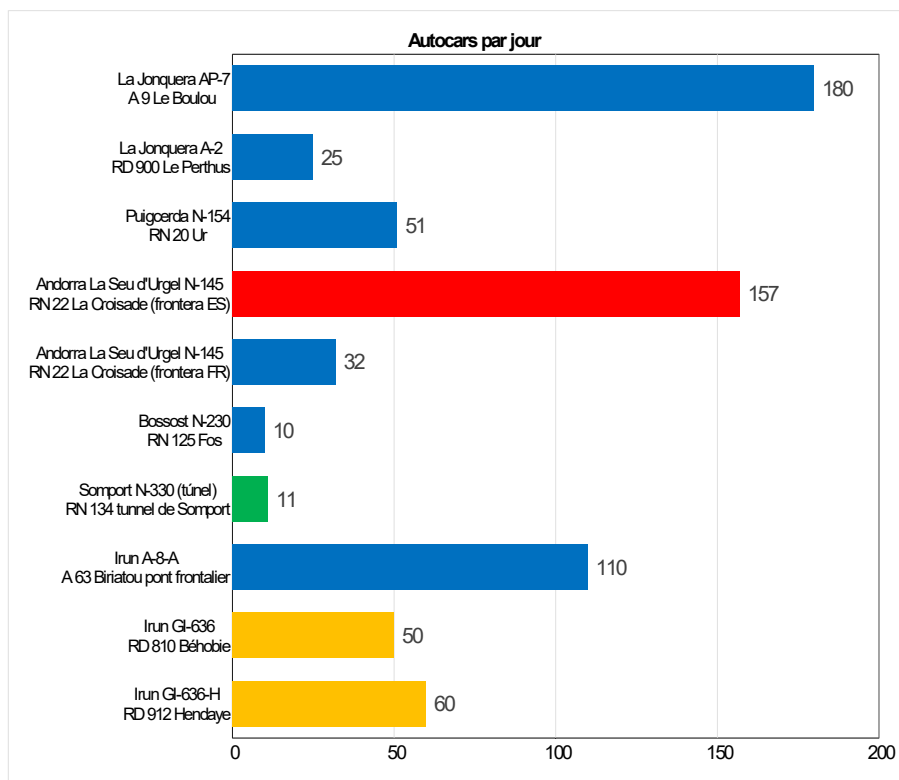
- 2,61 personnes/véhicule léger au Boulou (A9)
- 2,51 personnes/véhicule léger à Biriadou (A63)
- 2,19 personnes/véhicule léger pour les autres passages

Les enquêtes permettent également de connaître l'origine et la destination des voyageurs et, par conséquent, la répartition (chiffres arrondis) entre échange et transit. Les valeurs de transit sont :

- 15,5 % au Boulou (A9)
- 8,4 % à Biriadou (A63)
- 0,8 % pour les autres passages

## GRAPHIQUE 5. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES AUTOCARS AUX PASSAGES FRONTALIERS EN 2023 (TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION)

Actualisation du graphique 20 (page 89) du rapport OTP n°11



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports - DREAL Occitanie

Note : Le graphique précédent, représentant le trafic moyen journalier des autocars, est établi à partir de sources très diverses.

Conformément aux critères utilisés pour la représentation des trafics moyens journaliers annuels des véhicules légers, les données apparaissent en rouge lorsqu'elles proviennent de sources espagnoles, en bleu lorsqu'elles proviennent de sources françaises, et en jaune lorsqu'il s'agit de données issues de comptages manuels réalisés par le Cerema sur les 2 ponts basques. De plus, la couleur verte est utilisée pour les données fournies par la société concessionnaire du tunnel du Somport.

Enfin, il convient de souligner que depuis 2012, sur les deux autoroutes, et depuis 2018, sur les trois principaux passages centraux (RN-125 Fos, RN-22 Pas de la Case et RN-20 Puigcerda), un bureau d'étude privé réalise chaque mois des relevés visuels autocars. Ces données recueillies sont analysées par le Cerema pour reconstituer un Trafic Moyen Journalier Annuel des autocars sur ces 5 passages frontaliers.

La seule singularité réside dans la double représentation des données relatives au passage frontalier N-145 Andorre – La Seu d'Urgel / RN-22 La Croisade, présentant séparément les données du côté espagnol et du côté français.

## TABLEAU 3. ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN AUTOCAR DANS LES DEUX SENS EN 2023, ET RÉPARTITION ÉCHANGE-TRANSIT (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

Actualisation du tableau 7 (page 85) du rapport OTP n°11

	TMJA (autocars/ jour)	Indice d'occupation (voyageurs/autocars)	Nombre de voyageurs par an (en millions)	Transit (%)	Nombre de voyageurs en transit (en millions/an)	Nombre de voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Boulou	180	41,7	2,74	49,0%	1,34	1,40
A63 Biriadou	110	30,9	1,24	16,2%	0,20	1,04
4 passages intérieurs enquêtés	104	38,0	1,44	0,0%	0,00	1,44
autres passages intérieurs	0	38,0	0,00	0,0%	0,00	0,00
Routes côtières	135	38,0	1,87	0,0%	0,00	1,87
<b>Total</b>	<b>529</b>	<b>37,8</b>	<b>7,30</b>	<b>21,2%</b>	<b>1,54</b>	<b>5,75</b>
<b>Arrondi à</b>	<b>530</b>		<b>7,3</b>		<b>1,5</b>	<b>5,8</b>

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports – DREAL Occitanie

Le nombre moyen d'autocars ayant franchi la frontière franco-espagnole chaque jour s'est élevé à **529 en 2023**, dont **54,8 %** ont circulé par les deux autoroutes.

Le flux de voyageurs franchissant les Pyrénées en autocar est déterminé à partir des trafics d'autocars estimés par les comptages et du nombre moyen d'occupants par autocar.

Les valeurs du nombre d'occupants, ainsi que les pourcentages d'autocars en transit, ont été obtenus à partir des enquêtes autocars réalisées en 2012 sur les deux autoroutes et en 2010 sur les quatre principaux passages centraux pour le reste des passages frontaliers.

- 41,7 passagers au Boulou (A9),
- 30,9 passagers à Biriadou (A63),
- 38,0 passagers pour les autres passages.

En ce qui concerne les pourcentages de transit par la France, les valeurs retenues sont les suivantes :

- 49,0 % au Boulou (A9),
- 16,2 % à Biriadou (A63),
- aucun transit dans les passages centraux.

Le tableau 3 montre que le trafic d'échange avec la France représente **5,8 millions de voyageurs**, le trafic de transit **1,5 millions de voyageurs**.

# Transport ferroviaire

**TABEAU 4. ÉVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE EUROPE ENTRE 2008 ET 2023 (EN MILLIERS DE VOYAGEURS)**

Actualisation des tableaux 8, 9 et 10 (pages 86 et 87) du rapport OTP n°11

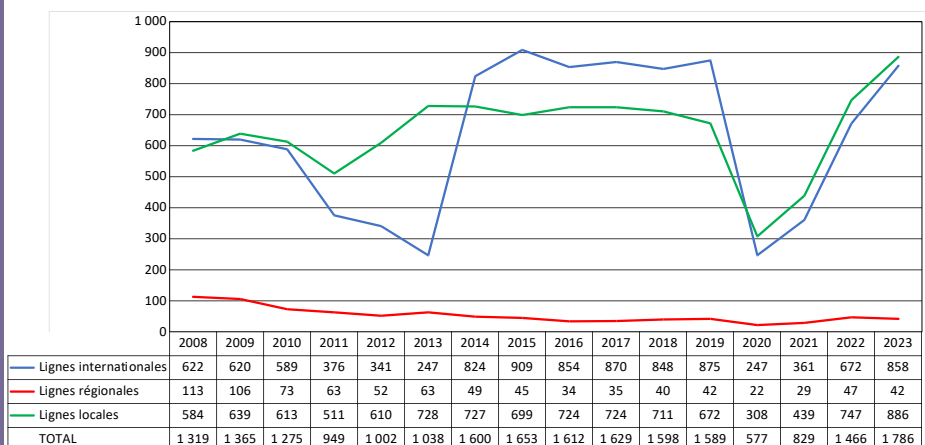
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Lignes internationales</b>	<b>723</b>	<b>706</b>	<b>672</b>	<b>454</b>	<b>408</b>	<b>316</b>	<b>902</b>	<b>985</b>	<b>933</b>	<b>950</b>	<b>923</b>	<b>950</b>	<b>254</b>	<b>361</b>	<b>672</b>	<b>858</b>
Espagne-France	554	554	529	320	301	247	824	909	854	870	848	875	247	361	672	858
Espagne-reste de l'Europe	68	66	60	56	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portugal-France	101	86	83	78	67	69	78	76	79	80	75	75	7	0	0	0
<b>Lignes régionales</b>	<b>113</b>	<b>106</b>	<b>73</b>	<b>63</b>	<b>52</b>	<b>63</b>	<b>49</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>47</b>	<b>42</b>
Puigcerda-Latour de Carol	12	15	15	7	6	22	25	13	10	8	6	6	3	4	6	8
Lasarte Oria-Hendaye (Euskotren)	572	624	598	503	603	706	702	687	714	716	705	666	305	435	741	878
<b>TOTAL</b>	<b>1 420</b>	<b>1 451</b>	<b>1 358</b>	<b>1 027</b>	<b>1 069</b>	<b>1 107</b>	<b>1 678</b>	<b>1 729</b>	<b>1 691</b>	<b>1 709</b>	<b>1 673</b>	<b>1 664</b>	<b>584</b>	<b>829</b>	<b>1 466</b>	<b>1 786</b>

