

Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°9
DECEMBRE 2019

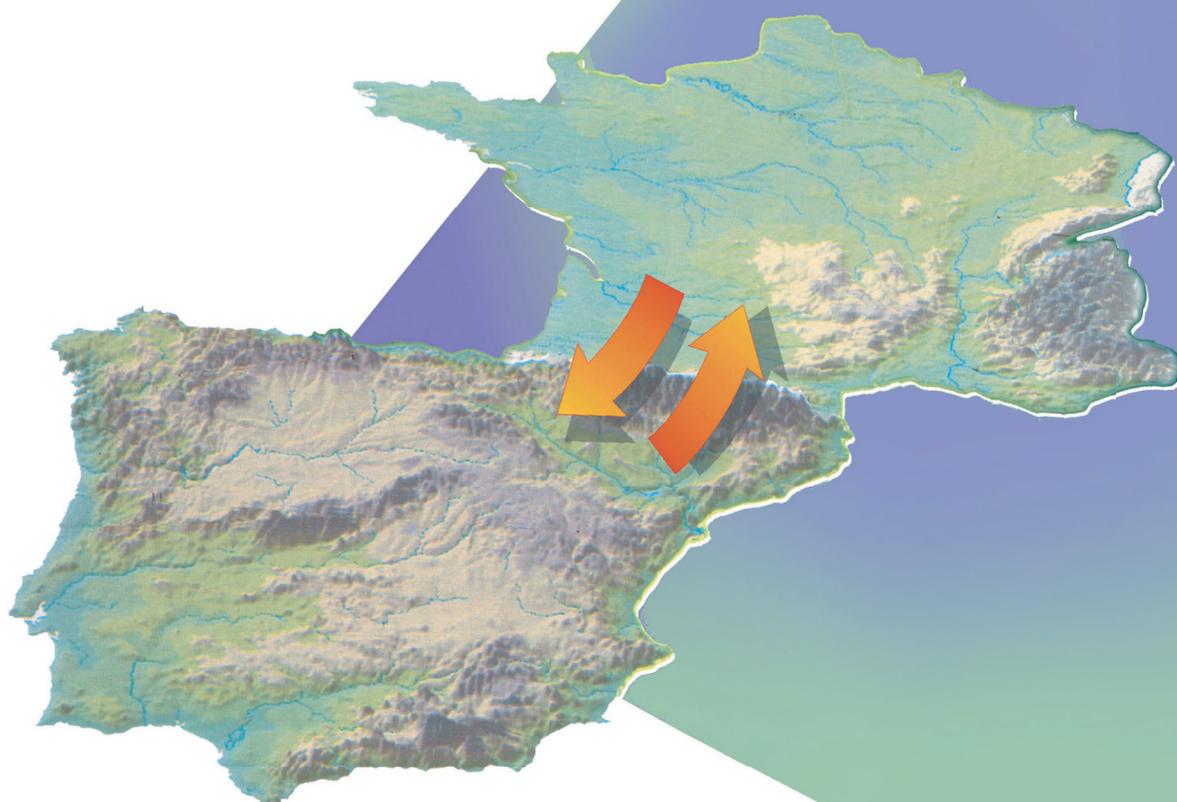


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA







INFORMATIONS

Titre de l'ouvrage :

Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.
Document n° 9, décembre 2019

Auteur :

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Année d'édition : 2019

Traduction en français :

Cerema Sud-ouest

Publication en espagnol:

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana :
www.mitma.gob.es
Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado :
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Publication en français:

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie
www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr

COORDINATION

FRANCE

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire
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 de Transportes, Movilidad y
Agenda Urbana**
Secretaría General de Transporte y Movilidad

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

www.mitma.gob.es



SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE	9
1.1. Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.....	9
1.2. Objectifs de l'OTF.....	10
1.3. Cadre socio-économique.....	10
1.4. Infrastructures de transport.....	10
1.5. Flux de voyageurs.....	11
1.6. Flux de marchandises.....	11
2. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE.....	12
2.1. Contexte européen.....	12
2.2. Résumé de la construction de l'Union Européenne.....	13
2.3. Réseau européen de transport (RTE-T).....	15
2.4. Évolution démographique.....	17
2.5. Données économiques générales.....	22
2.6. Commerce extérieur.....	25
2.7. Taux de motorisation.....	31
3. INFRASTRUCTURES.....	33
3.1. Routes.....	33
3.2. Rail.....	45
3.3. Aéroports.....	51
3.4. Ports.....	54
4. TRAFIC DE VOYAGEURS.....	57
4.1. Trafic routier.....	57
4.2. Trafic ferroviaire.....	64
4.3. Trafic aérien.....	67
4.4. Synthèse du transport de voyageurs.....	72
4.5. Évolution du transport de voyageurs entre 2001 et 2017.....	74
5. FLUX DE MARCHANDISES.....	80
5.1. Trafic routier.....	80
5.2. Trafic ferroviaire.....	85
5.3. Trafic maritime.....	88
5.4. Synthèse du transport de marchandises.....	92
5.5. Évolution du transport de marchandises entre 2001 et 2017.....	94
6. CONCLUSION.....	100



INDEX DES CARTES

Carte 1. Carte politique de l'Europe (au 01/12/2019).....	12
Carte 2. Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) – les corridors du réseau central.....	16
Carte 3. Densité de population en Europe en 2017 (NUTS 2).....	20
Carte 4. Évolution démographique en Europe entre 2010 et 2017 (NUTS 2).....	21
Carte 5. PIB régional (NUTS 2) en 2017 exprimé en SPA (UE-28=100).....	25
Carte 6. Réseau routier pyrénéen structurant (2019).....	33
Carte 7. Trafic moyen journalier sur les principaux axes des Pyrénées en 2017.....	35
Carte 8. Réseau routier structurant proche des Pyrénées en 2017 et projets en cours.....	42
Carte 9. Réseau routier, Horizon RTE-T (2019).....	45
Carte 10. Réseau ferroviaire européen (2019).....	46
Carte 11. Réseau ferroviaire du secteur pyrénéen (2019).....	46
Carte 12. Réseau ferroviaire de passagers, Horizon RTE-T (2019).....	50
Carte 13. Réseau ferroviaire de marchandises, Horizon RTE-T (2019).....	51
Carte 14. Aéroports du réseau RTE-T (2019).....	52
Carte 15. Aéroports des territoires non insulaires du Portugal, Espagne et France.....	53
Carte 16. Ports de la RTE-T (2019).....	54
Carte 17. Ports des territoires non insulaires du Portugal, de l'Espagne et de la France.....	55
Carte 18. Trafic des principaux aéroports de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe en 2017.....	71
Carte 19. Répartition du trafic de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2017 (en millions de voyageurs).....	73
Carte 20. Marchandises reçues dans les ports de la Péninsule ibérique depuis le reste de l'UE-28 en 2017.....	90
Carte 21. Marchandises envoyées depuis les ports de la Péninsule ibérique vers le reste de l'UE-28 en 2017.....	90
Carte 22. Répartition du flux de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2017 (en millions de tonnes).....	93



INDEX DES TABLEAUX

Tableau 1. Démographie de l'Espagne, de la France et du Portugal en 2017.....	17
Tableau 2. Population des régions proches des Pyrénées en 2017.....	19
Tableau 3. Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2017 (en milliards d'euros).....	26
Tableau 4. Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2017 (en millions de tonnes).....	28
Tableau 5. Points de passage frontaliers des Pyrénées.....	34
Tableau 6. Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2017, et répartition échange-transit (en millions de voyageurs).....	62
Tableau 7. Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2017 et répartition échange-transit (en millions de voyageurs).....	64
Tableau 8. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes internationales.....	65
Tableau 9. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes régionales.....	65
Tableau 10. Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes locales.....	66
Tableau 11. Répartition des passagers par voie aérienne de la Péninsule ibérique, selon l'origine /destination en 2017.....	70
Tableau 12. Synthèse des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2017.....	72
Tableau 13. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique.....	75
Tableau 14. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'ex UE-15 + Suisse + Norvège.....	76
Tableau 15. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France.....	77
Tableau 16. Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 (hors France) + Suisse + Norvège.....	79
Tableau 17. Estimation des tonnages moyens transportés par des poids-lourds en 2017....	84
Tableau 18. Estimation du tonnage de marchandises transporté par route à travers les Pyrénées en 2017.....	84
Tableau 19. Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination (en pourcentage).....	85
Tableau 20. Répartition des flux de marchandises selon l'origine et la destination (en tonnage).....	85
Tableau 21. Répartition du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe, en millions de tonnes (2017).....	89
Tableau 22. Synthèse des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2017.....	92
Tableau 23. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique.....	95
Tableau 24. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15.....	96
Tableau 25. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et la France..	97
Tableau 26. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE sans la France.....	98
Tableau 27. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe sans l'UE-15.....	99



INDEX DES GRAPHIQUES

Graphique 1. Évolution de la population de l'Espagne, de la France, et du Portugal entre 1960 et 2017.....	18
Graphique 2. Évolution de la population des régions proches des Pyrénées entre 1990 et 2017.....	19
Graphique 3. Évolution du PIB aux prix du Marché en PPA (UE-28=100) - (période 2000-2017).....	22
Graphique 4. Évolution du PIB en prix du Marché en milliers d'Euros par habitant - (période 2000-2017).....	23
Graphique 5. Évolution du PIB des régions proches des Pyrénées en standard de pouvoir d'achat (SPA) (UE-28=100) - (période 2015-2017).....	24
Graphique 6. Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2001 et 2017 (en milliards d'Euros).....	27
Graphique 7. Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique entre 2001 et 2017 (en millions de tonnes).....	29
Graphique 8. Commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en 2017 (%).....	30
Graphique 9. Part de l'Espagne et du Portugal dans le commerce avec l'Europe géographique en 2017 (%).....	31
Graphique 10. Évolution du taux de motorisation entre 2001 et 2017 (nombre de véhicules par millier d'habitants).....	32
Graphique 11. Trafic moyen journalier annuel aux points de passage frontaliers pendant l'année 2017 (tous véhicules confondus).....	36
Graphique 12. Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A63 en 2017 (Biriadou).....	38
Graphique 13. Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A9 en 2017 (Le Perthus).....	38
Graphique 14. Trafic moyen journalier par type de jour sur les autoroutes côtières en 2017.....	39
Graphique 15. Trafics moyens mensuels sur les autoroutes côtières en 2017.....	40
Graphique 16. Évolution du trafic moyen annuel des deux autoroutes.....	41
Graphique 17. Trafics moyens journaliers annuels transfrontaliers des véhicules légers en 2017 (total des deux sens de circulation).....	59
Graphique 18. Évolution du trafic moyen journalier annuel sur l'ensemble de la chaîne des Pyrénées.....	60
Graphique 19. Évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers sur les autoroutes pyrénéennes entre 2001 et 2017.....	61
Graphique 20. Trafic moyen journalier d'autocars aux passages frontaliers durant l'année 2017 (somme des deux sens de circulation).....	63
Graphique 21. Évolution du flux de voyageurs ferroviaires de 2008 à 2017.....	67
Graphique 22. Répartition du trafic de passagers par voie aérienne entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2017.....	69
Graphique 22 bis. Évolution du flux aérien de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe entre 2001 et 2017.....	70
Graphique 23. Répartition modale des voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2017.....	72
Graphique 24. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique.....	75



Graphique 25. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 + la Suisse + Norvège.....	76
Graphique 26. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et la France.....	77
Graphique 27. Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 + Suisse + Norvège (sans la France).....	78
Graphique 28. Trafic moyen journalier des poids-lourds aux points de passage frontaliers en 2017.....	81
Graphique 29. Évolution du trafic moyen annuel des poids-lourds (y/c autocars) qui franchissent la frontière franco-espagnole.....	82
Graphique 30. Évolution du trafic moyen journalier annuel des poids-lourds (y/c autocars) sur les 2 autoroutes.....	83
Graphique 31. Évolution du trafic ferroviaire de marchandises, dans les deux sens, à travers les Pyrénées (en milliers de tonnes).....	86
Graphique 32. Pays d'origine et de destination des marchandises ferroviaires au nord des Pyrénées en 2017.....	87
Graphique 33. Répartition du transport de marchandises des ports de la Péninsule ibérique par pays d'origine ou de destination en 2017.....	88
Graphique 34. Évolution des échanges de marchandises par voie maritime entre la Péninsule ibérique et l'UE entre 2001 et 2017.....	91
Graphique 35. Répartition modale des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2017.....	92
Graphique 36. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique.....	95
Graphique 37. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15.....	96
Graphique 38. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et la France.....	97
Graphique 39. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 sans la France.....	98
Graphique 40. Évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe sans l'UE-15.....	99



1. PRÉAMBULE

Le présent rapport constitue le document n° 9 publié par l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est basé sur le travail réalisé conjointement par les ministères espagnol et français en charge des transports, avec l'objectif commun de mettre en place un instrument permanent de mesure des flux de transports existants à la frontière des Pyrénées.

Le document n° 9 présente les chiffres de l'année 2017. Pour le calcul des flux de voyageurs sur la route, le document n° 9 intègre 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 permettent d'actualiser la connaissance des taux d'occupation des véhicules légers et des autocars, des origines et des destinations des voyageurs ainsi que le motif de leurs déplacements.

Pour le calcul des tonnages de marchandises transportées par la route, ainsi que leur répartition par origine et destination, le document n° 9 utilise les résultats de l'enquête « Transit » de l'année 2010.

En résumé, le document n° 9 décrit l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises entre 2001 et 2017.

1.1. OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRÉNÉES

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

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

L'OTP a été conçu comme un groupe de travail conjoint, composé de personnels des ministères chargés des transports des deux pays. Ses objectifs sont centrés sur l'élaboration d'une base de données commune sur les flux de transports transfrontaliers, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Elle prend en compte tous les modes de transport.

Après vingt années de fonctionnement, l'OTP a démontré qu'il constitue un instrument efficient, très utile pour les administrations concernées ainsi que pour l'analyse statistique du système complexe des transports entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe.



1.2. OBJECTIFS DE L'OTP

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

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

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

Le travail consiste à rassembler, homogénéiser, harmoniser et donner un format intermodal à l'ensemble de ces données, afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. À cet égard, l'OTP est conçu comme un instrument ouvert sur l'extérieur et entretient des contacts avec les entités qui, d'un point de vue technique, contribuent à atteindre ses objectifs.

1.3. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les flux de transport à travers les Pyrénées, tant de voyageurs que de marchandises, s'inscrivent dans un contexte socio-économique prenant en compte le cadre régional des communautés frontalières des deux pays ainsi que le contexte européen. Celui-ci s'est ouvert largement vers l'est depuis la création de l'OTP.

C'est ainsi que le contenu de ce chapitre traite de la dimension européenne, puis de la dimension nationale, et enfin de la dimension régionale.

Les données géographiques se rapportent, dans la mesure du possible, à la totalité de l'Europe géographique.¹

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 Europe géographique : les 28 pays de l'Union européenne ainsi que l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, l'Islande, le Kosovo, la Macédoine, la Moldavie, le Monténégro, la Norvège, la Russie, la Serbie, la Suisse, la Turquie et l'Ukraine.



1.5. FLUX DE VOYAGEURS

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

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 pour l'un des deux pays ;
- Un deuxième groupe, constitué par les voyageurs aériens, dans lequel sont décrits les flux entre les aéroports de la Péninsule ibérique (Espagne et Portugal) et les autres aéroports de l'Europe géographique.

1.6. FLUX DE MARCHANDISES

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

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

Comme pour les voyageurs, les flux de marchandises peuvent être répartis en deux groupes distincts :

- Le premier est relatif aux modes de transports terrestres (poids-lourds et trains), pour lesquels tous les véhicules qui franchissent la frontière sont comptés par l'OTI, quelle que soit l'origine ou la destination ;
- Le second concerne le mode maritime, pour lequel l'OTI compte uniquement les flux entre les ports de la péninsule Ibérique et ceux du reste de l'Europe géographique.

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

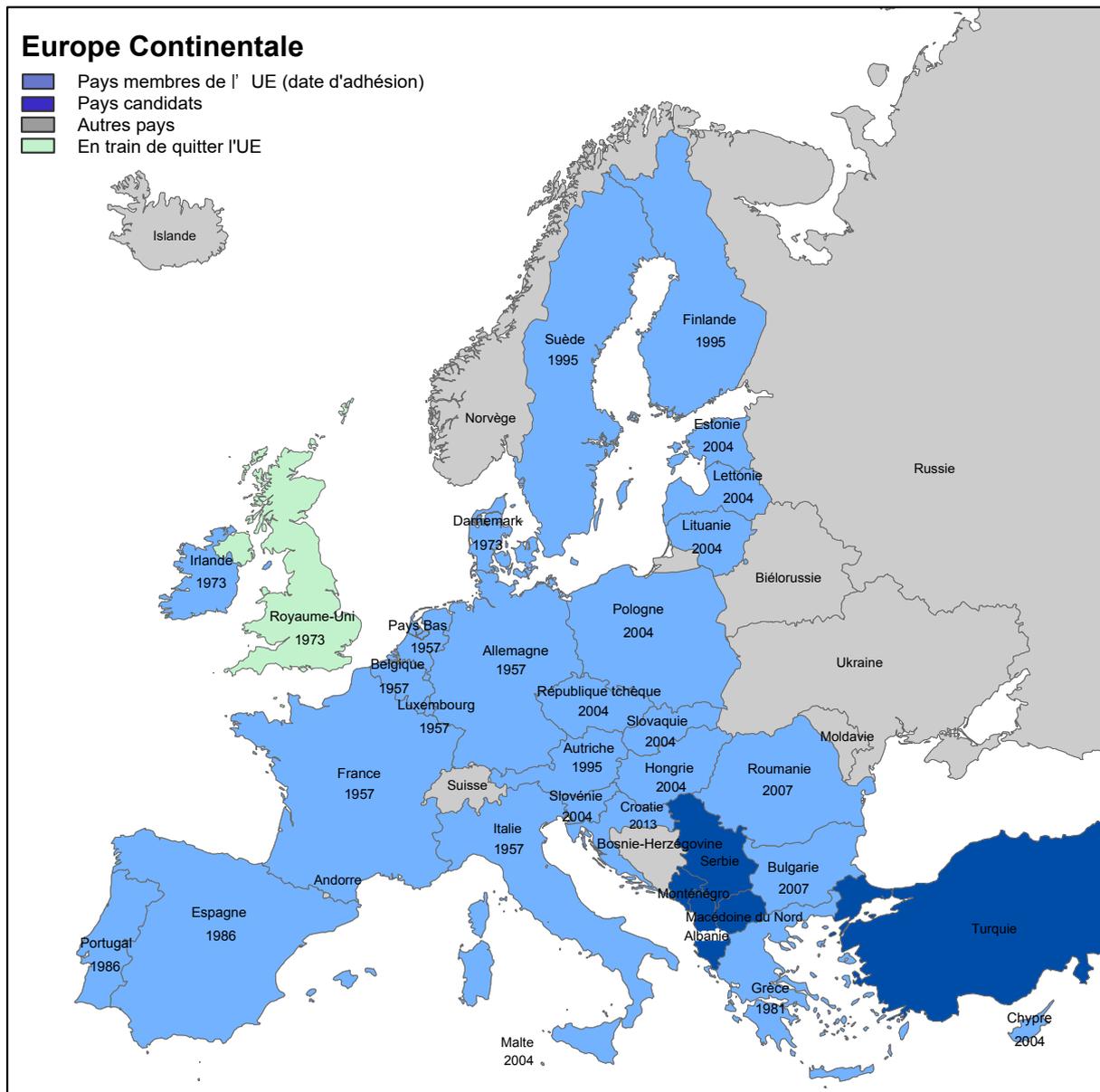


2. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

2.1. CONTEXTE EUROPÉEN

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

CARTE 1 : CARTE POLITIQUE DE L'EUROPE (au 01/12/2019)





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 23 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.
- 2019 :** 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 2017.

ex UE-15 : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède.

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

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

Reste Europe² : Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Îles Féroé, Géorgie, Groenland, Islande, Kosovo, Liechtenstein, Moldavie, Norvège, Russie, San 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 réseaux :

1. Le réseau central ou principal : 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
- Oriental - Méditerranée Orientale
- Scandinavie - Méditerranée
- Rhin - Alpes
- Atlantique
- Mer du Nord - Méditerranée
- Rhin - Danube

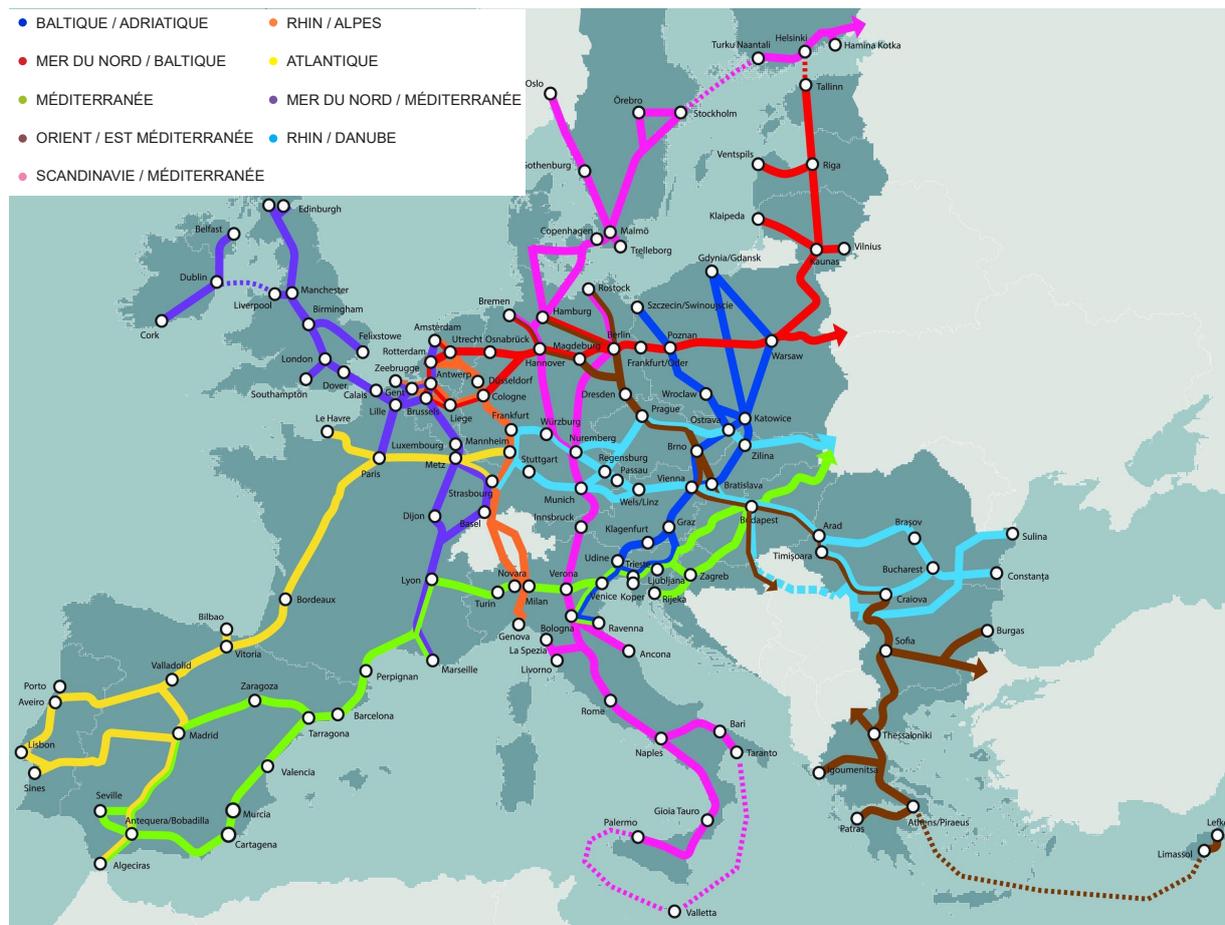
² Les données concernant le Groenland et les îles Féroé sont classées dans la catégorie «Reste de l'Europe» dans les figures 6, 7, 8, 22, 23, 24, 33, 37 et 38 et dans les tableaux 3, 4, 12, 13, 14, 22, 25 et 26, car des statistiques distinctes sont disponibles pour le Danemark.



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-EUROPEEN 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-ouest 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 continuent de traverser la Hongrie jusqu'à leur 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 permet 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 ferroviaires à grande vitesse et des lignes parallèles conventionnelles, qui assureront la continuité transfrontalière entre Lisbonne, Madrid, Paris, Strasbourg, Mannheim et Le Havre. Le corridor a de fortes dimensions multimodales, utilisant des chemins de fer, des routes, des voies navigables et des 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 2017.

TABLEAU 1 : DÉMOGRAPHIE DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL EN 2017

	Population (en millions d'habitants)	Croissance de la population en 10 ans (2008-2017)	Croissance annuelle de la population (2016-2017)	Densité de la population (hab/km ²)	% de la population européenne
Espagne	46,53	1,9%	0,2%	92,0	9,1%
France *	64,62	4,0%	0,2%	117,7	12,6%
Portugal	10,31	-2,3%	-0,3%	111,8	2,0%
UE-28	511,37	2,2%	0,2%	115,9	100%

* France métropolitaine (sans les départements d'Outremer). Dans le présent document, le terme France désigne toujours la France métropolitaine; Données provisoires pour 2017 pour la France.

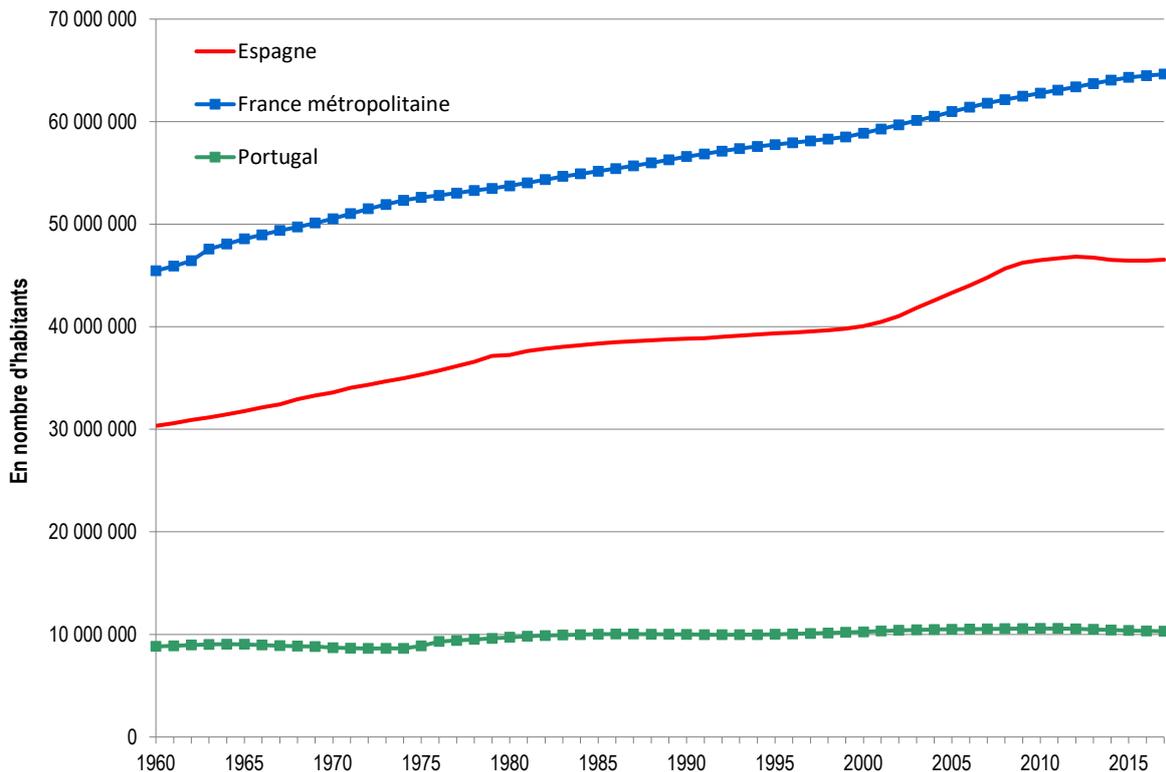
Sources : Eurostat. Population [demo_pjan] pour UE-28, Espagne et Portugal. INSEE pour France Métropolitaine.

En 2017, 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 (23,8%) avec 121,46 millions d'habitants. Un pourcentage qui reste identique à celui présenté dans le rapport n° 8 (données 2015).

La densité de population de la France métropolitaine (117,7 hab/km²) reste légèrement supérieure à la moyenne communautaire (115,9 hab/km²) et supérieure à celle du Portugal (111,8 hab/km²) et à celle de l'Espagne (92,0 hab/km²) en 2017.

Le graphique 1 présente l'évolution de la population en Espagne, en France et au Portugal entre 1960 et 2017.

GRAPHIQUE 1 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE L'ESPAGNE, DE LA FRANCE ET DU PORTUGAL ENTRE 1960 ET 2017



*Données provisoires en 2017 pour la France.
Sources : Eurostat - Population [demo_pjan] pour l'Espagne et le Portugal; INSEE pour France Métropolitaine.*

Au cours des dix dernières années, le taux de croissance démographique de la France (4%) est remarquable. La population espagnole croît à un rythme similaire à celui de l'UE-28, 1,9% contre 2,2% pour l'UE-28. Au cours de la même période, le Portugal a enregistré une baisse de la population de 2,3%. Entre 2016 et 2017, le taux de croissance démographique de l'Espagne, de la France et de l'UE-28 a été de 0,2%, tandis qu'au Portugal la population continue de baisser (-0,3%).

Le tableau 2 montre les principales caractéristiques de la population des régions frontalières pyrénéennes d'Espagne et de France pour l'année 2017. Il convient de noter qu'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 9 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 2017

	Population (en millions d'habitants)	Pourcentage de la population entre 15 et 64 ans	Croissance de la population en 10 ans (2008-2017)	Croissance annuelle de la population (2016-2017)	Densité de population (hab/km ²)
Pays basque	2,167	63,7%	0,4%	0,15%	299,9
Navarre	0,640	64,8%	3,8%	0,45%	61,6
Aragon	1,316	64,4%	-0,7%	-0,19%	27,6
Catalogne	7,441	65,3%	1,8%	0,45%	231,9
Aquitaine	3,414	61,6%	7,4%	0,61%	82,6
Midi-Pyrénées	3,031	62,1%	6,8%	0,52%	66,8
Languedoc- Roussillon	2,810	60,6%	8,8%	0,58%	102,6

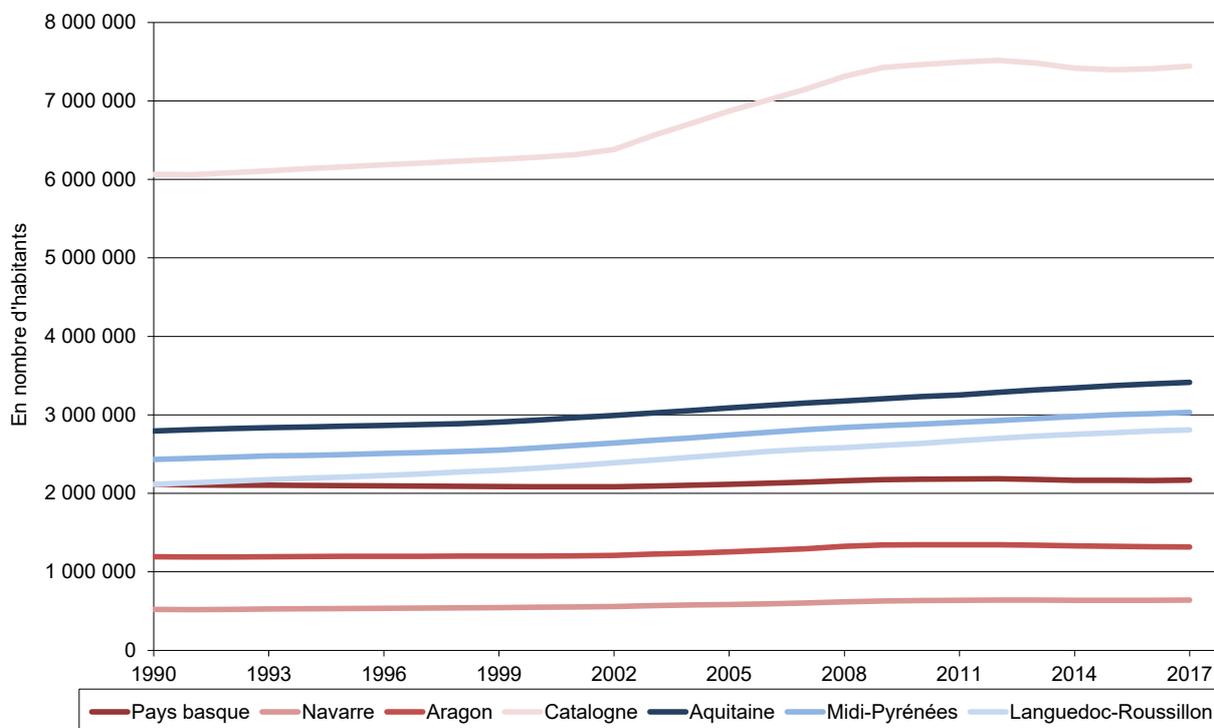
Source : Eurostat - Démographie - données régionales [demo_r_pjangroup].

La population des quatre régions frontalières espagnoles équivaut à un quart de la population de l'Espagne (24,9%), avec 11,6 millions d'habitants, et celle des trois régions françaises équivaut à 14,3% de la population de la France, avec 9,2 millions d'habitants.

Si l'on se réfère aux tranches d'âge, toutes les régions frontalières espagnoles présentent un pourcentage de population entre 15 et 64 ans supérieur à ceux des régions frontalières françaises, 64,9% pour les régions espagnoles contre 61,4% des régions françaises.

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 2017



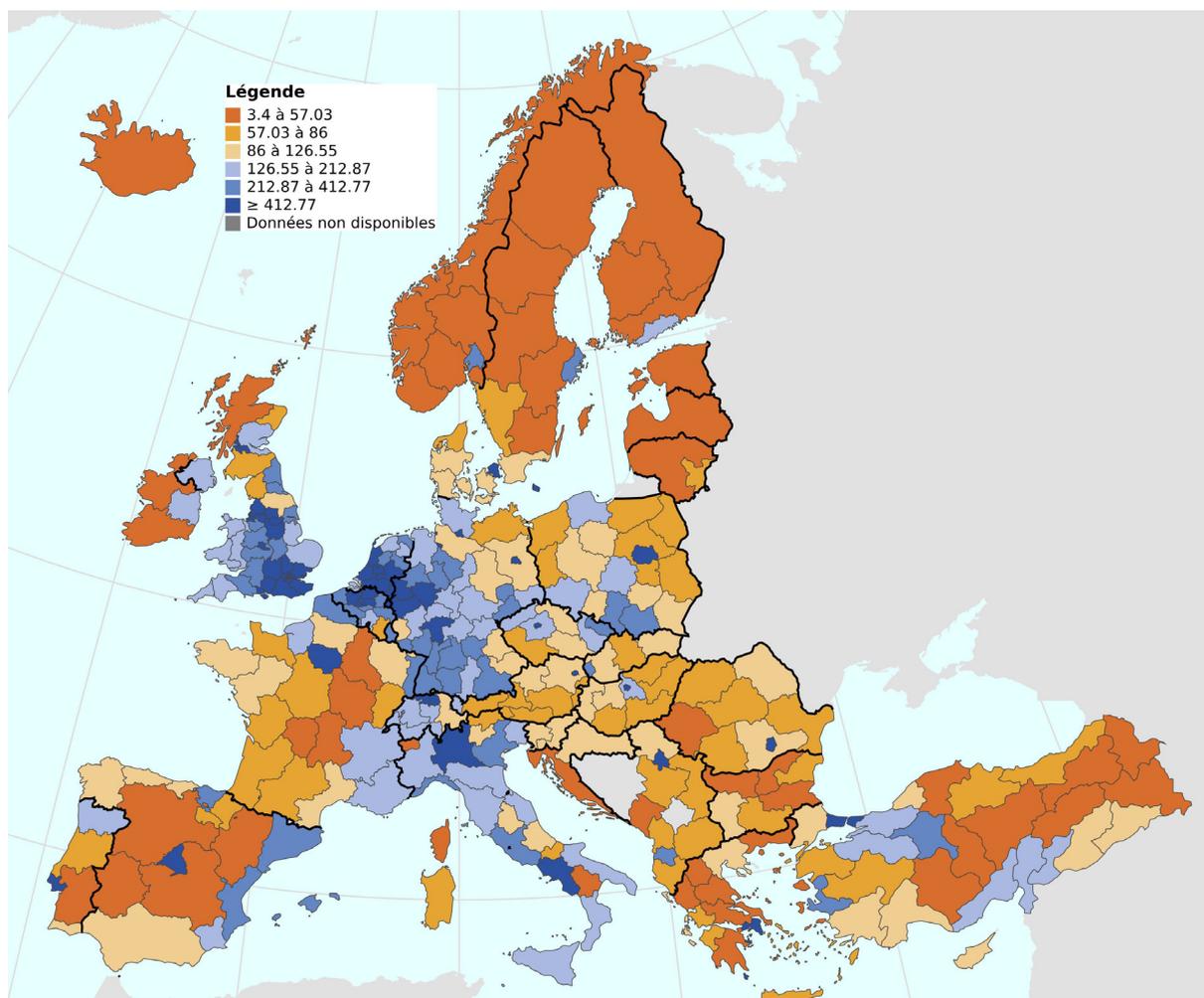
Source : Eurostat - Démographie - données régionales [demo_r_pjangroup].