Sources : INE (Instituto Nacional de Estadística), Renfe, Euskotren et Comboios de Portugal

Note : Les cellules grisées correspondent à une correction de données par rapport aux rapports OTP antérieurs.

**GRAPHIQUE 6. ÉVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES ENTRE 2008 ET 2023 (EN MILLIERS DE VOYAGEURS)**

Actualisation du graphique 21 (page 88) du rapport OTP n°11



Sources : INE(Instituto Nacional de Estadística), Renfe, Euskotren et Comboios de Portugal

En 2023, les voyageurs ayant franchi la frontière en train ont essentiellement utilisé les **lignes internationales (48,0 %)** et les **lignes locales (49,6 %)**. Seuls **2,4 %** des voyageurs ont utilisé les services régionaux.

Le nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées en train s'est élevé à **1,8 millions en 2023**.

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

En 2022, les lignes locales et les lignes régionales s'étaient déjà complètement remises des conséquences du COVID-19 et affichaient un nombre de voyageurs supérieur à celui d'avant la pandémie, soit **+11,2 %** et **+11,9 %** respectivement par rapport aux données de 2019.

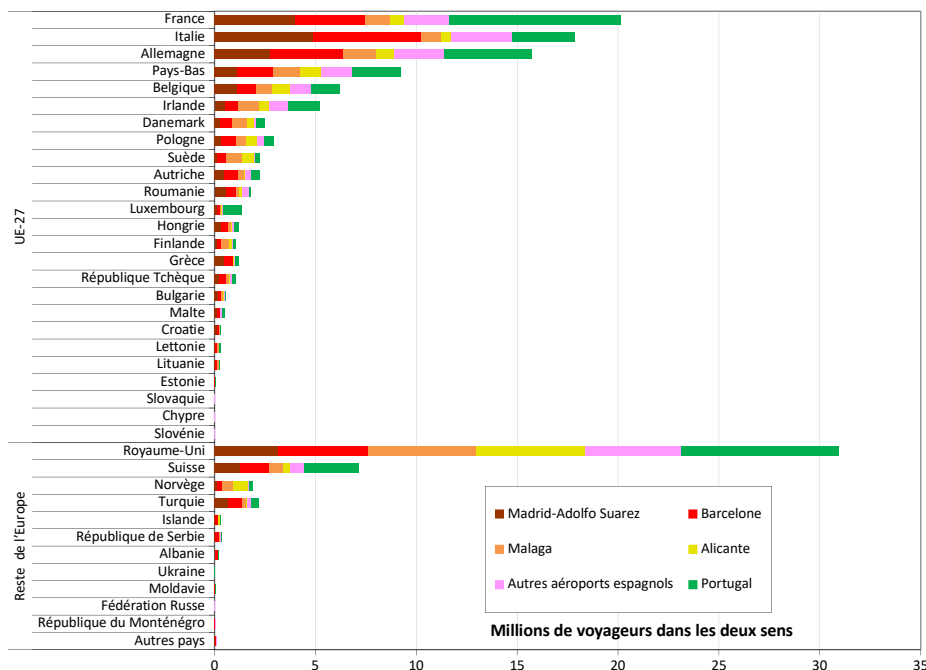
En revanche, les lignes internationales étaient encore en cours de reprise, notamment en raison de la non-réouverture de certaines lignes internationales existant avant la pandémie. Entre 2019 et 2022, les lignes internationales ont vu leur nombre de voyageurs baisser de **29,3 %**.

Entre 2022 et 2023, le nombre de voyageurs franchissant la frontière par les lignes internationales et locales continue de croître, respectivement de **+27,7 %** et **+18,7 %**. En revanche, les lignes régionales ont subi une baisse de **-10,7 %**.

# Transport aérien

## GRAPHIQUE 7. RÉPARTITION DU TRAFIC DE PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2023

Actualisation du graphique 22 (page 89) du rapport OTP n°11



Sources : AENA S.A. (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) et ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil - Portugal)

## TABLEAU 5. RÉPARTITION DES PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE SELON L'ORIGINE/DESTINATION EN 2023

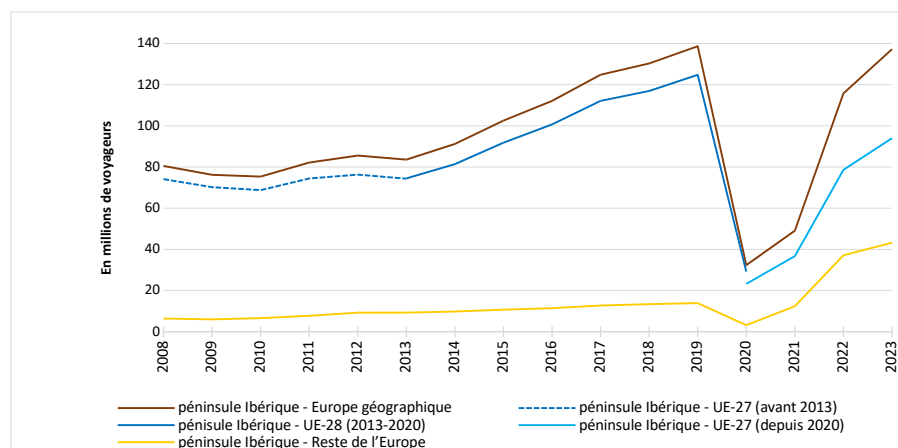
Actualisation du tableau 11 (page 91) du rapport OTP n°11

Total dans les deux sens (en millions de voyageurs)			
	Espagne	Portugal	TOTAL
UE-27	69,21	24,77	93,98
Reste de l'Europe	32,07	11,17	43,23
<b>TOTAL Europe</b>	<b>101,28</b>	<b>35,94</b>	<b>137,21</b>

Sources : AENA S.A. (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) et ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil - Portugal)

## GRAPHIQUE 8. ÉVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS PAR VOIE AÉRIENNE ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE (2008-2023)

Actualisation du graphique 23 (page 90) du rapport OTP n°11



Sources : AENA S.A. (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil)

Note: l'UE-27 avant 2013 n'inclut pas la Croatie. L'UE-27 depuis 2020 n'inclut pas le Royaume-Uni.

Le nombre total de passagers entre les aéroports de la péninsule Ibérique et ceux des autres pays européens s'est élevé à **137,2 millions de voyageurs en 2023**. Ce chiffre ne prend pas en compte les flux à destination ou en provenance des îles espagnoles et portugaises.

**101,3 millions de voyageurs** avaient pour origine ou destination un aéroport espagnol, et **35,9 millions de voyageurs** un aéroport portugais.

Ces valeurs représentent une augmentation de **+20,1 %** du transport aérien de passagers pour l'ensemble de la péninsule Ibérique par rapport aux données publiées dans le précédent rapport OTP (rapport OTP11) avec les chiffres de 2022.

Le pays générant le flux aérien de passagers le plus important avec la péninsule Ibérique est le **Royaume-Uni**, devant la **France** et de **l'Italie**.

Entre 2008 et 2023, les voyageurs par voie aérienne entre la péninsule Ibérique et l'Europe ont augmenté de **+70,4 %**.

La période **2008-2023** se caractérise par une forte croissance des passagers aériens entre les années 2013 et 2019, suivie d'une baisse des trois quarts du trafic provoquée par la pandémie.

En 2021 et 2022, l'activité s'est légèrement rétablie et la croissance enregistrée en 2023 a permis de se rapprocher des niveaux précédant la pandémie.

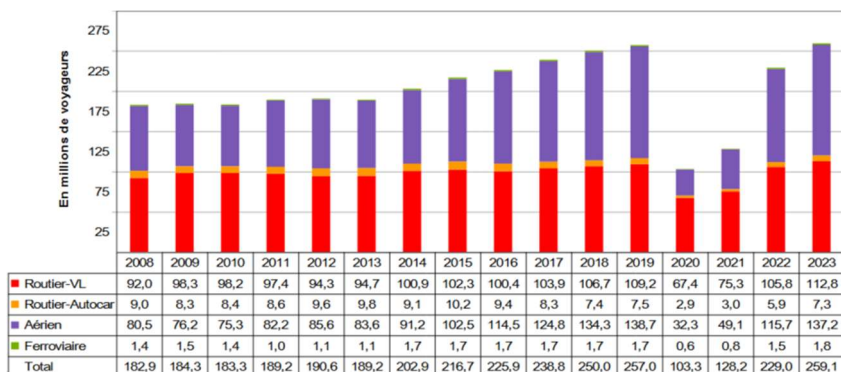
# Evolution

Ci-après sont résumées les données relatives aux flux de voyageurs recueillies dans ce document et dans les documents antérieurs de l'OTP :

- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (avril 2003)
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2003)
- Données 2003 : Supplément au Document n° 3, Principales données actualisées pour l'année 2003 (novembre 2004)
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (mai 2006)
- Données 2005 : Supplément au Document n° 4, Principales données actualisées pour l'année 2005 (août 2007)
- Données 2006 : Document n° 5 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2008)
- Données 2007 et 2008 : Supplément au Document n° 5, Principales données actualisées pour les années 2007 et 2008 (août 2010)
- Données 2009 : Document n° 6 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2011)
- Données 2010 et 2011 : Supplément au Document n° 6, Principales données actualisées pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013)
- Données 2012 : Document n° 7 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2014)
- Données 2013 et 2014 : Supplément au Document n° 7, Principales données actualisées pour les années 2013 et 2014 (juillet 2016)
- Données 2015 : Document n° 8 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (mai 2018)
- Données 2016 : Supplément au Document n° 8, Principales données actualisées pour l'année 2016 (décembre 2019)
- Données 2017 : Document n° 9 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2020)
- Données 2018 : Supplément au Document n° 9, Principales données actualisées pour l'année 2018 (décembre 2021)
- Données 2019 et 2020 : Document n° 10 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2023)
- Données 2021 et 2022 : Document n° 11 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (mai 2025)
- Données 2023 : le présent document

## GRAPHIQUE 9. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE (2008-2023)

Actualisation du graphique 25 (page 96) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

## TABLEAU 6. ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE (2008-2023)

Actualisation du tableau 13 (page 96) du rapport OTP n°11

	Evolution 2008/2023		En un an (2021/2022)	En un an (2022/2023)
	Total	Moyenne annuelle		
<b>Total</b>	<b>42 %</b>	<b>2,5%</b>	<b>78,6%</b>	<b>13,1%</b>
Routier-VL	23 %	1,5%	40,4%	6,6%
Routier-Autocar	-19 %	-1,5%	100,1%	23,3%
Ferroviaire	26 %	1,7%	76,8%	21,9%
Aérien	70 %	3,9%	135,9%	18,5%

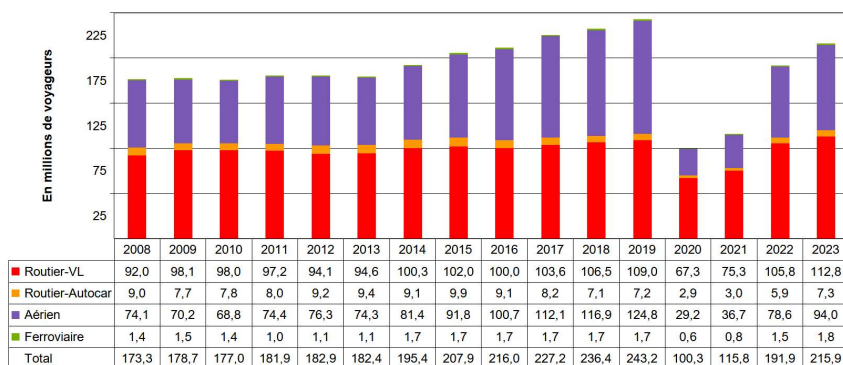
Source : Données OTP

En 2023, le transport de voyageurs entre la péninsule Ibérique et l'Europe a poursuivi la tendance amorcée en 2021, à savoir une remontée vers les niveaux précédant la pandémie de COVID-19. Entre 2020 et 2023, le transport de voyageurs a enregistré une hausse de **+151,0 %**. Durant cette période, le transport ferroviaire a augmenté de **+206,0 %**, le transport aérien de **+324,3 %**, et le transport routier a enregistré une croissance de **+67,4 %** pour les voyageurs en véhicules légers (VL), ainsi que de **+148,4 %** pour les voyageurs en autocar.

En 2023, les valeurs du transport de voyageurs ont globalement atteint les niveaux antérieurs à la pandémie, se situant **+0,8 %** au-dessus de celles de 2019. Le transport ferroviaire est celui qui s'est rétabli le plus rapidement, se situant **+7,3 %** au-dessus, suivi du transport routier en VL avec **+3,4 %**. Pour sa part, le transport routier en autocar a connu une reprise plus lente, se situant **-2,5 %** en dessous, légèrement moins que le transport aérien, **-1,1 %** en dessous.

Auparavant, la période entre 2013 et 2019 a été marquée par une croissance soutenue du nombre de voyageurs (**+35,8 %**), suivie d'une diminution importante en 2020 en raison du COVID-19.

**GRAPHIQUE 10. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 (2008-2023)**  
Actualisation du graphique 26 (page 97) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

**TABLEAU 7. ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 (2008-2023)**

Actualisation du tableau 14 (page 97) du rapport OTP n°11

	Evolution 2008/2023		En un an (2021/2022)	En un an (2022/2023)
	Total	Moyenne annuelle		
<b>Total</b>	<b>25 %</b>	<b>1,6%</b>	<b>65,7%</b>	<b>12,5%</b>
Routier-VL	23 %	1,5%	40,5%	6,6%
Routier-Autocar	-19 %	-1,5%	100,2%	23,5%
Ferroviaire	26 %	1,7%	76,8%	21,9%
Aérien	27 %	1,7%	114,2%	19,5%

Source : Données OTP

Comme dans la relation avec l'ensemble de l'Europe, en 2023, le transport de voyageurs entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE27 était en cours de reprise après le recul subi en raison du COVID19. Entre 2020 et 2023, il a enregistré une hausse de **+115,3 %**, conséquence de la croissance de tous ses modes :

- **+67,6 %** pour le transport routier en véhicules légers (VL),
- **+152,5 %** pour le transport routier en autocar,
- **+206,0 %** pour le transport ferroviaire,
- **+222,2 %** pour le transport aérien.

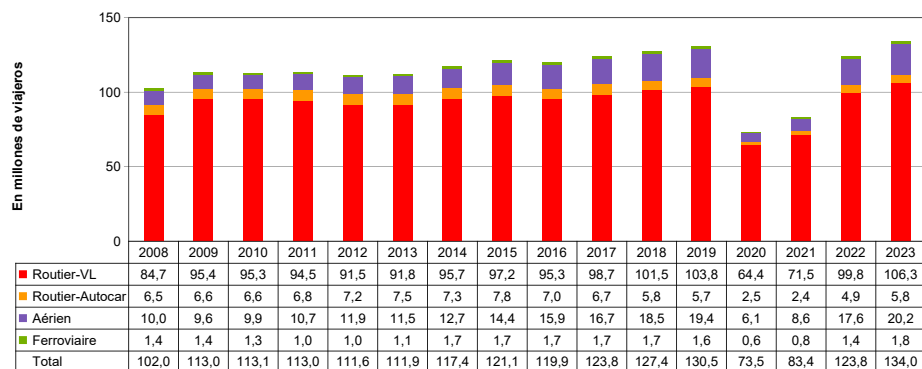
Les données de 2019 et de 2023 sont assez proches. Ainsi, le flux de voyageurs de 2023 a été **-11,2 %** inférieur à celui de 2019.

En analysant mode par mode, à l'exception du transport aérien, qui est **-24,7 %** inférieur (en raison de la sortie du Royaume-Uni de l'UE27 en 2020), le transport routier en autocar, le transport routier en VL et le transport ferroviaire ont été légèrement supérieurs, respectivement **+1,9 %**, **+3,5 %** et **+7,3 %** au dessus des valeurs de 2019.