Entre 2008 et 2017, la croissance de la population des régions frontalières françaises est remarquable, avec une moyenne de 7,6%, tandis que la croissance démographique des régions frontalières espagnoles est de 1,3%. L'Aragon est la seule des régions frontalières à avoir vu sa population réduite au cours de cette période (0,7%). La croissance de la population entre 2016 et 2017 dans les régions frontalières françaises et espagnoles présente des différences plus faibles, avec des valeurs respectivement de 0,6% et 0,3%.

La carte 3 indique la densité de population européenne, à l'échelle régionale NUTS 2, pour l'année 2017.

CARTE 3 : DENSITÉ DE POPULATION EN EUROPE EN 2017 (NUTS 2)



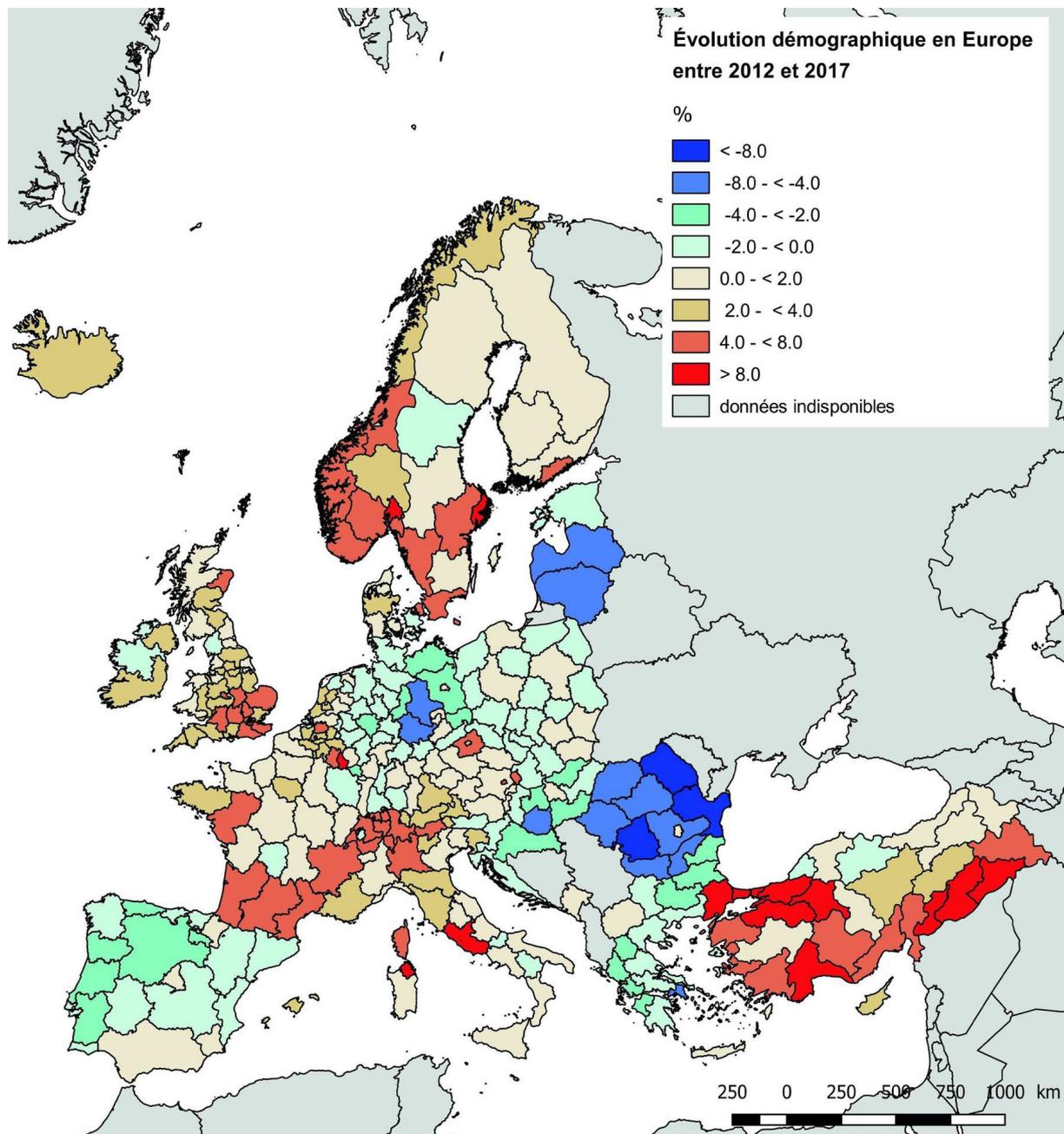
Source : Eurostat - Démographie [tgs00024].

La densité de population en Europe est plus élevée autour des principales capitales, notamment dans des pays comme la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

En Espagne, les valeurs les plus faibles de densité de population, inférieure à 50 habitants au km², se trouvent dans les communautés d'Aragon, d'Estrémadure, de Castille-León et de Castille-La Manche. En France, seul le Limousin a une densité aussi faible. En Espagne, les densités les plus fortes se situent dans la Communauté de Madrid, suivie du Pays basque, de la Catalogne et de la Communauté valencienne, et en France principalement en Île-de-France, suivie des régions Rhône-Alpes, PACA, Alsace et Nord Pas-de-Calais.

La carte 4 indique l'évolution démographique en Europe entre 2010 et 2017, à l'échelle régionale NUTS 2.

CARTE 4 : ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE EN EUROPE ENTRE 2010 ET 2017 (NUTS 2)



Source : Eurostat - Démographie - données régionales [demo_r_d2]an].

Les régions espagnoles connaissent une baisse démographique entre 2012 et 2017, à l'exception de la Navarre, de Madrid, de l'Andalousie, de Murcie et des îles Baléares.

En revanche, la plupart des régions françaises se caractérisent par une croissance de leur population sur la même période, à l'exception de la Lorraine et du Limousin.

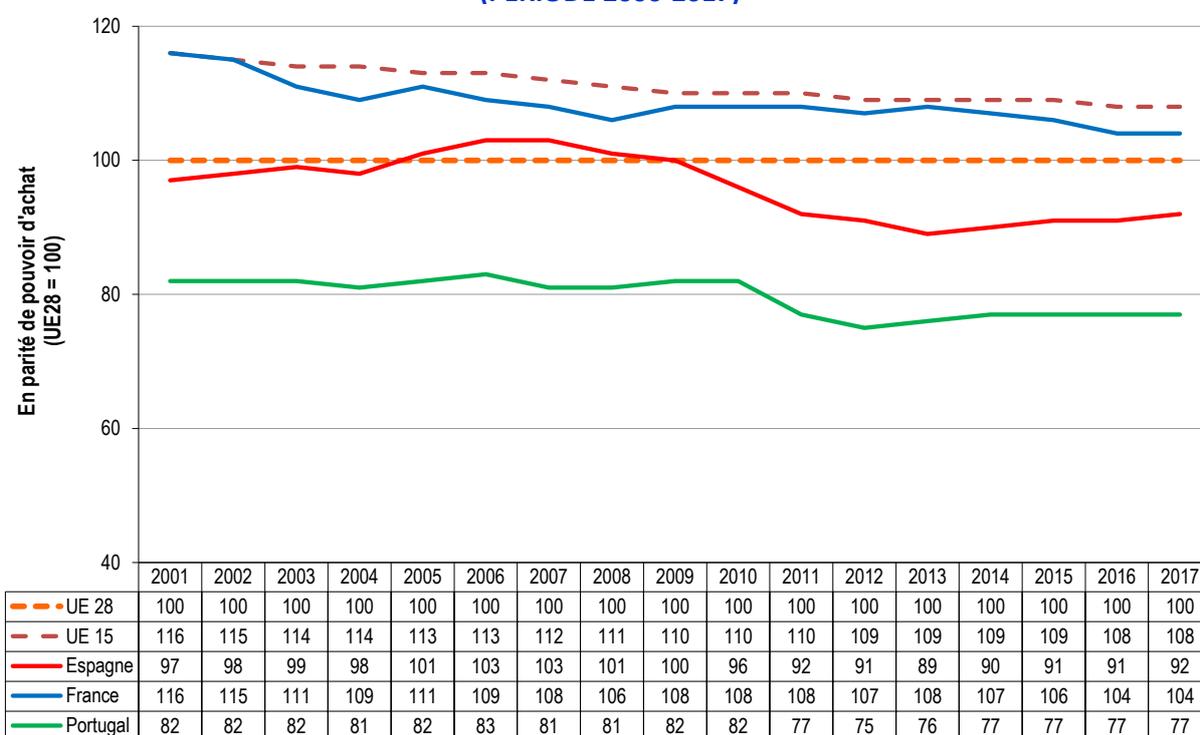


2.5. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

Ce paragraphe présente les principales données économiques de la France et de l'Espagne et de leurs régions frontalières 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 pour 2001 et 2017 sont analysées et comparées à leurs valeurs pour l'ensemble de l'Union européenne et de l'ex UE-15.

Le graphique 3 montre l'évolution du PIB par habitant en parité de pouvoir d'achat (PPA³), en prenant comme valeur de référence celle de l'Union européenne à 28 (UE-28 = 100).

**GRAPHIQUE 3 : ÉVOLUTION DU PIB AUX PRIX DU MARCHÉ EN PPA (UE-28=100)
(PÉRIODE 2000-2017)**



Source : Eurostat - Prix - Parité de pouvoir d'achat [prc_ppp_ind].

Si l'on prend la valeur de l'ensemble de l'UE-28 comme référence, on observe que l'Espagne et le Portugal ont connu une perte de leur pouvoir d'achat pendant la crise que l'Europe a vécue entre 2008 et 2014. Après cette période, et jusqu'en 2017, le Portugal a stabilisé l'écart de pouvoir d'achat par rapport à l'UE-28, tandis que pour l'Espagne cet écart se réduit légèrement, avec un pouvoir d'achat qui tend à se rapprocher de celui de l'UE-28. Dans les deux cas, ce pouvoir d'achat est inférieur au pouvoir d'achat moyen de l'UE-28

En ce qui concerne la France, les données indiquent que son niveau de pouvoir d'achat par rapport à l'UE-28 s'est maintenu tout au long de la période de crise, mais qu'il a diminué

³ La parité de pouvoir d'achat (PPA) est une unité monétaire artificielle qui élimine les différences de niveaux de prix entre les pays. Ainsi, un PPA 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.



depuis 2014. Toutefois, il reste supérieur à la moyenne de l'UE-28, mais inférieur à la moyenne de l'ex UE-15.

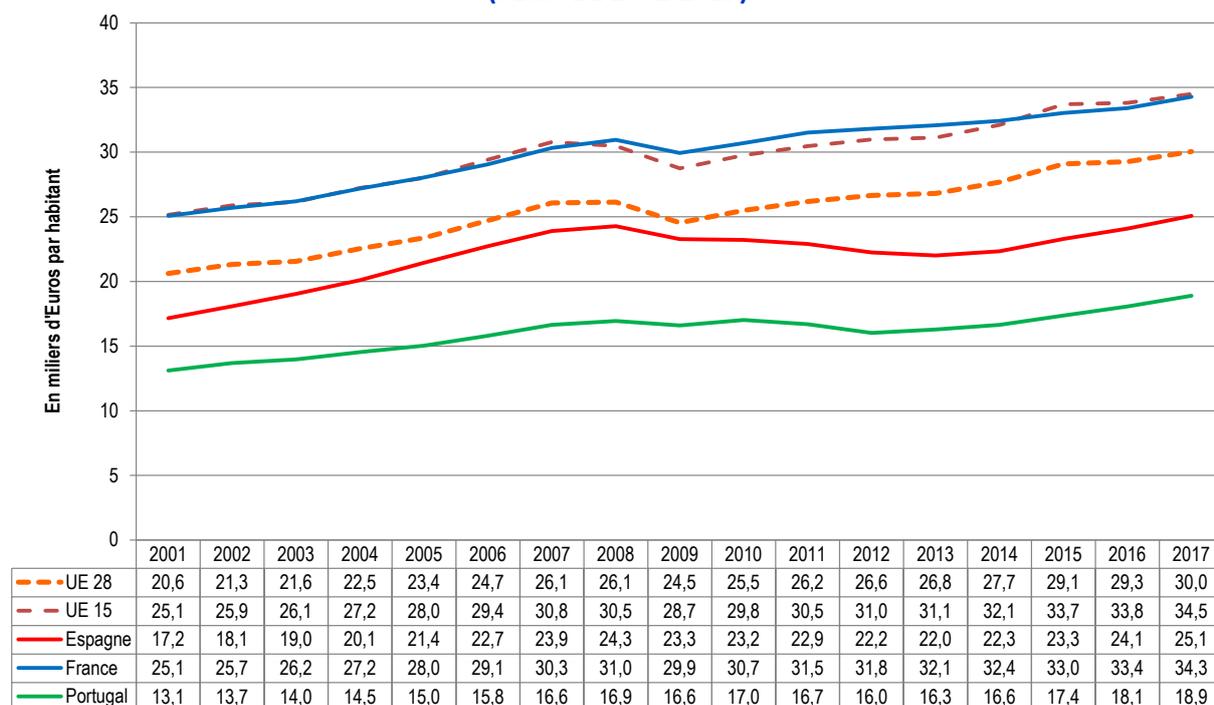
Au niveau européen, les données montrent que le pouvoir d'achat de l'UE-15 et celui de l'UE-28 tendent à se rapprocher.

L'unité « parité de pouvoir d'achat par habitant (UE-28 = 100) » atténue les phénomènes qui touchent l'ensemble de l'Europe, comme la crise économique de 2009. C'est pourquoi le graphique 4 montre l'évolution du PIB aux prix du marché (en milliers d'euros par habitant).

Le graphique 4 montre une tendance à la hausse du PIB par habitant depuis 2010 pour la France et depuis 2013 et 2014 pour le Portugal et l'Espagne.

En ce qui concerne la variation annuelle (2016-2017), les cinq entités représentées affichent une croissance supérieure à 2,0%, le Portugal et l'Espagne enregistrant la plus forte croissance du PIB par habitant, avec 4,6% et 4,1% respectivement.

GRAPHIQUE 4 : ÉVOLUTION DU PIB AUX PRIX DU MARCHÉ EN MILLIERS D'EUROS PAR HABITANT (PÉRIODE 2001-2017)



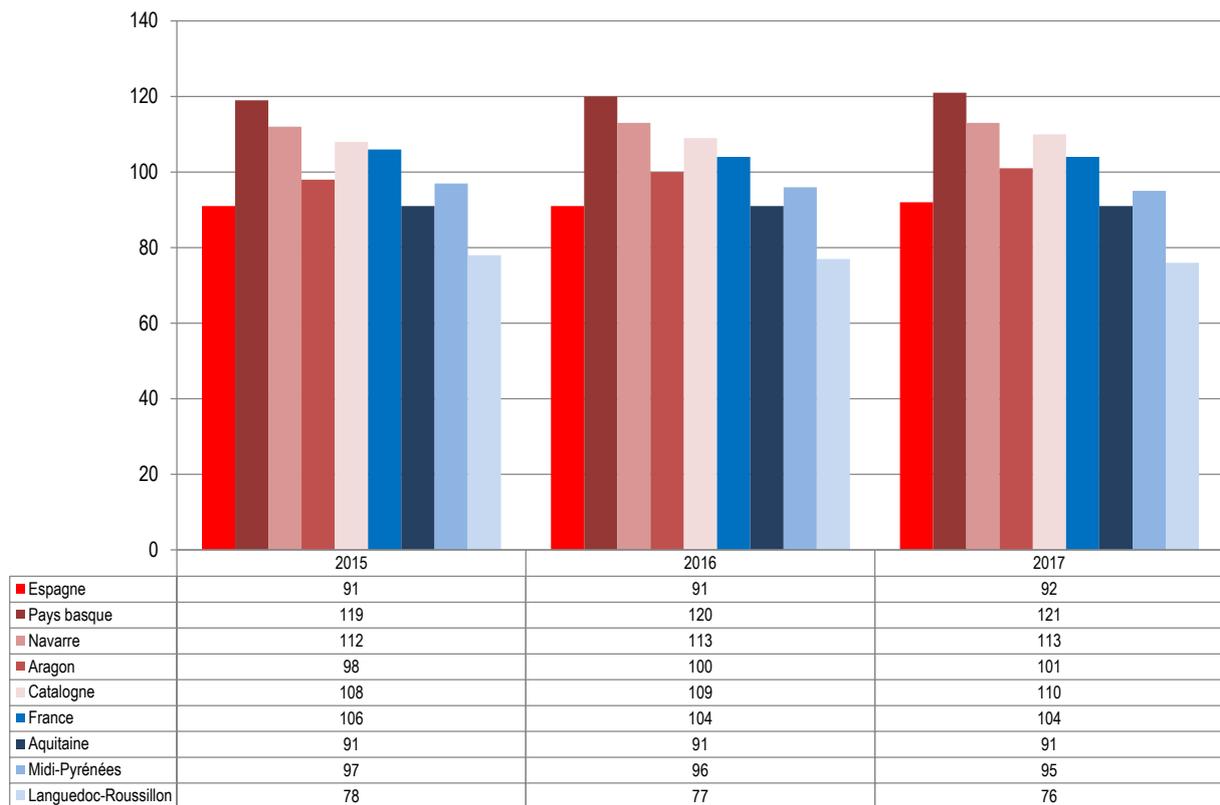
Source : Eurostat - Comptes nationaux annuels / PIB et principales composantes [nama_10_gdp] [tec00001].

La situation économique des régions frontalières est ensuite comparée d'après l'évolution du PIB en termes de standard de pouvoir d'achat (SPA)⁴ en pourcentage de la moyenne de l'UE-28, dans le graphique 5 suivant.

⁴ Le Standard de Pouvoir d'achat (SPA) est une monnaie commune artificielle pour exprimer les agrégats des comptes nationaux (par exemple, consommation agrégée, investissement global) lorsque les différences de niveau de prix sont ajustées à l'aide des PPA. Il garantit la comparabilité des résultats.



GRAPHIQUE 5 : ÉVOLUTION DU PIB DES REGIONS PROCHES DES PYRENEES, EN STANDARD DE POUVOIR D'ACHAT (SPA) (UE=100), SUR LA PÉRIODE 2015-2017



Les valeurs de 2016 et 2017 sont provisoires.