Avant la baisse du nombre de voyageurs due au COVID19, la période **2013-2019** se caractérisait par une croissance de la majorité des modes de transport.

### GRAPHIQUE 11. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008-2023)

Actualisation du graphique 27 (page 98) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

### TABLEAU 8. ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008-2023)

Actualisation du tableau 15 (page 98) du rapport OTP n°11

	Evolution 2008/2023		En un an (2021/2022)	En un an (2022/2023)
	Total	Moyenne annuelle		
<b>Total</b>	<b>31 %</b>	<b>2,0%</b>	<b>48,5%</b>	<b>8,3%</b>
Routier-VL	26 %	1,6%	39,6%	6,6%
Routier-Autocar	-11 %	-0,8%	101,7%	17,9%
Ferroviaire	26 %	1,7%	76,8%	21,9%
Aérien	102 %	5,1%	103,9%	14,6%

Source : Données OTP

En 2023, le nombre de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France atteint des niveaux proches de ceux de 2019, avant la pandémie, malgré des croissances relatives entre 2020 et 2022 inférieures à celles des autres regroupements de pays.

Cela s'explique principalement par le fait que le COVID19 a eu un impact moindre sur la réduction du nombre de voyageurs avec la France que sur les flux avec l'UE27 et avec le reste de l'Europe, en raison notamment de la plus grande influence du transport routier.

Ainsi, entre 2020 et 2023, et en considérant tous les modes de transport, le nombre de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France a augmenté de **+82,3 %**. En détaillant la croissance par mode :

le transport routier en véhicules légers (VL) a progressé de **+65,0 %**,

le transport routier en autocar de **+132,7 %**,

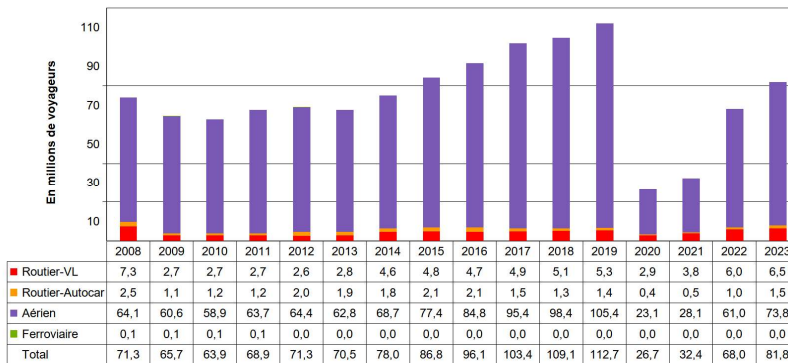
le transport ferroviaire de **+206,0 %**,

et le transport aérien de **+233,2 %**.

Sur la période **2013-2019**, avant le COVID19, l'augmentation du nombre de voyageurs entre la péninsule Ibérique et la France était moins marquée que pour les autres groupes.

**GRAPHIQUE 12. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008-2023)**

Actualisation du graphique 28 (page 99) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

**TABLEAU 9. ÉVOLUTION RELATIVE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008-2023)**

Actualisation du tableau 16 (page 99) du rapport OTP n°11

	Evolution 2008/2023		En un an (2021/2022)	En un an (2022/2023)
	Total	Moyenne annuelle		
<b>Total</b>	<b>15 %</b>	<b>1,0%</b>	<b>109,8%</b>	<b>20,3%</b>
Routier-VL	-11 %	-0,8%	56,6%	8,1%
Routier-Autocar	-38 %	-3,4%	92,7%	55,5%
Ferroviaire	-100 %	-100,0%	-	-
Aérien	15 %	1,0%	117,3%	20,9%

Source : Données OTP

En comparaison avec la France, l'analyse des voyageurs avec le reste de l'UE27 sans la France présente des hausses et des baisses totales plus significatives, en raison de sa forte dépendance au transport aérien et de la sortie du Royaume-Uni de l'UE en 2020.

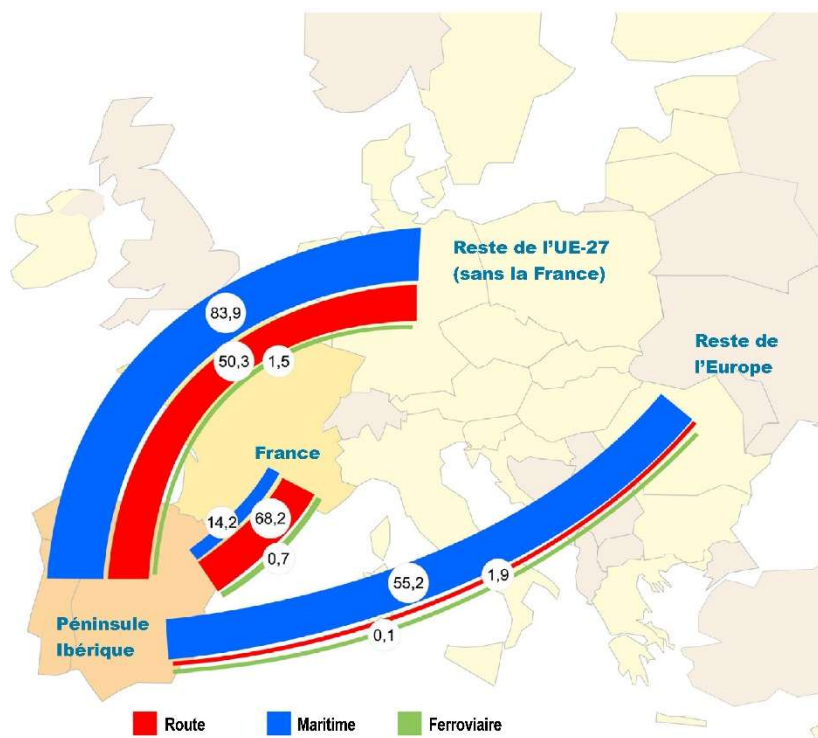
Entre 2020 et 2023, le transport de voyageurs a enregistré une hausse de **+206,3 %**. Durant cette période, les voyageurs en transport aérien ont augmenté de **+219,3 %**, les voyageurs en véhicules légers (VL) de **+122,8 %** et les voyageurs en autocar de **+286,6 %**.

En 2023, le total des voyageurs restait encore éloigné des valeurs antérieures à la pandémie, se situant **-27,4 %** en dessous de celles de 2019. Les voyageurs en VL et en autocar ont dépassé les valeurs de 2019, se situant respectivement à **+23,4 %** et **+6,2 %** au dessus, tandis que les voyageurs en avion sont **-29,9 %** inférieurs à ceux enregistrés en 2019.

Comme dans le reste des relations analysées, la période **2013-2019**, antérieure au COVID19, se caractérise par une croissance soutenue du total des voyageurs.

**CARTE 4. RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2023 (EN MILLIONS DE TONNES)**

Actualisation de la carte 22 (page 115) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

**TABLEAU 10. SYNTHÈSE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2023 (EN MILLIONS DE TONNES)**

Actualisation du tableau 22 (page 114) du rapport OTP n°11

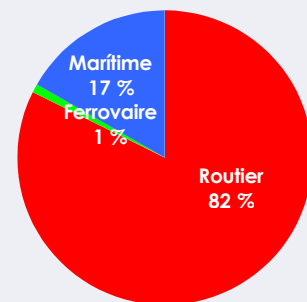
Mode de transport	France	Reste de l'UE-27 (sans la France)	Reste de l'Europe	Total
Routier	68,2	50,3	1,9	120,4
Ferroviaire	0,7	1,5	0,1	2,3
Maritime	14,2	83,9	55,2	153,3
<b>Total</b>	<b>83,1</b>	<b>135,7</b>	<b>57,2</b>	<b>276,0</b>

Source : Données OTP

**GRAPHIQUE 13. RÉPARTITION MODALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES A TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2023**

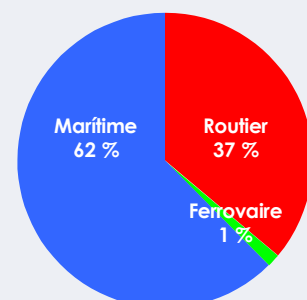
Actualisation du graphique 36 (page 114) du rapport OTP n° 11

**Graphique A**  
Péninsule Ibérique-France



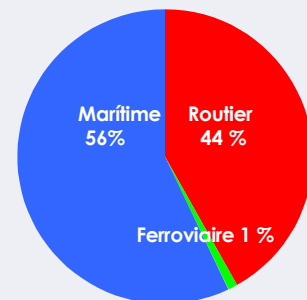
83.1 millions de tonnes

**Graphique B**  
Péninsule Ibérique-Reste de l'UE-27 (sans la France)



135.7 millions de tonnes

**Graphique C**  
Péninsule Ibérique-Europe

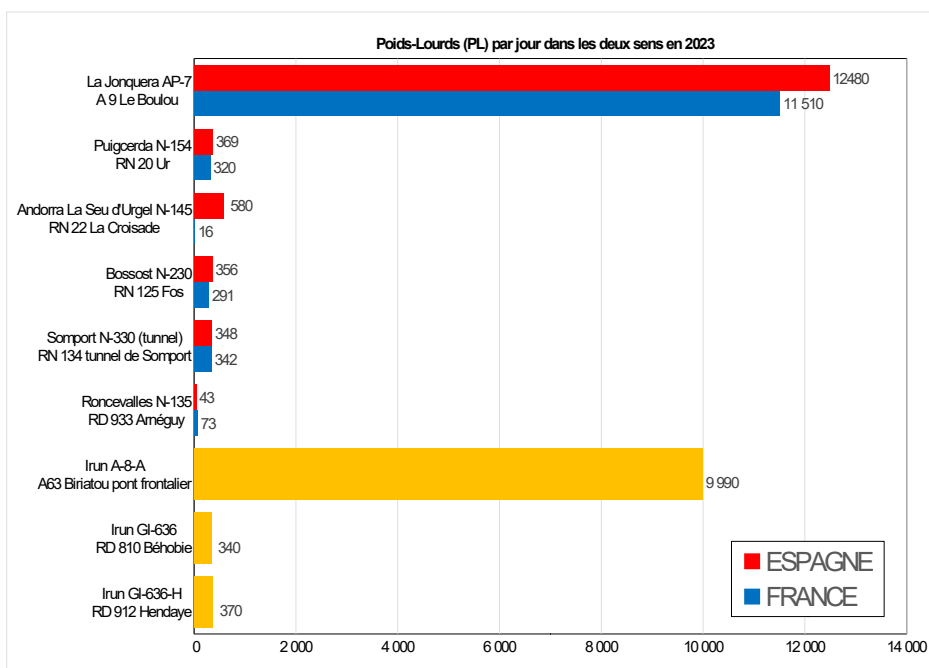


276.0 millions de tonnes

# Transport routier

**GRAPHIQUE 14. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES POIDS-LOURDS AUX PRINCIPAUX PASSAGES FRONTALIERS EN 2023**

Actualisation du graphique 29 (page 101) du rapport OTP n°11



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports - DREAL Occitanie

Le graphique 14 présente le TMJA (trafic moyen journalier annuel) des poids-lourds (PL) sur les principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France en 2023. Seuls ceux affichant un trafic de marchandises significatif sont mentionnés. Les autres routes traversant les Pyrénées ont un trafic PL beaucoup plus faible en comparaison et ne sont donc pas représentées.

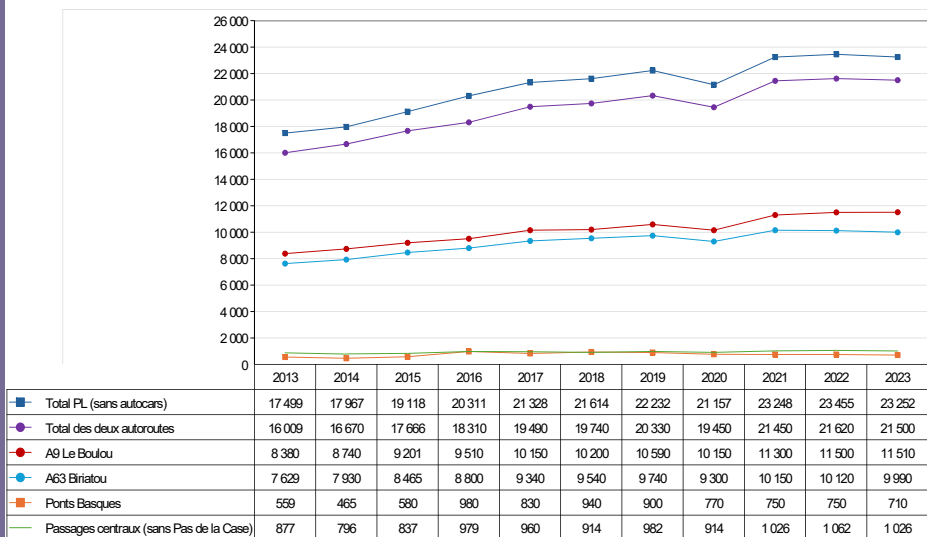
Le total des poids-lourds ayant franchi les Pyrénées par les neuf principaux points frontaliers a atteint **23 252 véhicules/jour** en 2023.

L'importance des autoroutes dans le transport routier de marchandises entre l'Espagne et la France se traduit dans le graphique 15, avec un part de **92,5 %** pour les deux autoroutes sur l'ensemble du trafic PL transfrontalier.

Entre 2022 et 2023, le trafic de poids-lourds a légèrement diminué sur l'ensemble des passages : **-0,6 %** sur les deux autoroutes, **-3,4 %** sur les passages centraux et **-5,3 %** sur les ponts basques.

**GRAPHIQUE 15. ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS AYANT FRANCHI LA FRONTIÈRE FRANCO-ESPAGNOLE (2013-2023)**

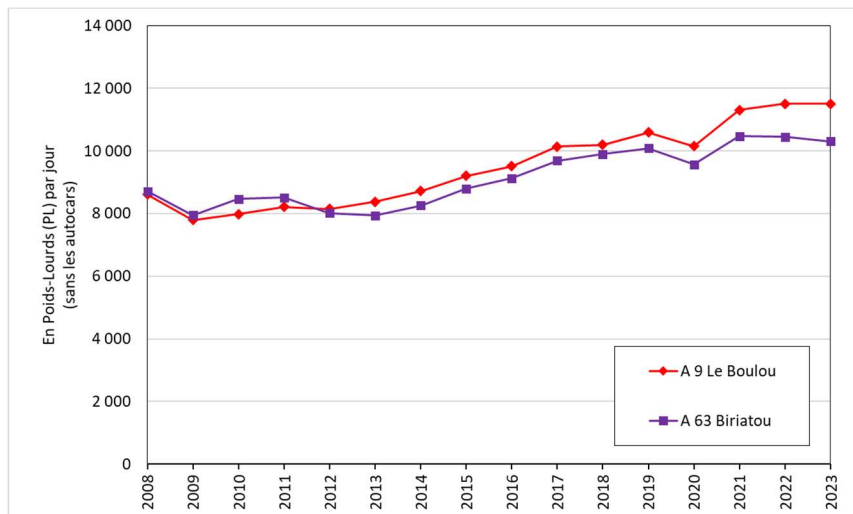
Actualisation du graphique 30 (page 103) du rapport OTP n°11



Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports - DREAL Occitanie, ASF

### GRAPHIQUE 16. ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS SUR LES DEUX AUTOROUTES (2008-2023)

Actualisation du graphique 31 (page 103) du rapport OTP n°11



Source : ASF

### TABLEAU 11. ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LA ROUTE A TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2023 (EN MILLIONS DE TONNES)

Actualisation du tableau 18 (page 105) du rapport OTP n°11

	Tonnage moyen (t/PL)	TMJA (PL/jour)	Tonnage par jour (kt/j)	Tonnage annuel (Mt)
Autoroute AP8 - A63 Nord-Sud	13,9	5055	70,3	25,6
Autoroute AP8 - A63 Sud-Nord	15,8	4935	78,0	28,5
Autoroute AP7 - A9 Nord-Sud	12,6	5699	71,8	26,2
Autoroute AP7 - A9 Sud-Nord	15,5	5811	90,2	32,9
Ponts basques	9,3	710	6,6	2,4
Passages intérieurs	13,5	969	13,1	4,8
<b>Total</b>	<b>14,2</b>	<b>23 179</b>	<b>329,9</b>	<b>120,4</b>

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible - Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports - DREAL Occitanie, ASF, enquête Transit 2010, enquêtes Cerema 2021

### TABLEAU 12. RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES SELON L'ORIGINE/DESTINATION (EN MILLIONS DE TONNES)

Actualisation du tableau 20 (page 107) du rapport OTP n°11

Echanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Total
France	62,0	5,8	0,4	68,2
Reste de l'UE-27 sans la France	42,7	7,2	0,4	50,3
Reste de l'Europe	1,3	0,5	0,0	1,9
<b>Total Europe</b>	<b>106,0</b>	<b>13,5</b>	<b>0,8</b>	<b>120,4</b>

Sources : Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible- Dirección General de Carreteras, Ministère des Transports - DREAL Occitanie, enquête Transit 2010, enquêtes Cerema 2021

Le graphique 16 montre l'évolution du trafic moyen journalier annuel des poids-lourds sur les deux autoroutes françaises A9 et A63. Ces valeurs se réfèrent aux poids-lourds des classes 3 et 4 françaises ayant franchi la frontière par Le Boulou et Biriadou.