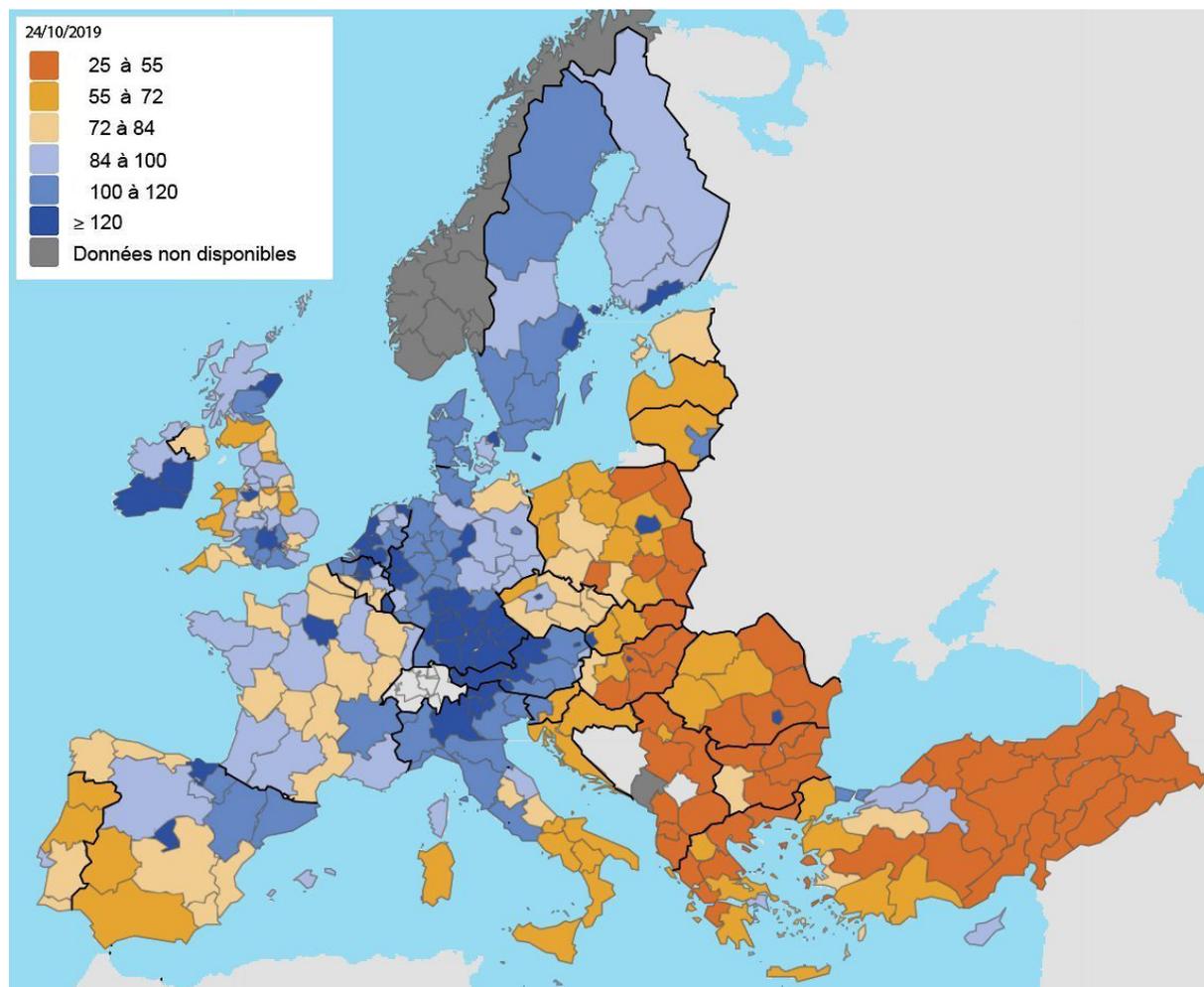
Source : Eurostat - Comptes Nationaux Annuels/Comptes économiques régionaux [nama_10r_2gdp].

On observe qu'entre 2015 et 2017, le rapport du PIB en termes de standard de pouvoir d'achat, entre les différentes régions frontalières de l'Espagne et de la France, est pratiquement inchangé. On constate un plus grand pouvoir d'achat des régions frontalières espagnoles par rapport aux régions frontalières françaises, bien que le pouvoir d'achat de l'ensemble de la France soit supérieur à celui de l'ensemble de l'Espagne.

Au niveau national, les quatre régions frontalières espagnoles ont un pouvoir d'achat supérieur à la moyenne espagnole, le pays basque étant la région la plus riche. Dans le cas français, ces trois régions frontalières présentent un pouvoir d'achat inférieur à la moyenne du pays, la région Midi-Pyrénées étant celle au pouvoir d'achat le plus élevé des trois.

La carte 5 indique le PIB en Europe, exprimé en SPA (UE-28 = 100), à l'échelle régionale NUTS 2, pour l'année 2017.

CARTE 5 : PIB RÉGIONAL (NUTS 2) EN 2017 EXPRIMÉ EN SPA PAR HABITANT (UE-28=100)



Source : Eurostat - Comptes Nationaux Annuels - Comptes économiques régionaux [t_nama_reg] [tgs00006].

Comme déjà présenté pour 2015 dans le document n° 8, en 2017, la distribution du PIB par habitant en SPA en Espagne se caractérise par une forte dissymétrie, avec des valeurs plus basses dans le sud et plus élevées dans le nord, en particulier dans les régions frontalières surtout au Pays Basque et à Madrid.

En France, seuls Rhône-Alpes et l'Île-de-France présentent un PIB par habitant en SPA supérieur à 100, mais l'Aquitaine et la région Midi-Pyrénées sont proches de ce seuil.

Si l'on regarde toute l'Europe, on remarque les régions économiques les plus importantes : Nord de l'Italie, Nord de la Belgique, Pays-Bas, Danemark, Suède, Autriche, Sud et Ouest de l'Allemagne, Sud de l'Irlande et Sud de l'Angleterre.

2.6. COMMERCE EXTÉRIEUR

En 2017, les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays européens s'élèvent à 433,9 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)⁵ est indiquée dans le tableau 3 ci-après.

⁵ Les pays qui composent les différents groupements sont détaillés au point 2.2 Résumé de la construction de l'Union européenne.



TABLEAU 3 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2017 (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
Ex UE-15	154,0	28,2	182,2	145,9	24,3	170,2	299,9	52,5	352,4
Reste de l'UE-28	20,4	2,5	22,9	18,9	2,2	21,1	39,3	4,7	44,0
Candidats à l'UE	6,3	0,7	7,0	6,1	0,4	6,6	12,5	1,1	13,6
Reste de l'Europe	11,1	2,9	14,0	9,0	1,0	10,0	20,0	3,9	23,9
Total	191,8	34,3	226,1	179,9	27,9	207,9	371,7	62,2	434,0

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

Plus de 80% des importations (81,2%) et des exportations de l'Espagne et du Portugal vers l'Europe (en termes monétaires) proviennent et sont destinées aux pays de l'ex UE-15. Pour le Portugal, ce pourcentage s'élève à 87%.

Les échanges commerciaux avec le reste de l'UE-28 viennent ensuite avec 10,1%, grâce principalement aux échanges de l'Espagne, où ces flux sont de 10,6%. Au Portugal, ils représentent 7,6%.

En troisième lieu se situent les échanges avec le reste de l'Europe, avec 5,5%. Ces échanges ont une part plus importante pour le Portugal (6,3%) que pour l'Espagne (5,4%). Parmi ceux-ci, les importations du reste de l'Europe vers le Portugal représentent 8,4% des importations du Portugal en provenance du continent européen.

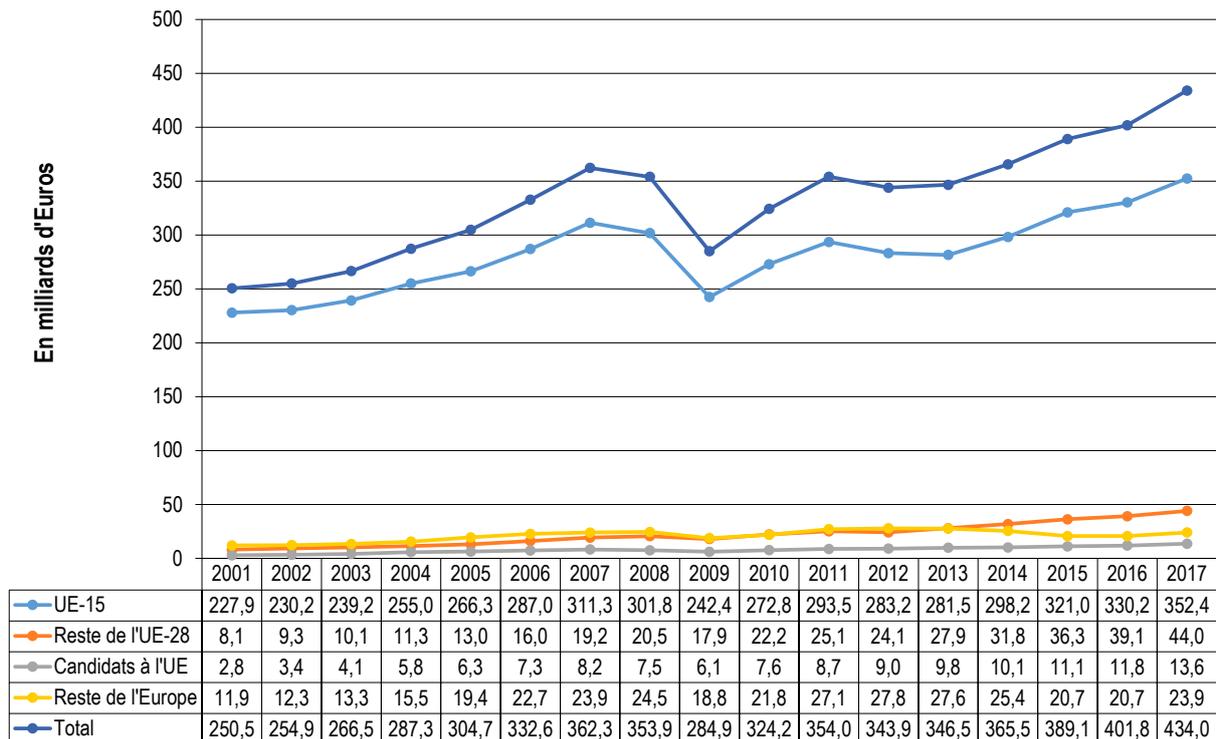
Enfin, les échanges avec les pays candidats à l'UE représentent 3,1%, 3,4% pour l'Espagne et 1,8% pour le Portugal.

La répartition entre importations et exportations de la péninsule ibérique avec l'ensemble de l'Europe en termes économiques est de 52,1% pour les importations et de 47,9% pour les exportations.

Le graphique 6 ci-dessous montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les pays du reste de l'Europe géographique au cours de la période 2001-2017.



GRAPHIQUE 6 : ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ENSEMBLE DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE ENTRE 2001 ET 2017



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

Les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique ont augmenté chaque année depuis 2012, et entre 2012 et 2017, ils ont augmenté de 26,2%. Ce comportement est principalement influencé par les échanges avec l'ex UE-15, avec qui les échanges ont augmenté de 25,2% entre 2013 et 2017.

Les échanges commerciaux avec le reste de l'UE-28 et avec les pays candidats présentent des augmentations plus importantes, mais ils ont moins de poids dans le comportement des échanges avec l'ensemble de l'Europe géographique en raison de leur plus faible part de marché. Plus précisément, jusqu'en 2017, les échanges des deux pays avec le reste de l'UE-28 ont augmenté de 82,5% depuis 2012 et de 146,3% depuis 2009.

En ce qui concerne les pays candidats, la croissance a été de 50,5% et de 122,5% depuis 2012 et 2009.

Si l'on analyse seulement la dernière année (2017), on constate une augmentation de plus de 12% des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les différents groupements, à l'exception de l'ex UE-15, avec laquelle la croissance a été de 6,7%. L'augmentation des échanges avec les pays candidats à l'UE et avec le reste de l'Europe, respectivement de 15,0% et 15,8%, est particulièrement remarquable.

Le tableau 4 montre les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique en termes de tonnage des marchandises pour l'année 2017. Le poids total échangé est de 229 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)⁶ et par typologie de flux (importations et exportations).

⁶ Les pays qui composent les différents groupements sont détaillés au point 2.2 Résumé de la construction de l'Union européenne.



TABLEAU 4 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2017 (EN MILLIONS DE TONNES)

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
Ex UE-15	63,5	10,9	74,4	77,9	11,6	89,5	141,4	22,5	163,9
Reste de l'UE-28	8,6	1,2	9,9	7,0	0,6	7,6	15,6	1,9	17,5
Candidats à l'UE	5,3	0,6	5,9	3,6	0,4	4,1	8,9	1,1	10,0
Reste de l'Europe	26,0	7,7	33,7	3,6	0,4	4,0	29,6	8,1	37,7
Total	103,4	20,4	123,9	92,1	13,1	105,2	195,5	33,5	229,1

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

Comme c'était déjà le cas pour les échanges commerciaux en termes économiques, les importations et les exportations de l'Espagne et du Portugal ont les pays de l'ex UE-15 comme principales origines ou destinations en termes de tonnage de marchandise. Bien que dans ce cas, son importance soit moindre, avec 71,6%. Au niveau national, les échanges avec l'ex UE-15 s'élèvent à 72,3% pour l'Espagne et à 67,2% pour le Portugal.

Dans les échanges avec l'ex UE-15, il convient de souligner la différence d'importance relative entre les importations et les exportations. Alors que pour l'Espagne les importations de l'ex UE-15 représentent 61,4%, les exportations sont de 84,5%. Il en va de même pour le Portugal, où les importations et les exportations vers l'ex UE-15 représentent respectivement 53,4% et 88,8%.

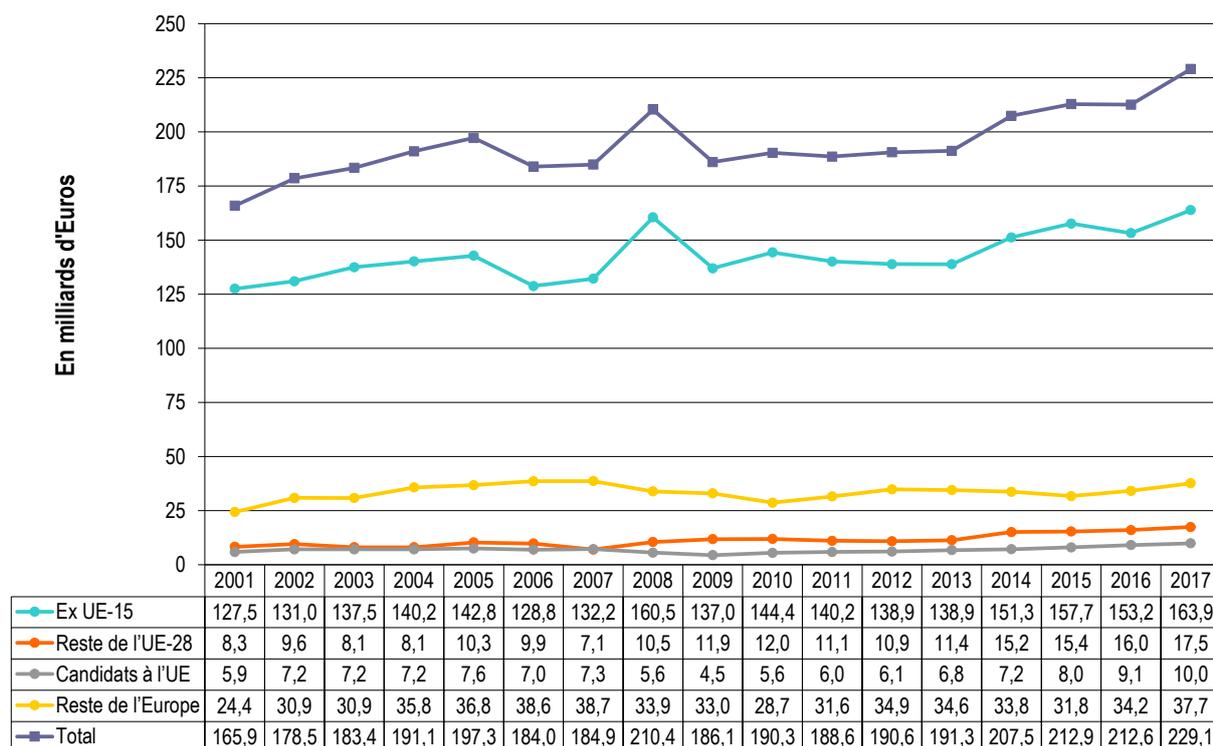
Les échanges commerciaux avec le reste de l'Europe occupent la deuxième place dans les échanges de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe géographique, avec 16,5%. Contrairement à l'ex UE-15, dans le cas présent, l'importance relative des importations est supérieure à celle des exportations. Plus précisément, les importations en Espagne du reste de l'Europe représentent 25,2% de ses importations, et les exportations 3,9%. Au Portugal, les importations avec le reste de l'Europe représentent 37,6% de ses importations et les exportations 2,9%.

Enfin, les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'UE-15 et avec les pays candidats à l'adhésion à l'UE représentent respectivement 7,6% et 4,4%, sans différence significative entre l'importance des importations et des exportations.

Le graphique 7 montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en termes de tonnage au cours de la période 2001-2017.



GRAPHIQUE 7 : ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE ENTRE 2001 ET 2017 (EN MILLIONS DE TONNES)



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

L'évolution entre 2001 et 2017 des échanges commerciaux entre l'Espagne et le Portugal avec l'Europe géographique en tonnage de marchandises est étroitement lié au comportement de l'évolution des échanges commerciaux avec l'ex UE-15. Les échanges avec l'ex UE-15 ont connu une croissance continue de 18,0% depuis 2012.

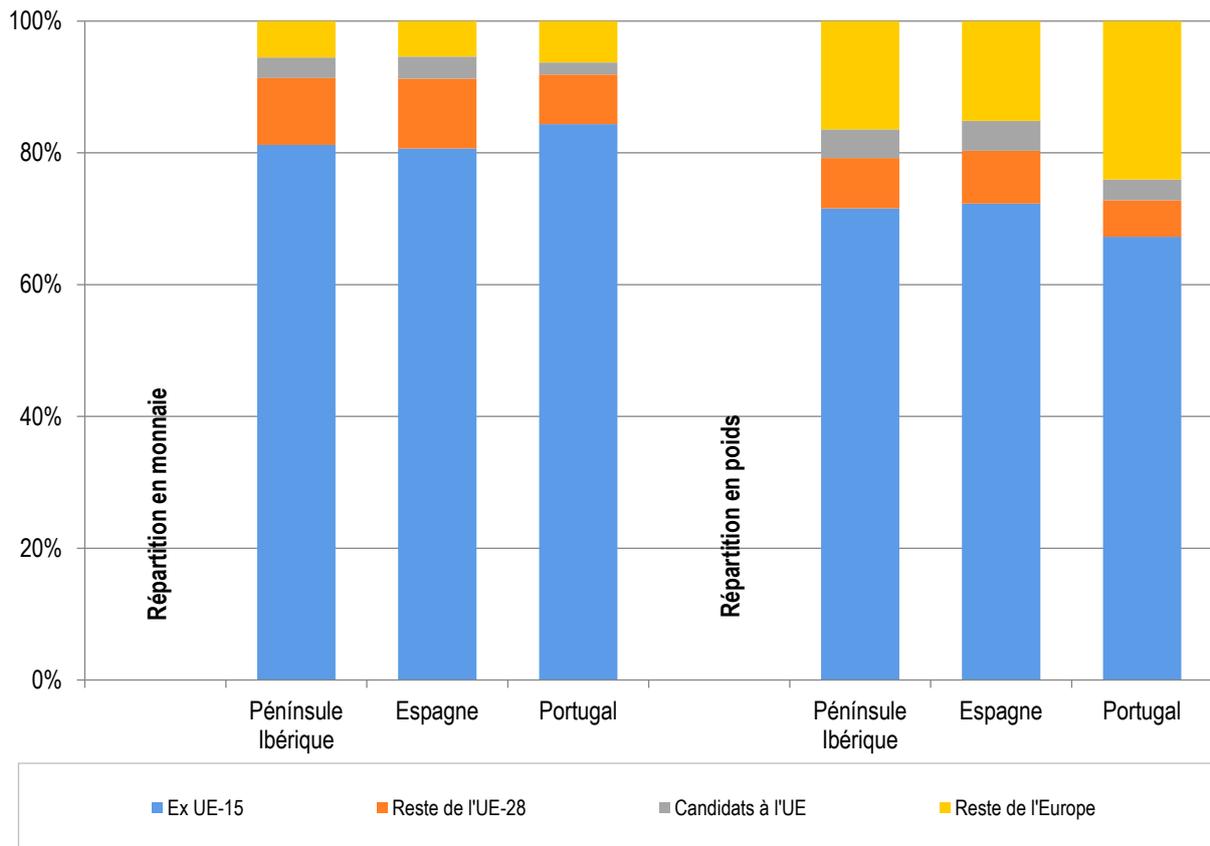
Même si, comme c'était déjà le cas dans l'analyse des échanges commerciaux en termes économiques, c'est avec le reste de l'UE-28 et avec les pays candidats à l'UE que les échanges commerciaux connaissent la croissance relative la plus forte.

En ce qui concerne le reste de l'UE-28, l'augmentation des échanges est de 60,1% entre 2012 et 2017. Au cours de cette période, les échanges avec les pays candidats à l'adhésion à l'UE ont augmenté un peu plus, de 62,7%. Cette croissance s'élève à 123,0% si l'on considère la période 2009 - 2017.

Si l'on analyse la variation des échanges commerciaux au cours de l'année 2017, on constate une augmentation de 7,7% avec l'Europe géographique. Cette année, le reste de l'Europe, les pays candidats à l'adhésion à l'UE et le reste de l'UE-28 sont les groupements qui ont connu la plus forte croissance des échanges, avec respectivement 10,2%, 9,1% et 9,0%. Les échanges avec l'ex UE-15 ont augmenté de 7,0%.

Le graphique 8 permet de comparer l'importance des différents groupes géographiques dans les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal en 2017 en termes économiques et en termes de tonnages.

GRAPHIQUE 8 : COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2017 (en %)



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

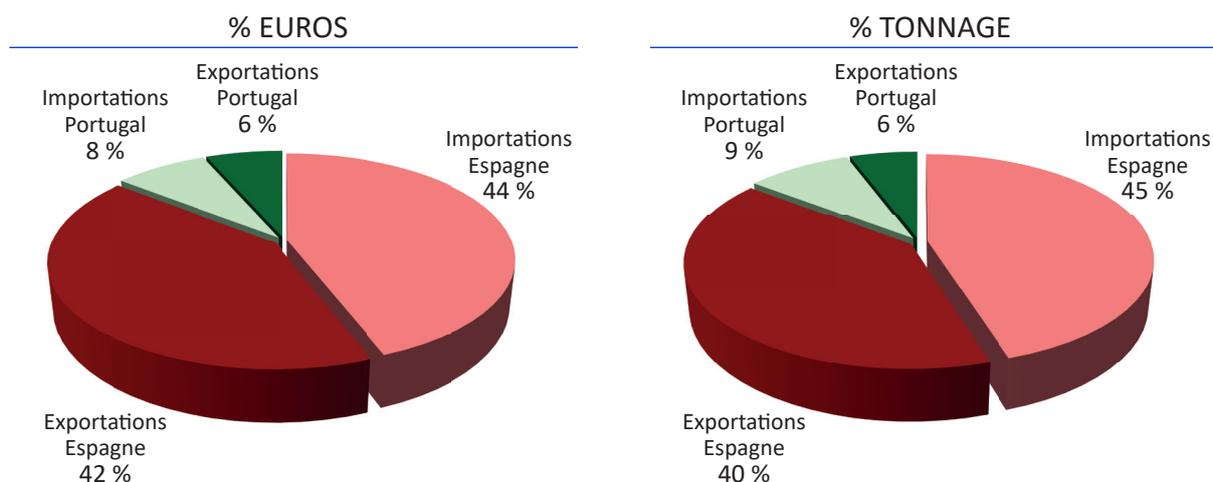
Le graphique 8 met en évidence la plus grande valeur par tonne des échanges de l'Espagne et du Portugal avec l'ex UE-15, avec qui 81,2% des échanges en valeur représentent 71,6% des échanges en tonnage. La situation est plus marquée au Portugal, où 84,3% en valeur équivaut à 67,2% du tonnage. En Espagne, le rapport se traduit par 80,7% de la valeur pour 72,3% du tonnage.

Cette relation est inversée lorsque l'on analyse les échanges de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe, les échanges ayant un poids plus élevé par unité monétaire. 5,5% des échanges en valeur de l'Espagne et du Portugal représentent 16,5% des échanges en tonnage. Le rapport le plus important se produit pour le Portugal où 6,3% en valeur équivaut à 24,0% en tonnage. Pour l'Espagne, le rapport est de 5,4% en valeur pour 15,2% en tonnage.

Le graphique 9 montre l'importance des importations et des exportations dans les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en 2017.



GRAPHIQUE 9 : PART DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL DANS LE COMMERCE AVEC L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE EN 2017 (%)



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

En 2017, la part de l'Espagne dans les échanges commerciaux avec l'Europe géographique s'élevait à 85,7% en termes économiques et à 85,4% en tonnage de l'ensemble de l'Espagne et du Portugal. Par ailleurs, la participation du Portugal a représenté 14,3% en termes économiques et 14,6% en tonnage.

Le graphique 9 permet également de visualiser la balance commerciale de ces échanges en 2017. En Espagne, la répartition entre importations et exportations est en léger déséquilibre en faveur des importations, tant en termes économiques (52% - 48%) qu'en tonnage (53% - 47%). Au Portugal, ce déséquilibre a été un peu plus accentué en termes économiques (55% - 45%) et surtout en tonnage (61% - 39%).

En prenant l'ensemble de l'Espagne et du Portugal, en 2017, les exportations avec l'Europe ont représenté 48% en termes économiques et 46% en tonnage. Des valeurs très similaires à celles de 2015 où le pourcentage était de 48% en termes économiques et 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 convient de 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.

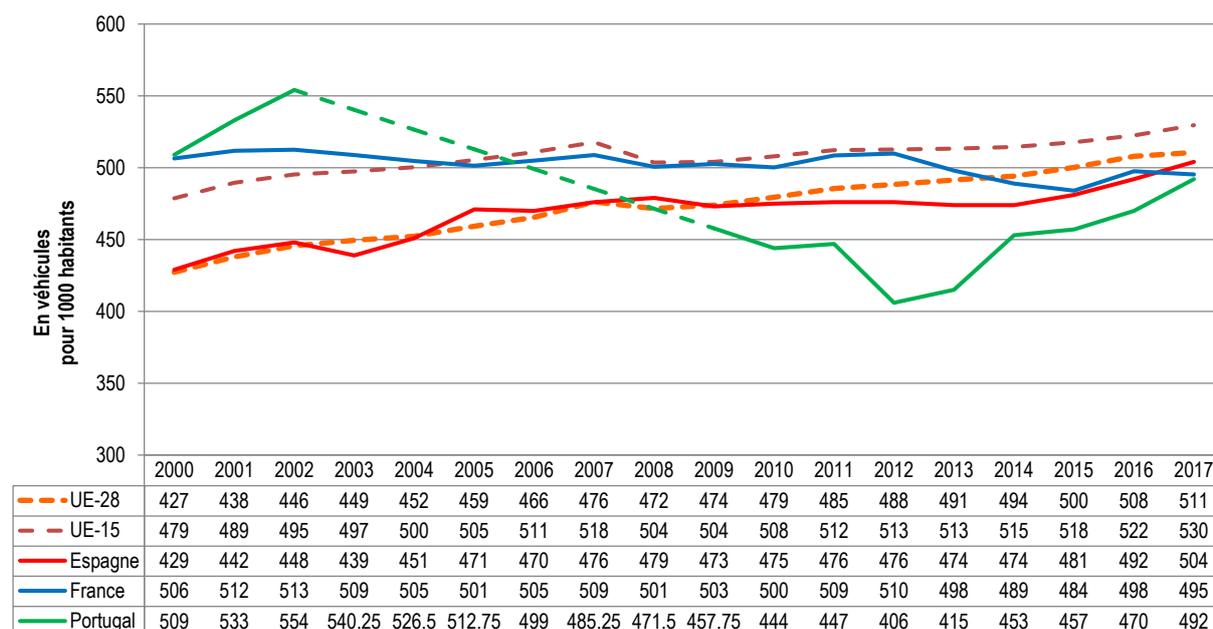
Le graphique 10 montre l'évolution du taux de motorisation en Espagne, au Portugal et en France, ainsi que dans l'ensemble des pays de l'UE-15 et de l'UE-28 entre 2001 et 2017. En l'absence de données d'Eurostat sur le taux de motorisation des deux groupements, celui-ci a été estimé à partir du nombre de voitures particulières et de la population des pays qui les composent.



Entre 2001 et 2017, le taux de motorisation est en hausse pour l'UE-28 et l'UE-15, passant respectivement de 438 à 511 voitures particulières pour 1000 habitants et de 489 à 530 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 504 voitures particulières pour 1000 habitants en 2017.

Cependant, la France voit une baisse de son taux de motorisation entre 2001 et 2017. Il est passé de 512 à 495 voitures particulières pour 1000 habitants.

**GRAPHIQUE 10 : ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION ENTRE 2001 ET 2017
(NOMBRE DE VÉHICULES PAR MILLIER D'HABITANTS)**



Sources : Eurostat - Transports - Transports routiers [road_eqs_carhab]. Transports - Transports routiers [tran_r_vehst]. Population - Démographie [demo_pjan] et Service de statistique du ministère français (SDES).

De 2003 à 2009, il n'y a pas de données pour le Portugal. Pour cette raison, il a été décidé de joindre les valeurs de 2002 et 2010 avec une ligne pointillée. Les données figurant dans le tableau ne sont pas des valeurs réelles.

La Grèce et la Pologne n'ont pas été prises en compte dans le calcul des taux de motorisation pour l'année 2017 pour l'UE-28 et l'UE-15, faute d'informations sur leur parc de voitures particulières.

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, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

Le tableau 5 répertorie les 26 routes qui traversent la frontière franco-espagnole et une 27^{ème} qui relie l’Espagne et la France en traversant la principauté d’Andorre. Les points de passage frontaliers les plus importants sont surlignés en gris.



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 (Béhobie) – Bordeaux	Donostia/San Sebastián - Irún	GI-636
A 63	Hendaye (Biriadou) – Bayonne	Donostia/San Sebastián - Irún	A-8-A
RD 404	Col d'Ibardin	Puerto de Ibardin	NA-1310
RD 406	Sare Ouest	Puerto de Lizuniaga	NA-4410
RD 306	Col de Lizarrieta	Etxalar – Lizarreta	NA-4400
RD 4 + RD 20	Ainhoa – Dancharia – 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	Aragnouet – 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, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

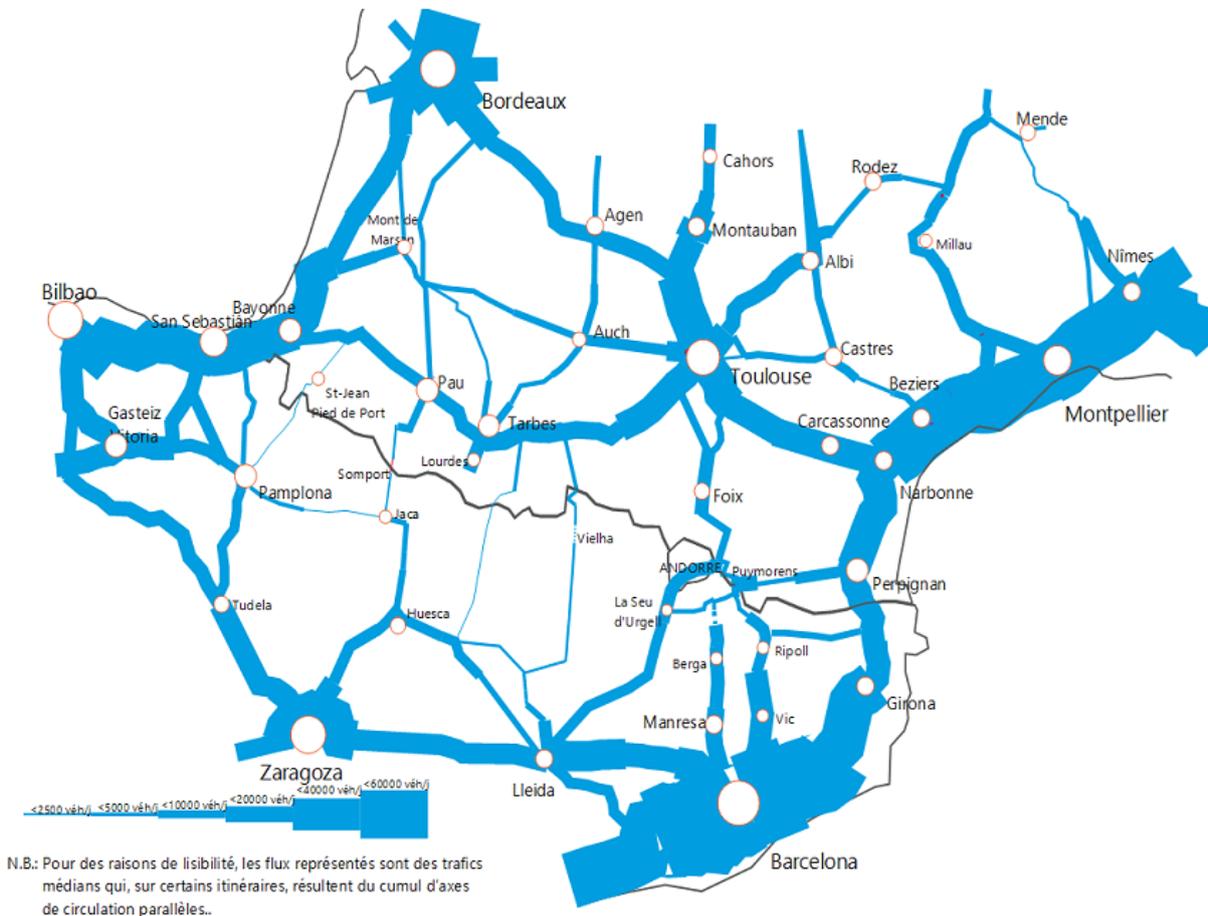
La circulation des véhicules lourds fait l'objet de restrictions ou d'interdictions sur certains axes empruntant ces points de passage frontaliers :

- 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 2017.

CARTE 7 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER SUR LES PRINCIPAUX AXES DES PYRÉNÉES EN 2017



Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - DREAL Occitanie.

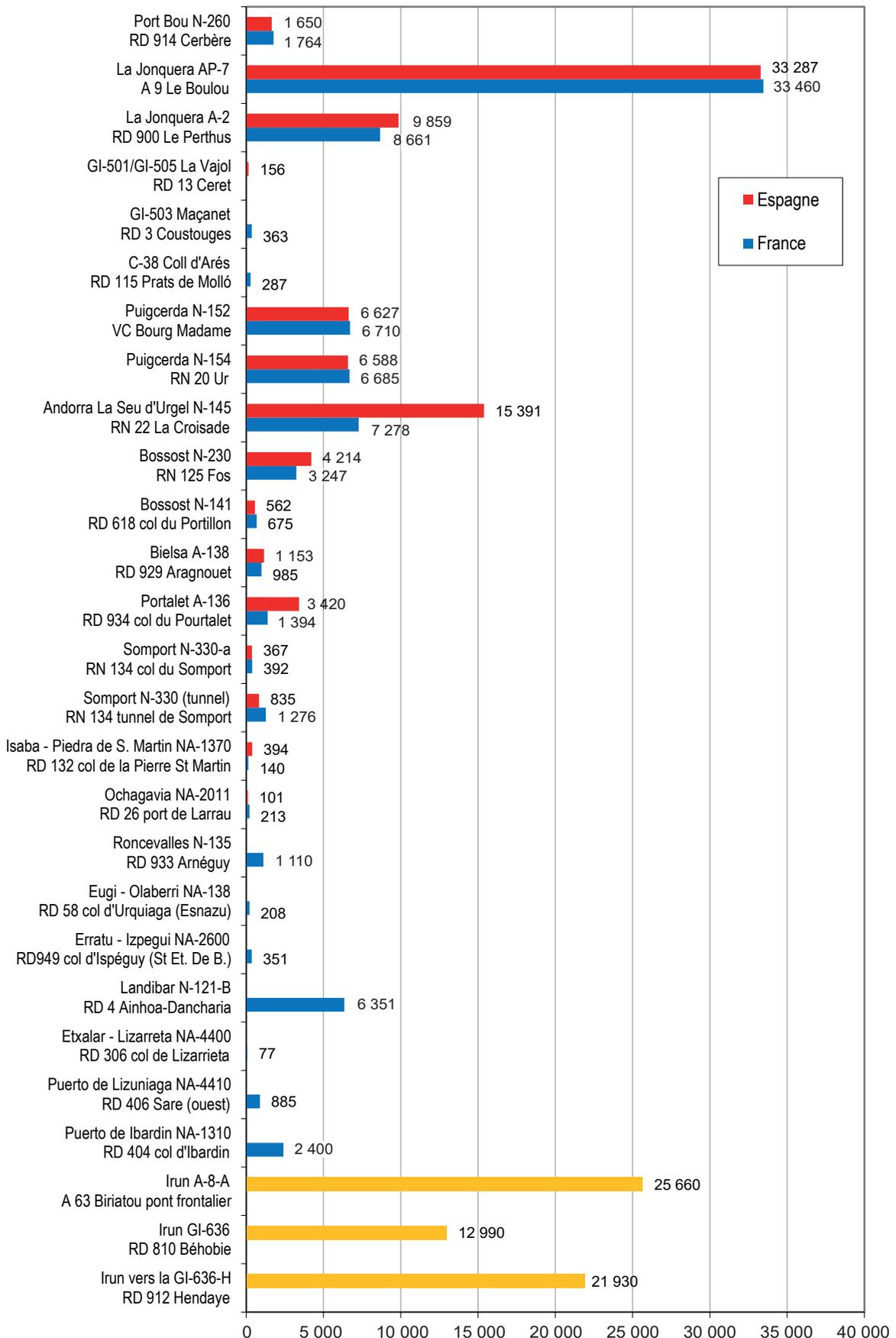
En 2017, 145 648 véhicules en moyenne ont franchi chaque jour la frontière entre la France et l'Espagne. Cette valeur représente 2,7% de plus que les 141 820 véhicules par jour publiés dans le précédent rapport de l'Observatoire hispano-français de la circulation dans les Pyrénées (OTP 8) avec les données de 2015.