Il convient de souligner que les données obtenues au péage de l'A-63 ne sont pas représentatives du trafic frontalier, car elles prennent en compte le trafic des bretelles de l'échangeur de Biriadou en relation avec la France, situées entre le péage et la frontière.

Depuis 2013, les deux autoroutes ont connu une évolution très similaire du trafic de PL. Entre 2013 et 2019, le nombre de PL a augmenté sur les deux autoroutes, puis a diminué en 2020 en raison du COVID19. Le trafic PL sur les autoroutes A63 et A9 s'est rétabli entre 2020 et 2022. En 2023, une légère baisse de **-1,3 %** a été enregistrée sur l'A63, tandis que l'A9 est restée relativement stable avec **+0,1 %**.

L'estimation du tonnage moyen transporté par les PL provient des résultats des enquêtes réalisées par le Cerema en 2021 sur l'AP7/A9, l'AP8/A63, ainsi que dans le tunnel du Somport, sur la N230/RN125 et la N154/RN20. Ces nouvelles valeurs remplacent celles utilisées depuis 2012, issues de l'enquête Transit 2010.

Toutefois, il est important de souligner qu'aucune enquête n'a été réalisée dans le sens Espagne-France sur l'AP7/A9, de sorte que le tonnage moyen associé à l'enquête Transit 2010 continue d'être appliqué sur ce sens dans le présent rapport.

En 2023, le tonnage des marchandises ayant franchi les Pyrénées par route s'est élevé à **120,4 Mt**, soit une hausse de **+0,1 %** par rapport à 2022.

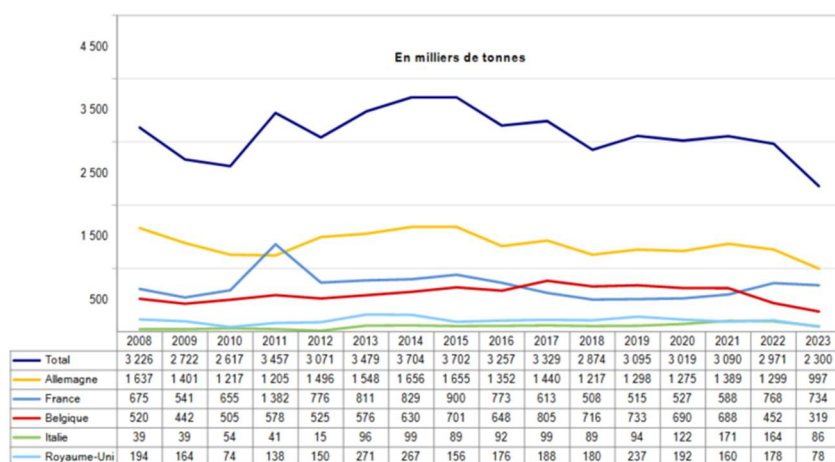
Cette estimation des marchandises transportées révèle une plus grande importance du sens sud-nord, avec un volume de marchandises supérieur au sens nord-sud, en particulier sur les autoroutes AP7/A9.

Les taux de répartition des marchandises selon leur origine et leur destination sont issus des enquêtes réalisées en 2021 sur les deux autoroutes et les trois principaux passages centraux.

# Transport ferroviaire

**GRAPHIQUE 17. ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES, DANS LES DEUX SENS, A TRAVERS LES PYRÉNÉES, EN MILLIERS DE TONNES (2008-2023)**

Actualisation du graphique 32 (page 108) du rapport OTP n°11



Source : Eurostat-Transport [rail\_go\_intgong et rail\_go\_intcmgm]

L'estimation du transport ferroviaire de marchandises est réalisée à partir de la base de données d'Eurostat « rail\_go », qui fournit des informations sur le transport international annuel entre le pays déclarant et le pays de chargement ou de déchargement.

Les courbes du graphique 17 représentent la somme des marchandises expédiées et reçues par l'Espagne et le Portugal vers et depuis les autres pays de l'UE.

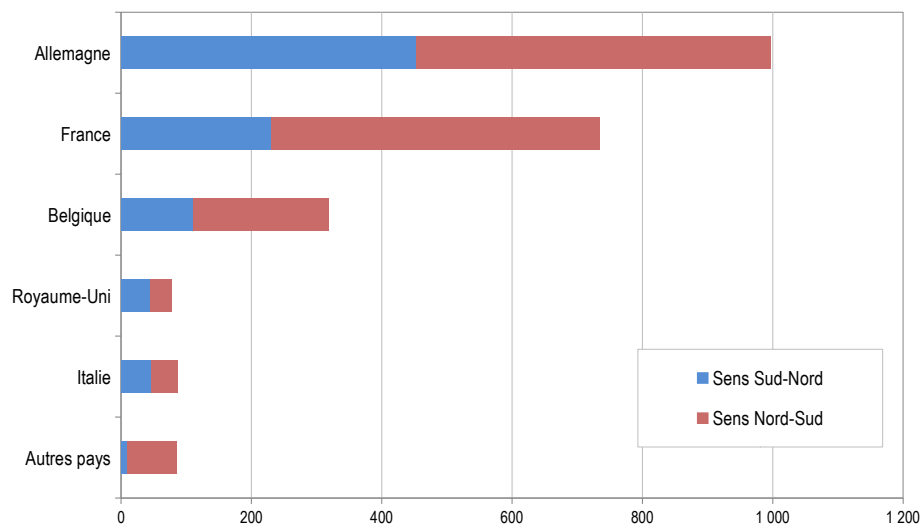
Le transport ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées présente, sur la période 2008-2023, un comportement irrégulier. Il s'est établi à **2,3 Mt en 2023**, soit une baisse de **-22,6 %** par rapport à 2022.

Le graphique 18 présente le sens des flux avec les principaux pays d'origine et de destination des marchandises ferroviaires. Il montre la prédominance du flux nord-sud (marchandises reçues en Espagne et au Portugal), qui a représenté **61,1 %** des marchandises ayant traversé les Pyrénées par la voie ferrée, contre **38,9 %** pour le flux sud-nord (marchandises expédiées depuis l'Espagne et le Portugal).

Le transport de marchandises au moyen du mode ferroviaire s'effectue principalement avec les pays suivants : **Allemagne (43,3 %)**, **France (31,9 %)** et **Belgique (13,9 %)**.

**GRAPHIQUE 18. PAYS D'ORIGINE ET DE DESTINATION DES MARCHANDISES FERROVIAIRES AU NORD DES PYRÉNÉES EN 2023 (EN MILLIERS DE TONNES)**

Actualisation du graphique 33 (page 109) du rapport OTP n°11

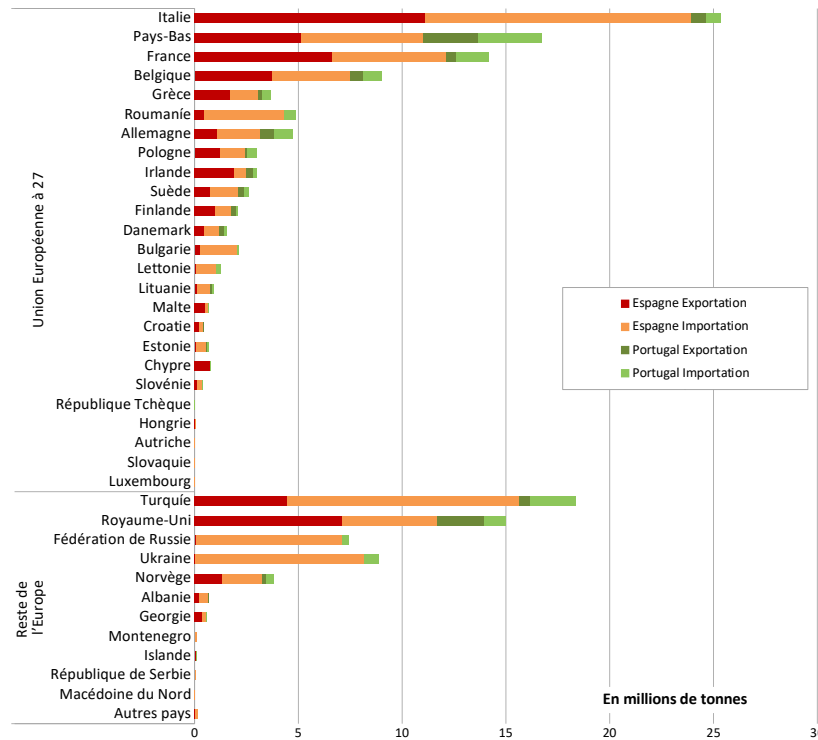


Source : Eurostat-Transport [rail\_go\_intgong et rail\_go\_intcmgm]