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 Cerdère, représente 72% du total.

Le graphique 11 montre le trafic moyen journalier (TMJ), tous véhicules confondus, aux points de passage frontaliers en 2017.



GRAPHIQUE 11 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS PENDANT L'ANNÉE 2017 (TOUS VÉHICULES CONFONDUS)



Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - DREAL Occitanie.
 Les 3 points de passage frontaliers du Guipuzcoa apparaissent en jaune car leurs données ont été rectifiées par le Cerema, pour refléter le trafic de véhicules effectif, bien que les stations de comptage se trouvent du côté espagnol.



Traditionnellement, ce graphique 11 montre de grandes différences entre les paires de données (données française et données espagnoles) de certains points de passage frontaliers. Dans cette édition de l'OTF, un certain nombre de considérations ont été prises en compte pour représenter une valeur de trafic cohérente aux différents points de passage frontaliers et sont détaillées ci-après :

- Du côté français des Pyrénées, de nouvelles installations sont mises en place depuis 2014 pour une meilleure estimation et homogénéisation du trafic routier traversant la frontière, Plus précisément, la France, à travers le Cerema⁷, effectue des comptages tournants pendant une semaine, au cours de chaque trimestre de l'année, à la frontière franco-espagnole, sur les 7 axes suivants qui n'ont pas de stations d'accueil permanentes du côté français (ou, s'ils existent, ne sont pas 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, retiendront 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 / A 63 vers Biriadou, 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 effectue des observations visuelles dans cette zone pour déterminer le trafic 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 Direction générale des routes et le Cerema, on choisira la donnée du Cerema, représentée en jaune puisqu'il s'agit d'une donnée espagnole rectifiée ;

- 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.

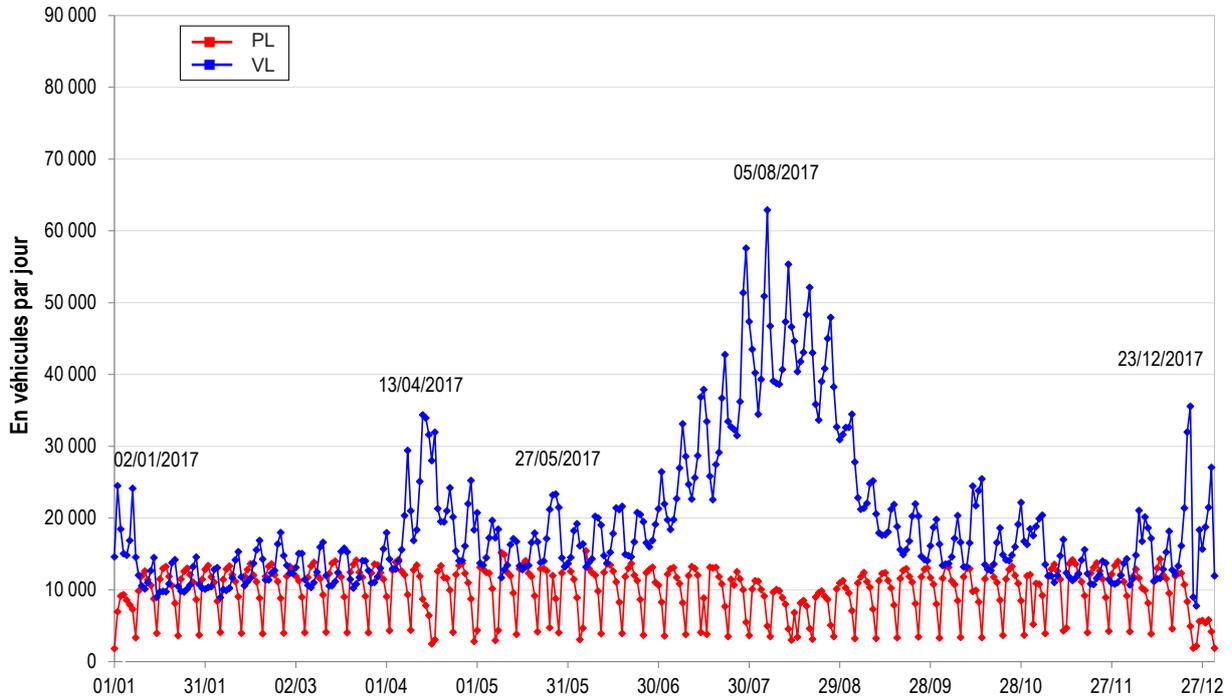
Les routes qui supportent le plus de trafic sont les autoroutes littorales : l' A 63 / AP-8 sur le versant atlantique et l' A 9 / AP-7 sur le versant méditerranéen, ainsi que le pont Saint-Jacques entre Irun et Hendaye sur le côté atlantique (GI-636-H / RD 912).

⁷ Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et du Ministère de la Cohésion des Territoires.



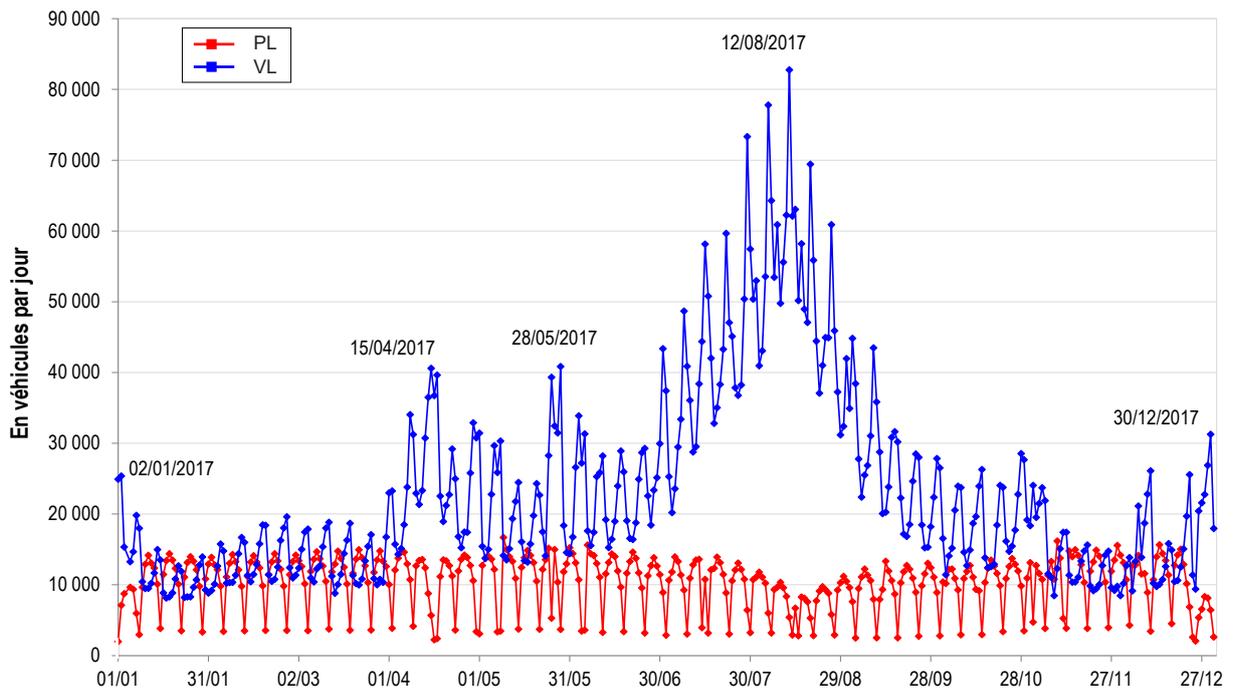
Les graphiques 12 et 13 représentent les trafics quotidiens des deux autoroutes en 2017. Pour éviter toute confusion, il convient de noter que l'analyse effectuée à Biriatoou concerne le péage de l'autoroute A 63 et non le passage du point de passage frontalier sur le pont international.

GRAPHIQUE 12 : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A63 (BIRIATOU) EN 2017



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

GRAPHIQUE 13 : ÉVOLUTION JOURNALIÈRE DU TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A9 (LE PERTHUS) EN 2017



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

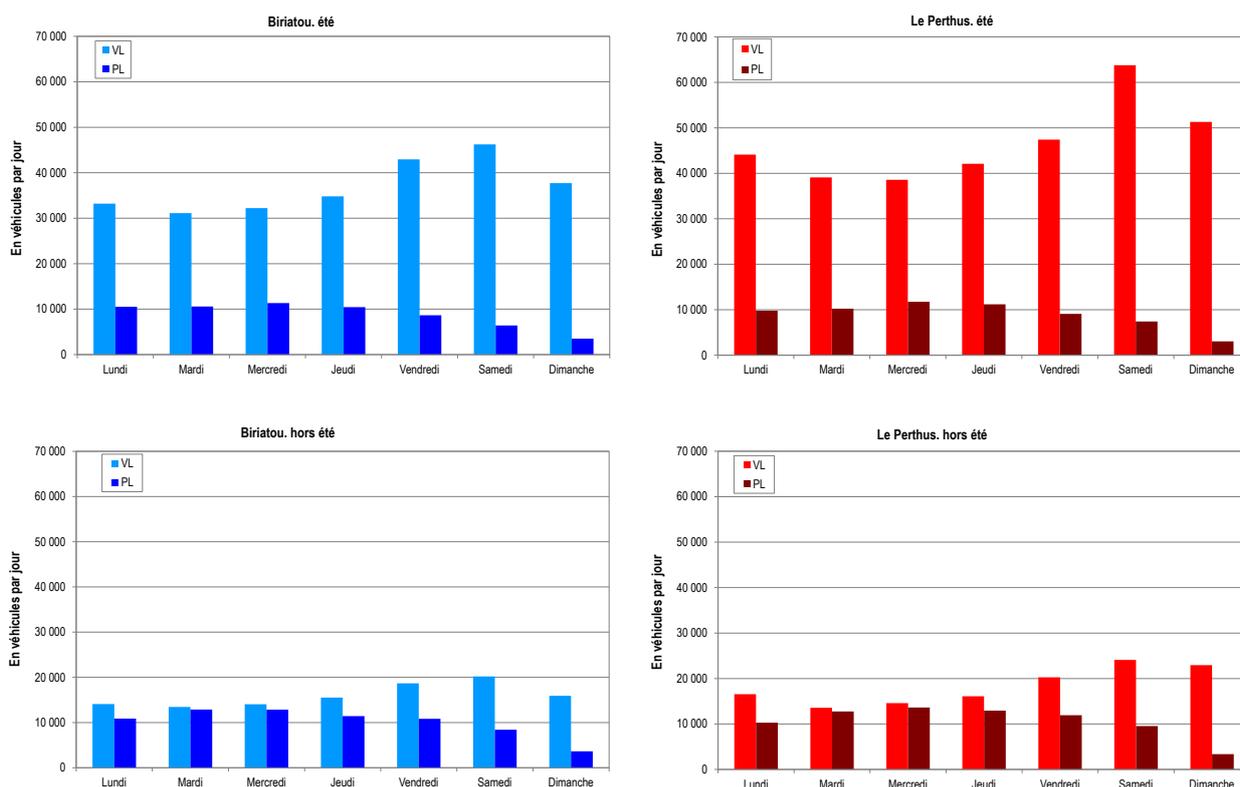


Les conclusions pouvant être tirées de l'analyse de ces graphiques sont les suivantes :

- 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 ;
- 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, comme on le voit sur les graphiques 12 et 13.

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

GRAPHIQUE 14 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER PAR TYPE DE JOUR SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2017



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

Les graphiques 14 montrent que :

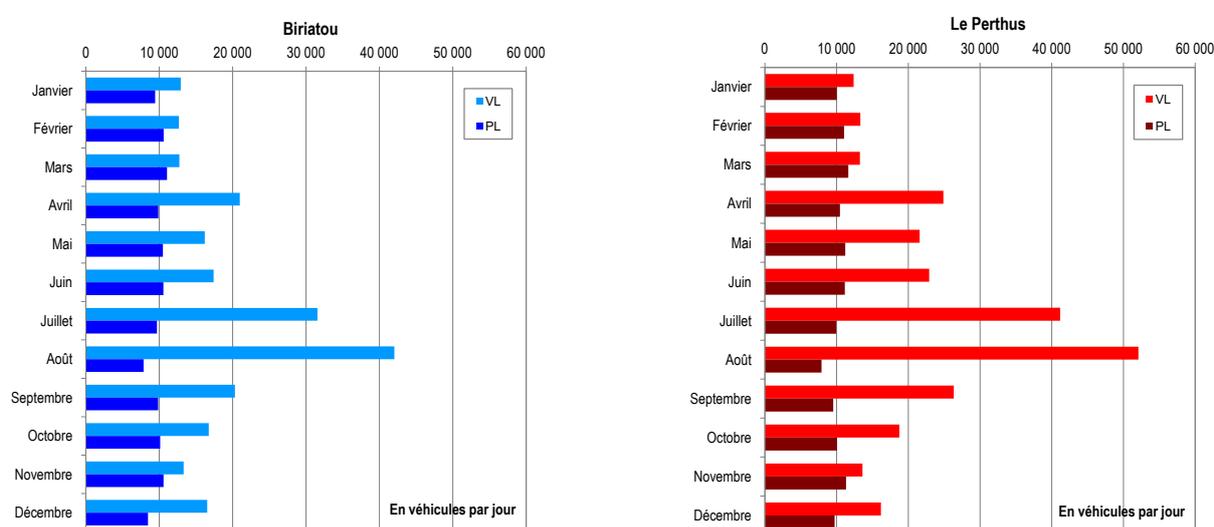
- Le samedi est le jour où les véhicules légers circulent le plus tout au long de l'année sur les deux autoroutes (63 783 VL/jour pour Le Perthus et 46 236 VL/jour pour Bariatou pendant la période estivale et 24 087 VL/jour pour Le Perthus et 20 191 VL/jour pour Bariatou pendant la période non estivale) ;



- Pour les poids-lourds, le mercredi est le jour où le trafic est le plus intense au Perthus, quelle que soit la période de l'année : en été, on compte en moyenne 11 749 PL/jour et en dehors de la période estivale, 13 619 PL/jour. À Biriadou, le mercredi est le jour le plus fréquenté en période estivale, avec 11 334 PL/jour, tandis que le reste de l'année, le mardi est le jour le plus fréquenté avec 12 858 PL/jour ;
- Le trafic sur les deux routes s'accroît en été, notamment en ce qui concerne les VL et en particulier par Le Perthus. 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 l'intensité moyenne de circulation pour les différents mois de l'année, tant pour les véhicules légers que pour les poids-lourds.