# Transport maritime

**GRAPHIQUE 19. RÉPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE PAR PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION EN 2023 (EN MILLIONS DE TONNES)**

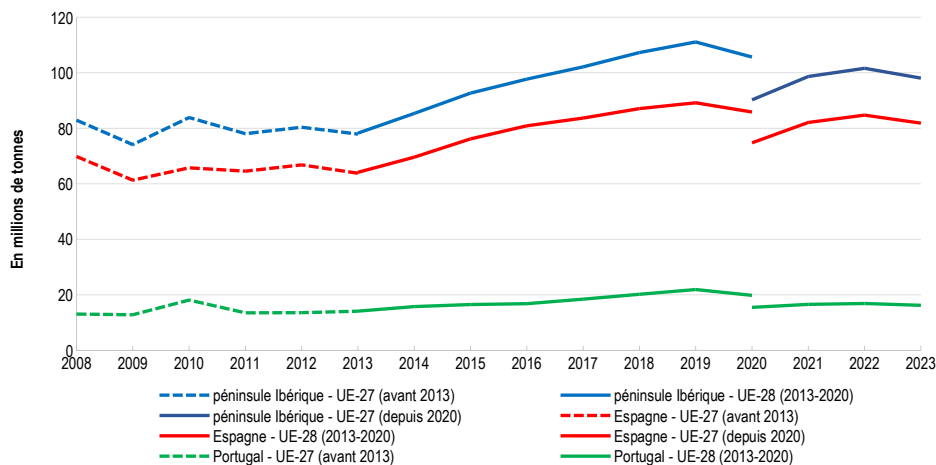
Actualisation du graphique 34 (page 110) du rapport OTP n°11



Sources : Puertos del Estado (Espagne), IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres – Portugal)

**GRAPHIQUE 20. ÉVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UNION EUROPÉENNE (2008-2023)**

Actualisation du graphique 35 (page 113) du rapport OTP n°11



Sources : Puertos del Estado (Espagne), IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - Portugal)

Note: l'UE-27 avant 2013 n'inclut pas la Croatie. L'UE-27 depuis 2020 n'inclut pas le Royaume-Uni.

En 2023, le trafic maritime de marchandises de la péninsule Ibérique vers et depuis le reste de l'Europe a atteint **153,3 millions de tonnes**. Il a été généré à **84,5 % par l'Espagne** et à **15,5 % par le Portugal**.

Pour l'Espagne, les marchandises reçues ont représenté **60,4 %** (78,2 millions de tonnes) et les marchandises expédiées **39,6 %** (51,3 millions de tonnes). Le Portugal affiche des pourcentages proches, avec **59 %** de marchandises débarquées (14 millions de tonnes) et **41 %** de marchandises embarquées (9,8 millions de tonnes).

Selon le graphique 20, le transport maritime de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'UE sur la période 2008-2023 se caractérise par une tendance à la croissance entre 2013 et 2022, suivie d'une légère baisse en 2023. Sur la période 2008-2020, il a augmenté de **+27,4 %**, de **+22,9 %** entre l'Espagne et l'UE, et de **+51,6 %** entre le Portugal et l'UE.

Sur la période 2020-2023, cette tendance à la croissance s'est maintenue : **+8,7 %** entre la péninsule Ibérique et l'UE27, **+9,5 %** entre l'Espagne et l'UE et **+4,8 %** entre le Portugal et l'UE.

Les cinq principaux pays en termes d'échanges avec la péninsule Ibérique (dans l'ordre : Italie, Turquie, Pays-Bas, Royaume-Uni et France) représentent près de **60%** du total européen.

Le conflit entre Russie et Ukraine a généré une baisse de **-61%** des échanges entre péninsule Ibérique et Russie sur la période 2019-2023. Cette diminution est moins forte (**-7%**) avec l'Ukraine.

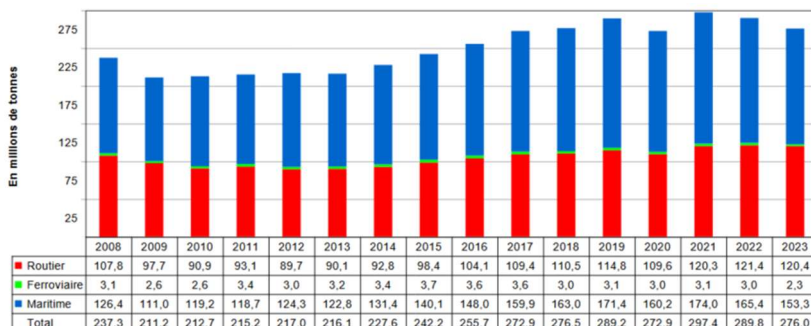
# Evolution

Ci-après sont résumées les données relatives aux flux de marchandises recueillies dans ce document et dans les documents antérieurs de l'OTP :

- Données 2001 : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (avril 2003)
- Données 2002 : Document n° 3 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2003)
- Données 2003 : Supplément au Document n° 3, Principales données actualisées pour l'année 2003 (novembre 2004)
- Données 2004 : Document n° 4 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (mai 2006)
- Données 2005 : Supplément au Document n° 4, Principales données actualisées pour l'année 2005 (août 2007)
- Données 2006 : Document n° 5 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2008)
- Données 2007 et 2008 : Supplément au Document n° 5, Principales données actualisées pour les années 2007 et 2008 (août 2010)
- Données 2009 : Document n° 6 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2011)
- Données 2010 et 2011 : Supplément au Document n° 6, Principales données actualisées pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013)
- Données 2012 : Document n° 7 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2014)
- Données 2013 et 2014 : Supplément au Document n° 7, Principales données actualisées pour les années 2013 et 2014 (juillet 2016)
- Données 2015 : Document n° 8 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (mai 2018)
- Données 2016 : Supplément au Document n° 8, Principales données actualisées pour l'année 2016 (décembre 2019)
- Données 2017 : Document n° 9 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2020)
- Données 2018 : Supplément au Document n° 9, Principales données actualisées pour l'année 2018 (décembre 2021)
- Données 2019 et 2020 : Document n° 10 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (décembre 2023)
- Données 2021 et 2022 : Document n° 11 de l'Observatoire des Trafics Pyrénéens (mai 2025)
- Données 2023 : le présent document .

**GRAPHIQUE 21. ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE (2008-2023)**

Actualisation du graphique 37 (page 117) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

**TABLEAU 13 ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE (2008-2023)**

Actualisation du tableau 23 (page 117) du rapport OTP n°11

	Evolution 2008/2023		En un an (2021/2022)	En un an (2022/2023)
	Total	Moyenne annuelle		
<b>Total</b>	<b>16 %</b>	<b>1,1%</b>	<b>-2,5%</b>	<b>-4,8%</b>
Routier	12 %	0,8%	0,9%	-0,9%
Ferroviaire	-26 %	-2,1%	-3,9%	-22,6%
Maritime	21 %	1,4%	-4,9%	-7,4%

Source : Données OTP

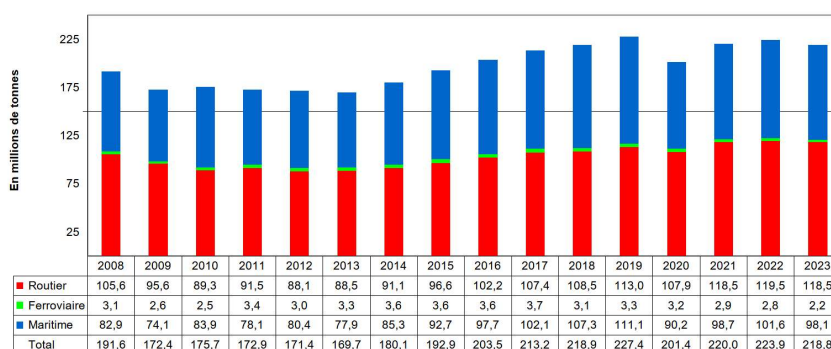
Le flux total de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe en 2023 a atteint **276,0 Mt**.

La période 2008-2023 se caractérise par une croissance continue entre 2013 et 2019, de **+33,8 %**, suivie d'un comportement irrégulier entre 2019 et 2021, et d'une baisse de **-7,2%** entre 2021 et 2023.

Cette évolution négative est due principalement à la diminution du transport maritime (**-11,9%**).

**GRAPHIQUE 22. ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 (2008-2023)**

Actualisation du graphique 38 (page 118) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

**TABLEAU 14. ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 (2008-2023)**

Actualisation du tableau 24 (page 118) du rapport OTP n°11

	Evolution 2008/2023		En un an (2021/2022)	En un an (2022/2023)
	Total	Moyenne annuelle		
<b>Total</b>	<b>14 %</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,8%</b>	<b>-2,3%</b>
Routier	12 %	0,8%	0,9%	-0,9%
Ferroviaire	-29 %	-2,4%	-4,7%	-20,3%
Maritime	18 %	1,2%	3,0%	-3,5%

Source : Données OTP

La relation péninsule Ibérique - reste de l'UE27 se caractérise par une croissance continue de **32,6 %** entre 2012 et 2019, grâce au développement du transport routier et du transport maritime.

Entre 2019 et 2023, l'échange de marchandises s'est stabilisé autour de **220 millions de tonnes**, malgré les différences d'évolution des divers modes de transport. Entre 2021 et 2023, les transports routier et maritime sont restés stables, tandis que le transport ferroviaire a diminué de **-24,0 %**.

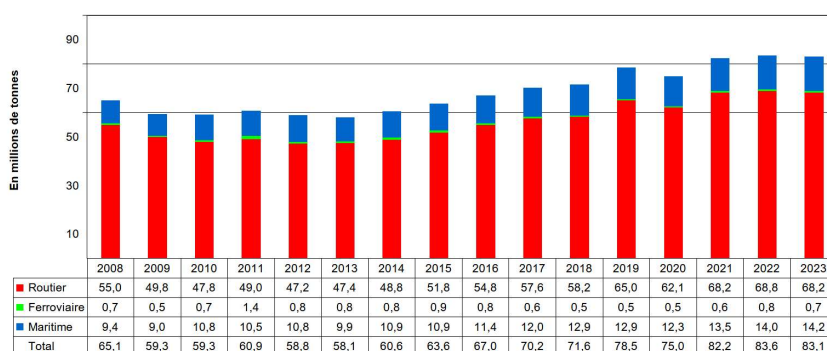
Sur la période 2008-2023, l'ensemble des modes a enregistré une croissance de **14,2 %**. Le transport routier a été, en général, le principal mode utilisé pour l'échange de marchandises avec le reste de l'UE, avec une part comprise entre **50 % et 56 %**. En 2022 et 2023, ce pourcentage s'établit à **54 %**.

Le transport maritime a été l'autre mode dominant, avec des parts entre **43 % et 49 %**. En 2023, ce pourcentage est de **44,8 %**.

Le transport ferroviaire oscille entre **1 % et 2 %** des marchandises échangées, selon les années.

**GRAPHIQUE 23. ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008-2023)**

Actualisation du graphique 39 (page 119) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

**TABLEAU 15. ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2008-2023)**

Actualisation du tableau 25 (page 119) du rapport OTP n°11

	Evolution 2008/2023		En un an (2021/2022)	En un an (2022/2023)
	Total	Moyenne annuelle		
<b>Total</b>	<b>28 %</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,6%</b>	<b>-0,5%</b>
Routier	24 %	1,6%	0,9%	-0,9%
Ferroviaire	9 %	0,6%	30,6%	-4,4%
Maritime	50 %	3,0%	3,8%	1,3%

Source : Données OTP

Les échanges de marchandises **entre la France et la péninsule Ibérique** ont suivi une tendance croissante, en particulier entre 2013 et 2019. Durant cette période, ils ont augmenté de **+35,1 %**, grâce au développement du transport routier et du transport maritime.

Par la suite, entre 2019 et 2023, la croissance a été plus modérée avec une hausse de **+5,9 %**, générée par l'augmentation du transport maritime (**+9,5 %**) et, dans une moindre mesure, du transport routier (**+4,9 %**) et du transport ferroviaire qui, bien qu'en forte hausse (**+42,5 %**), a peu d'incidence sur le total.

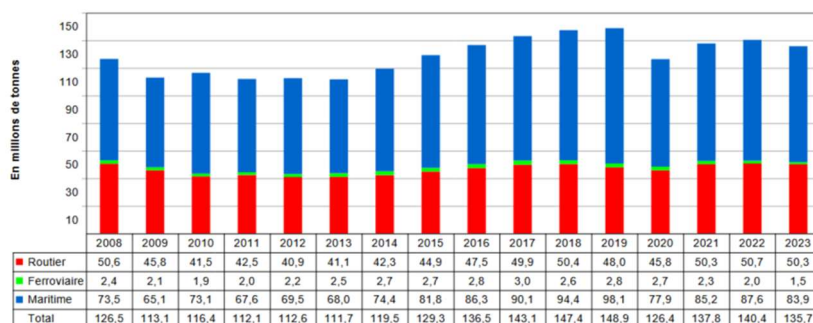
Entre la péninsule Ibérique et la France, l'importance du transport routier est évidente. Sur la période analysée, la part du transport routier s'est toujours située au dessus de **80 %**. En 2023, elle était de **82,1 %**.

La part du transport maritime se situait entre **16 % et 18 %** entre 2010 et 2023, atteignant **17,1 %** en 2023.

Quant au transport ferroviaire, depuis 2017 sa part est restée inférieure à **1 % (0,9 % en 2023)**.

**GRAPHIQUE 24. ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008-2023)**

Actualisation du graphique 40 (page 120) du rapport OTP n°11



Source : Données OTP

**TABLEAU 16. ÉVOLUTION RELATIVE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-27 SANS LA FRANCE (2008-2023)**

Actualisation du tableau 26 (page 120) du rapport OTP n°11

	Evolution 2008/2023		En un an (2021/2022)	En un an (2022/2023)
	Total	Moyenne annuelle		
<b>Total</b>	<b>7 %</b>	<b>0,5%</b>	<b>1,9%</b>	<b>-3,3%</b>
Routier	-1 %	0,0%	0,9%	-0,9%
Ferroviaire	-39 %	-3,5%	-13,6%	-26,3%
Maritime	14 %	1,0%	2,9%	-4,2%

Source : Données OTP

Sur la période 2008-2023, les échanges de marchandises avec l'UE27 sans la France se sont caractérisés par une croissance continue de **33,3 %** entre 2013 et 2019, grâce notamment au développement du transport maritime. Après la baisse enregistrée en 2020, les échanges ont connu une hausse jusqu'en 2022 puis une diminution de **-3,3 %** en 2023.

Entre 2020 et 2023, le transport routier a progressé de **+9,8 %**, le transport maritime de **+7,7 %**, tandis que le transport ferroviaire a baissé de **-45,1 %**. Globalement, le transport de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE27 sans la France a augmenté de **+7,3 %** entre 2020 et 2023.

Le transport maritime est le plus utilisé avec une part supérieure à **60 %** depuis 2010. En 2023, cette part s'est établie à **61,8 %**. Le reste des marchandises a été transporté principalement par route, avec une part de **37,1 %** en 2023, et seulement 1,1% pour le transport ferroviaire.

- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible – Dirección General de Carreteras
- OTP
- Ministère des Transports - DREAL Occitanie
- Autoroutes Sud de France (ASF)
- Conseils départementaux des Pyrénées-Atlantiques, Haute-Garonne et Pyrénées-Orientales
- Province du Guipuzkoa
- Directions des tunnels du Somport et de Bielsa-Aragnouet
- Directions Interdépartementales des Routes Atlantique et Sud-Ouest
- INE (Instituto Nacional de Estadística)
- RENFE
- Euskotren
- Comboios de Portugal
- AENA S.A. (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)
- ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil - Portugal)
- Enquête Transit 2010
- Enquêtes Autoroutes 2013-2014
- Enquête Cerema 2021
- Eurostat-Transport [rail\_go\_intgong] y [rail\_go\_intcmgm]
- Puertos del Estado (Espagne)
- IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - Portugal)