GRAPHIQUE 15 : TRAFICS MOYENS MENSUELS SUR LES AUTOROUTES CÔTIÈRES EN 2017



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

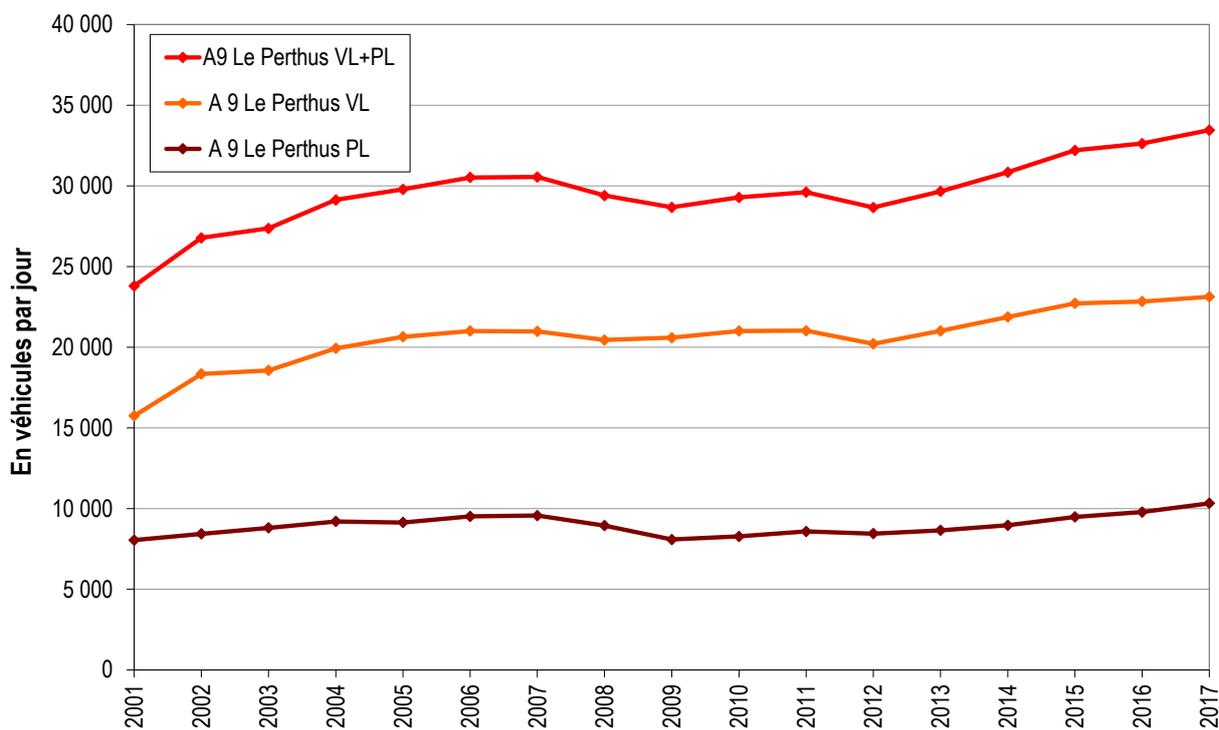
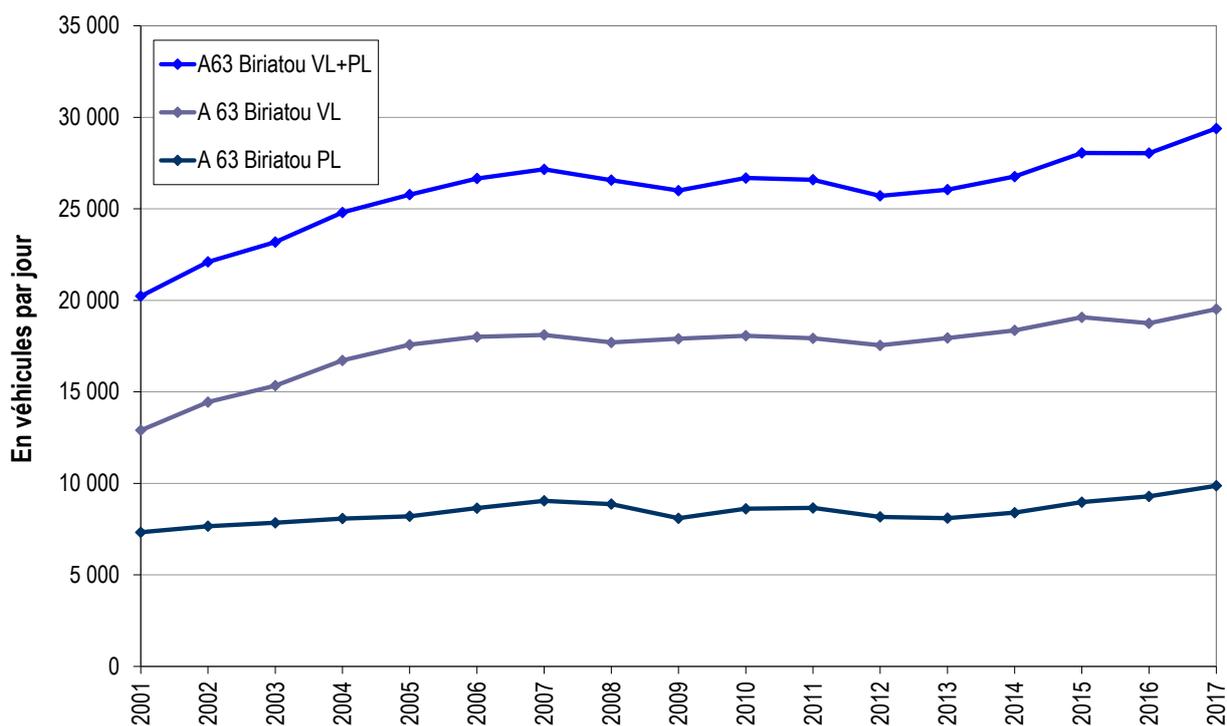
Ce graphique montre à nouveau l'importance des mois de juillet et août dans le trafic de véhicules légers, notamment au Perthus où le trafic moyen des mois d'été est d'environ 10 000 VL/jour plus élevé qu'à Biriadou. Ainsi, en 2017, Biriadou a enregistré un trafic de 31 551 VL/jour et 42 030 VL/jour respectivement en juillet et août, et Le Perthus, un trafic de 41 160 VL/jour et 52 067 VL/jour. À l'opposé, les mois avec le plus faible trafic sont février à Biriadou, avec 12 686 VL/jour, et janvier au Perthus avec 12 379 VL/jour.

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. En 2017, le mois le plus fréquenté a été mars, avec 11 055 PL/jour à Biriadou et 11 637 PL/jour au Perthus. Et le mois le moins fréquenté a été août, avec 7 867 PL/jour à Biriadou et 7 911 PL/jour au Perthus.

Le graphique 16 représente l'évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules légers, de poids-lourds, et tous véhicules, pour la période 2001-2017.



GRAPHIQUE 16 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN ANNUEL DES DEUX AUTOROUTES ENTRE 2001 ET 2017



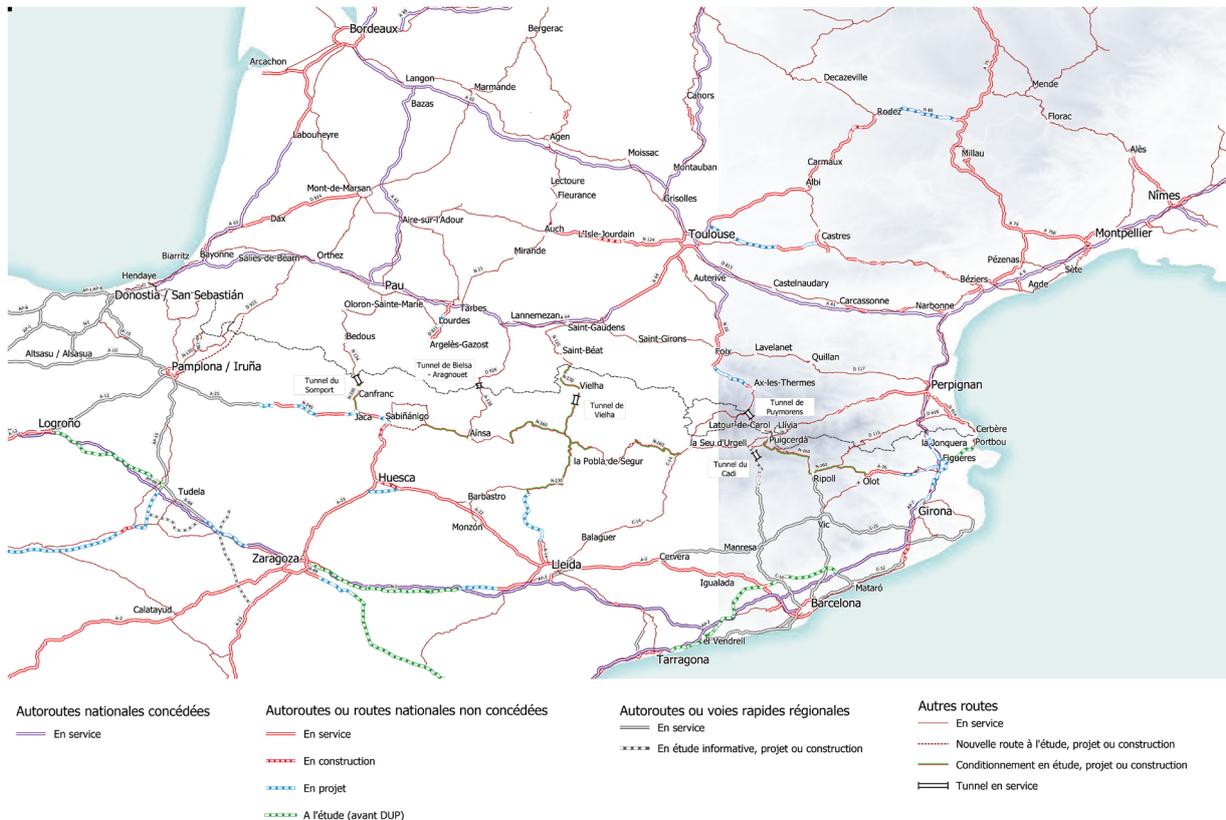
Source : Autoroutes du Sud de la France (ASF).

En 2017, le trafic moyen a été de 29 390 véhicules/jour à Bariatou et de 33 460 véhicules/jour au Perthus. Par rapport à 2016, le trafic des véhicules a augmenté de 4,8% à Bariatou et de 2,5% au Perthus.

Le trafic total sur les deux autoroutes a augmenté depuis 2013. L'augmentation du trafic entre 2012 et 2017 a été de 14,3% à Bariatou et de 16,7% au Perthus, ce qui représente une croissance moyenne annuelle respectivement de 2,7% et 3,1%.

3.1.3. ÉTAT DU RÉSEAU STRUCTURANT EN 2017

CARTE 8 : RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT PROCHE DES PYRÉNÉES EN 2017 ET PROJETS EN COURS



Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

3.1.4. PROGRAMMATION DES ACTIONS CONCERNANT LES ROUTES

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

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

Itinéraire Bordeaux - frontière espagnole (autoroute A63)

Du côté français, la RN 10, entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne, a été transformée en autoroute A 63 : la mise aux normes autoroutières et l'élargissement à 2 x 3 voies le long de ses 104 kilomètres s'est achevée en avril 2014.

L'élargissement à 2 x 3 voies concerne également le tronçon Saint Geours de Maremnes - Biriadou (frontière) de l'autoroute A 63. Le tronçon central Ondres-Biarritz (18 km) est terminé depuis 2012. Le tronçon Sud Biarritz-Biriadou (22 km) a été mis en service en 2018 et le tronçon nord Saint Geours de Maremne - Ondres sera mis en service le 15 avril 2020.



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

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

La N-330 est également l'un des accès à la France, depuis Jaca, sur l'itinéraire qui relie la corniche cantabrique à la Catalogne (constitué des futures autoroutes A-21, A-23, A-22 et A-27), et à partir de Huesca. La construction des autoroutes A-21, 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 – RN134

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 (mise en service prévue : 2024).

Itinéraire Lleida - Montréjeau (par le Val d'Aran)

Du côté espagnol :

Un projet concernant l'itinéraire de la N-230 est à l'étude, entre Lleida et la frontière française, en passant par 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 parti 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 parti d'aménagement 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 sur le très long terme. La priorité est donnée à la déviation de Tarascon-sur-Ariège avec un horizon de mise en service en 2030.

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



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. Elle. 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

Le plan N-II qui prévoit une série d'actions visant à améliorer la capacité et la sécurité de cette route est en cours d'exécution. Des études de trafic sont cependant en cours pour prévoir des actions en prévision d'une éventuelle suppression du péage de l'AP-7 en 2021.

Itinéraire Perpignan - frontière espagnole (autoroute A 9)

La section Perpignan-Espagne de l'autoroute A 9 (40 km) fait l'objet de travaux d'élargissement à 2 x 3 voies. Ces travaux se déroulent en trois phases. Les 17 kilomètres de la partie nord – Perpignan Nord-Perpignan Sud – sont terminés depuis 2013. Les 15 kilomètres de la partie centrale – Perpignan Sud-Le Boulou – sont achevés depuis juillet 2016. Les 8 km de la partie Sud, Le Boulou - Espagne seront mis en service le 24 février 2020.

Connexion avec l'Andorre (N-145)

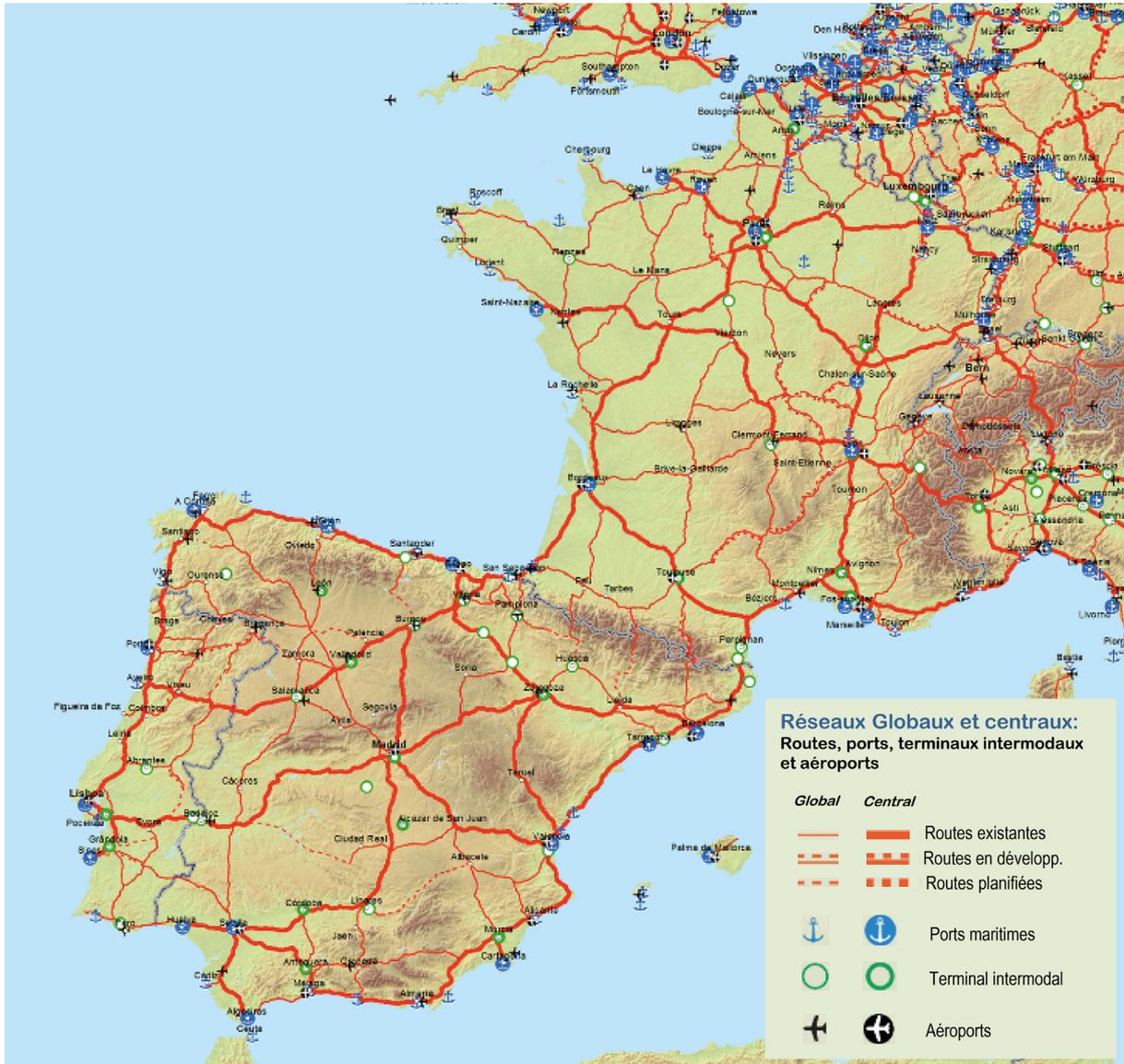
La N-145 est une route conventionnelle d'une longueur de 9 kilomètres, qui relie la Seu d'Urgell avec l'Andorre. Elle est la seule voie de communication entre l'Espagne et l'Andorre.

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, la carte 9 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.



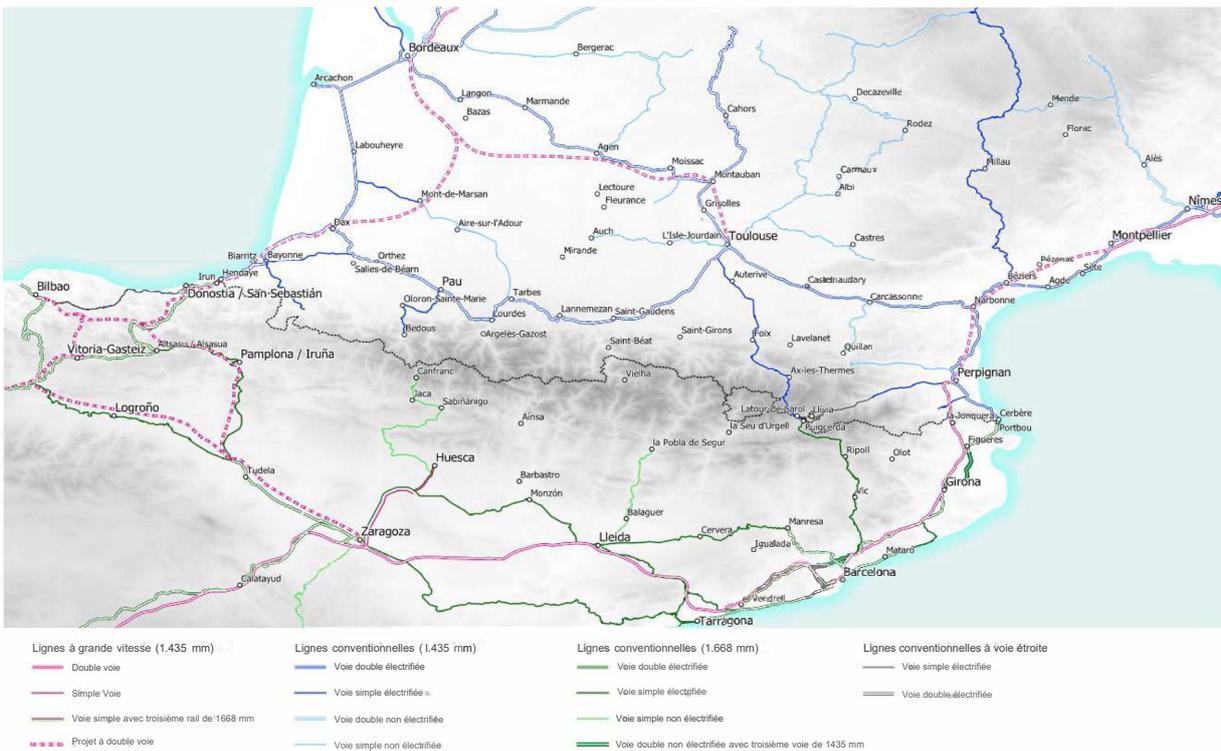
CARTE 10 : RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN (2019)



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, Movilidad y Agencia Urbana et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.



3.2.1. PROGRAMMATION D' ACTIONS CONCERNANT LE RAIL

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

En ce qui concerne la programmation des actions ferroviaires, les lignes ferroviaires espagnoles desservant la France sont décrites en détail ci-après, en décembre 2019 :

Connexion méditerranéenne : ligne à grande vitesse Madrid-Barcelone-frontière française

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.

Les études préalables à l'enquête publique du projet de la nouvelle ligne Montpellier-Perpignan se poursuivent : la zone de passage de 1000 mètres de large a été validée en 2011, les caractéristiques de desserte (2 nouvelles gares) et de mixité – LGV mixte (fret et voyageurs) de Montpellier à Béziers et de Rivesaltes à Toulouges, LGV voyageurs de Béziers à Rivesaltes – ont été définies en 2013. Le tracé et le site des 2 gares nouvelles ont été approuvés en 2016. Le principe du phasage de la réalisation a été décidé en 2017 (avec la réalisation de la section Montpellier – Béziers en 1^{ère} phase).

La nouvelle ligne Montpellier-Perpignan (LNMP) fait partie des grands projets ferroviaires retenus par la loi d'Orientation de la Mobilité du 24/12/2019. La déclaration de projet d'intérêt général de l'ensemble du projet a été renouvelée en 2018. Les études se poursuivent par l'engagement, en premier lieu, des travaux de la section Montpellier-Béziers à un horizon de 10 ans et de la section Béziers-Perpignan à un horizon de 20 ans. Enfin, les travaux avec les autorités locales se poursuivront afin de préciser, sous quelles conditions, la mise en œuvre de ressources spécifiques dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Montpellier – Perpignan.

Connexion méditerranéenne : ligne conventionnelle PortBou – Cerbère

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

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



Ligne conventionnelle Saragosse-Huesca-Canfranc-frontière française

Du côté français :

La ligne Oloron-Bedous a été remise en service en juin 2016. La région Nouvelle-Aquitaine poursuit les études du tronçon Bedous-Tunnel de Canfranc (33 km), avec financement européen, en vue d'une enquête publique en 2022-2023.

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 1ère phase du projet sont terminées : trafic de marchandises à travers les Pyrénées, analyse environnementale, analyse du contexte territorial et corridors de tracés possibles.

De nouvelles études ont été lancées en 2019 et peuvent être consultées sur le site web de la GEIE (<https://nctp.eu/fr/les-etudes-pre-liminaires/>).

Connexion atlantique : ligne à grande vitesse Madrid-Vitoria-frontière française

Du côté espagnol :

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

Du côté français :

La nouvelle ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (340 km dont 302 à grande vitesse) a été réalisée dans le cadre d'une concession pour la construction et l'exploitation. Sa mise en service a eu lieu en juillet 2017.

Le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) fait partie des grands projets ferroviaires retenus par la Loi d'Orientation des Mobilités : Les travaux seront lancés dans la période 2018 – 2022 pour améliorer la capacité et la robustesse des circulations dans les nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse. Ces travaux procureront des gains en termes de capacité, robustesse et de régularité des circulations autour de ces deux métropoles et seront mis en service dans la période 2023 – 2027. Parallèlement, seront lancées en début de la période 2023 – 2027 les études pour la réalisation complète de l'itinéraire entre Bordeaux et Toulouse, qui pourra être phasée afin de prioriser les accès Sud de Bordeaux, les accès Nord de Toulouse et la section de ligne Toulouse – Agen. Enfin, les travaux seront poursuivis avec les collectivités locales afin de préciser les conditions dans lesquelles la mise en place de ressources dédiées permettrait d'anticiper le calendrier de réalisation de la ligne Bordeaux – Toulouse.

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

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



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

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 2016, les travaux pour la mise en œuvre de la largeur de voie standard (UIC) ont été engagés à travers la création d'une troisième voie entre Astigarraga (San Sebastián) et la frontière française (Irún / Hendaye).

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, la carte 12 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 - DG MOVE TEN-T – Trans-European Transport Network TENtec (26.02.2019).

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)



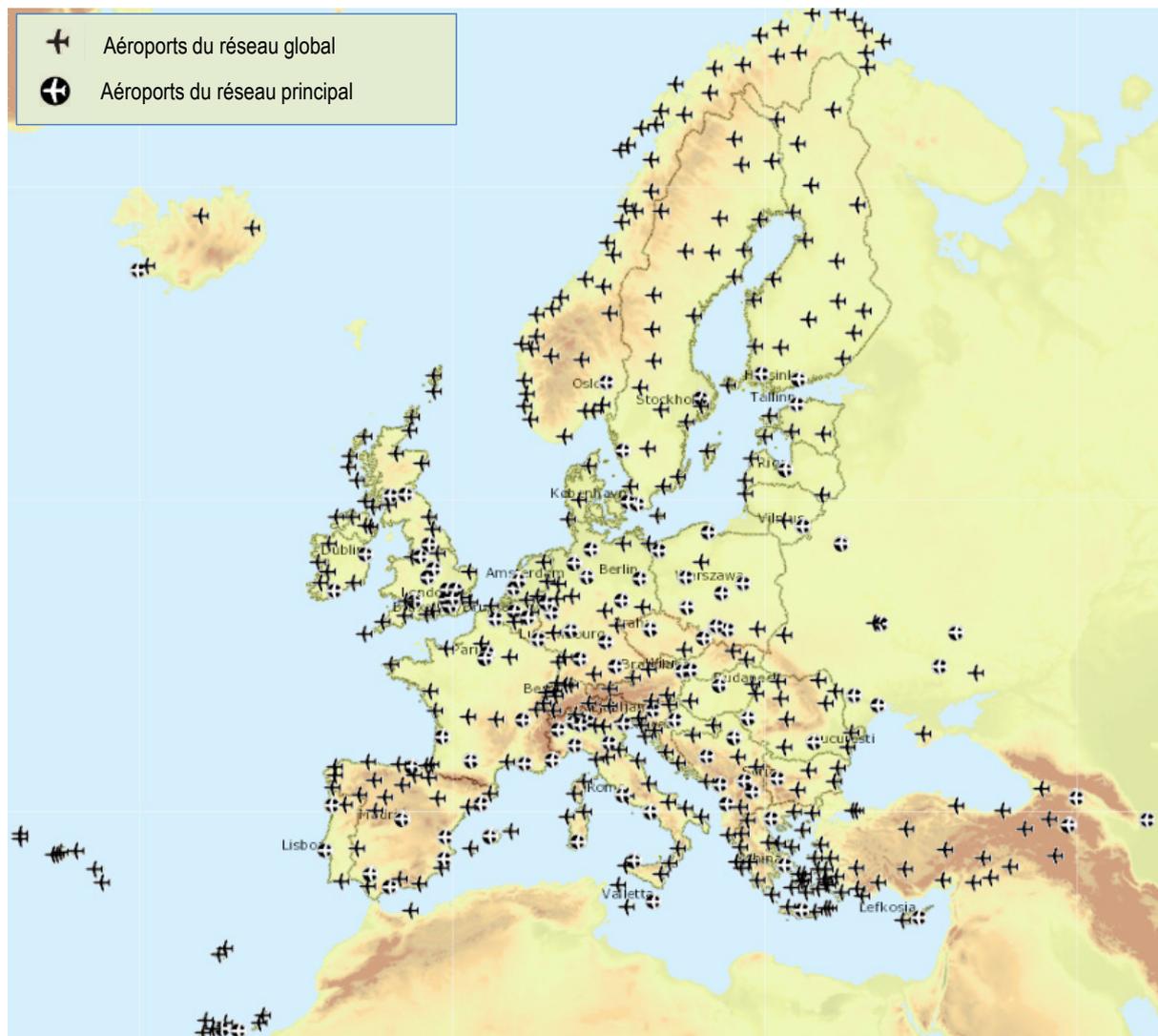
Source : Commission Européenne - DG MOVE TEN-T – Trans-European Transport Network TENtec (26.02.2019).

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 53,4 millions de voyageurs en 2017, suivi par les aéroports de Barcelone (47,3 millions de voyageurs) et de Palma de Majorque (28,0 millions de voyageurs). Ces chiffres placent les aéroports de Madrid et de Barcelone en sixième et septième position respectivement au niveau européen, après les aéroports de Londres Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Francfort et Istanbul-Atatürk. Entre 2015 et 2017, le nombre de passagers des deux aéroports a augmenté, de 14,1% pour l'aéroport Adolfo Suarez et de 19,1% 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 69,5 millions de passagers en 2017. Sa fréquentation a augmenté de 3,7 millions de passagers entre 2015 et 2017, soit une croissance de 5,6%.



Les principaux aéroports régionaux français proches des Pyrénées sont ceux de Bordeaux et de Toulouse, avec respectivement 6,2 et 9,3 millions de voyageurs en 2017.

Les deux aéroports ont connu une augmentation importante du nombre de passagers entre 2015 et 2017, plus précisément 20,8% pour l'aéroport de Toulouse et 16,7% pour l'aéroport de Bordeaux selon les données du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

Le réseau espagnol d'aéroports d'intérêt général comprend 46 aéroports et deux hélicoptères exploités par Aena S.A., ainsi que trois autres aéroports régionaux et un aéroport privé.

La carte 15 présente les aéroports non insulaires du réseau d'Aena S.A. en Espagne, les aéroports non insulaires du Portugal et les aéroports non insulaires de France.

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



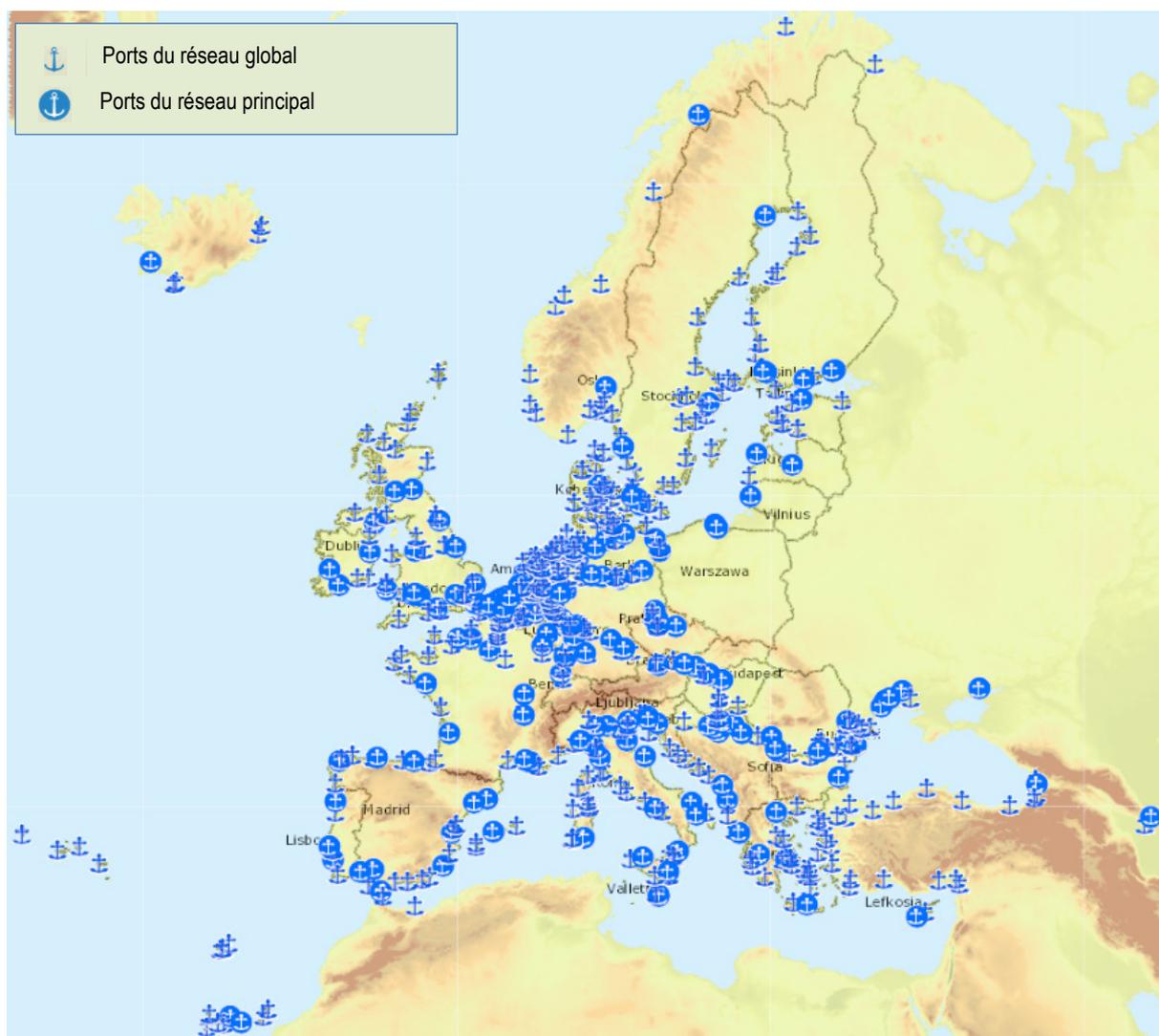
Sources : Portugal : Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ; Espagne : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana ; France : Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

3.4. PORTS

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

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.

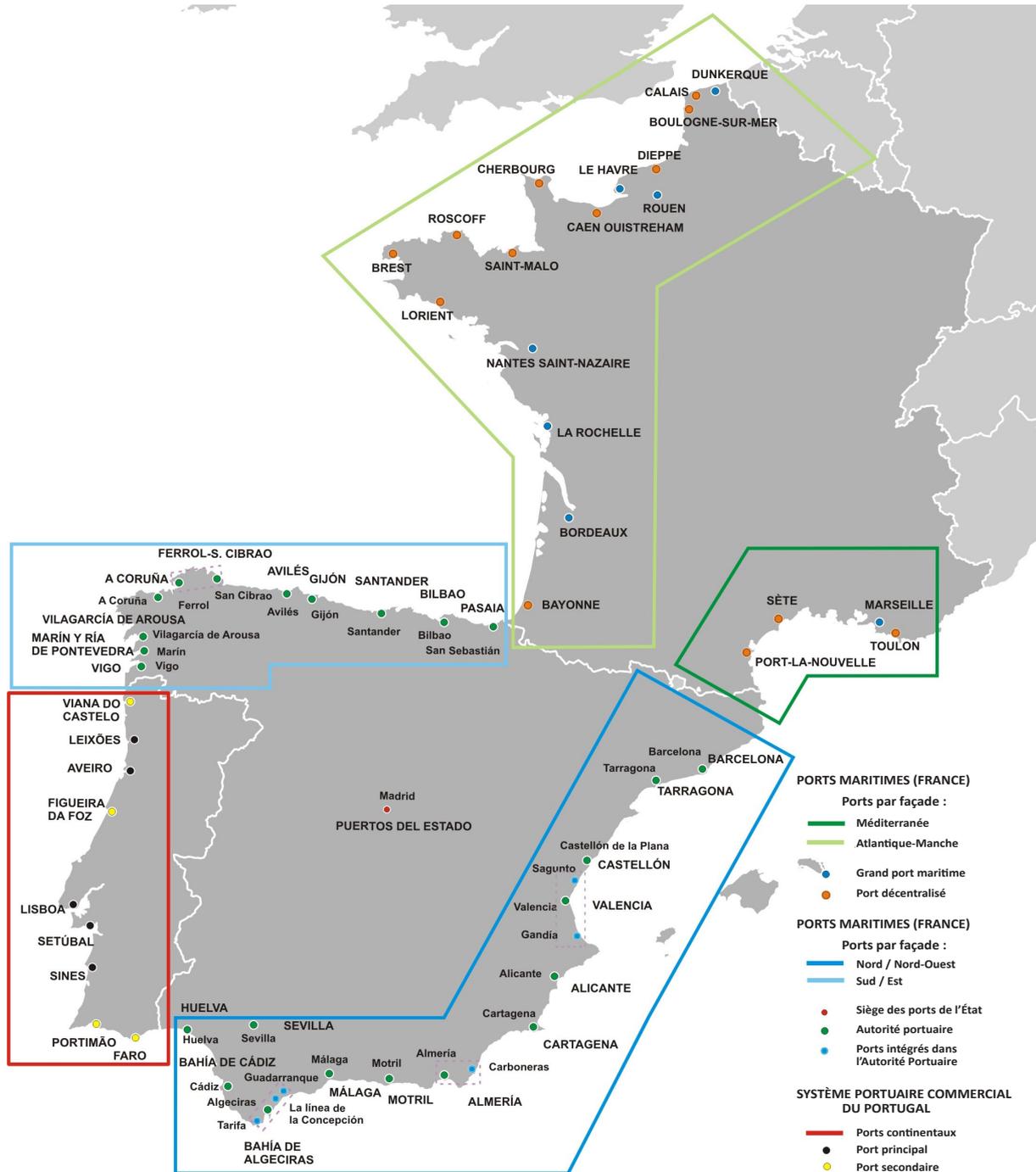
CARTE 16 : PORTS DE LA RTE-T (2019)



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, Movilidad y Agencia Urbana - Puertos del Estado ; France : Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

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



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

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

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

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

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

Quant à l'ADM Vigo-Nantes, elle a été mise en service le 19 janvier 2015, avec deux navires et trois départs hebdomadaires des deux ports. Le service est actuellement exploité avec quatre départs hebdomadaires des deux ports, y compris une connexion au port de Tanger.

Des travaux sont en cours pour actualiser les informations sur les ADM et leurs flux, ils seront présentés dans les futurs rapports de l'OTL.



4. TRAFIC DE VOYAGEURS

4.1. TRAFIC ROUTIER

L'analyse du transport routier de voyageurs est basée sur les données résultant des évaluations effectuées par les autorités espagnoles (Dirección General de Carreteras du Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana) et françaises (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire), aux abords des différents points de passage frontaliers.

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

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

Cette rubrique présente les trafics moyens journaliers (TMJ) des véhicules légers enregistrés aux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France. Jusqu'à présent, les données recueillies dans les deux pays étaient présentées, malgré des différences importantes sur certains axes.

Cette édition de l'OTP vise à résoudre l'existence de grandes différences entre les données d'un même point de passage frontalier, c'est pourquoi un certain nombre de considérations ont été prises en compte dans les critères de sélection des données d'un côté ou de l'autre des Pyrénées :

- **Du côté français des Pyrénées**, de nouveaux comptages sont réalisés 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 une semaine, 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

C'est la raison pour laquelle sur ces 7 points de passage frontaliers, ainsi que celui de la N-152 Puigcerda / Voie Communale Bourg-Madame, la donnée française est retenue s'il existe de grandes différences entre les données des deux côtés des Pyrénées. Le poste frontière N-152 Puigcerda / Voie Communale Bourg-Madame ne fait pas partie des comptages tournants mais le Cerema y pose un radar par sens tout au long du mois de septembre, qui est le mois le plus représentatif pour le trafic annuel sur cet axe ;



- **Aux points de passage frontaliers** entre Hendaye et Irun, il existe trois ponts sur la rivière Bidasoa : celui de l'autoroute AP-8 / A 63 vers Biriadou, celui de la GI-636/RD 810 vers Behobie, et celui de la GI-636-H / RD 912 (pont Saint-Jacques) vers Hendaye.

Les observations visuelles du Cerema permettent de déterminer le trafic de poids-lourds (PL) effectif parce que les stations de comptage des trois ponts basques surestiment le véritable trafic PL, en considérant PL tous les véhicules de plus de six mètres.

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

- **Le seul point de passage frontalier** où sont présentées les données du côté français et du côté espagnol malgré sa différence significative est le passage N-145 Andorre - La Seu d'Urgell / RN 22 La Croisade. La raison de sa présentation 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 est présenté dans les données de chacun des deux pays à ce point frontalier ;
- **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 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 2017, est la suivante :

- Autoroutes du littoral : 39 270 VL/j, 31,9% ;
- Routes côtières : 44 343 VL/j, 36,0% ;
- Routes intérieures : 39 604 VL/j, 32,1% .

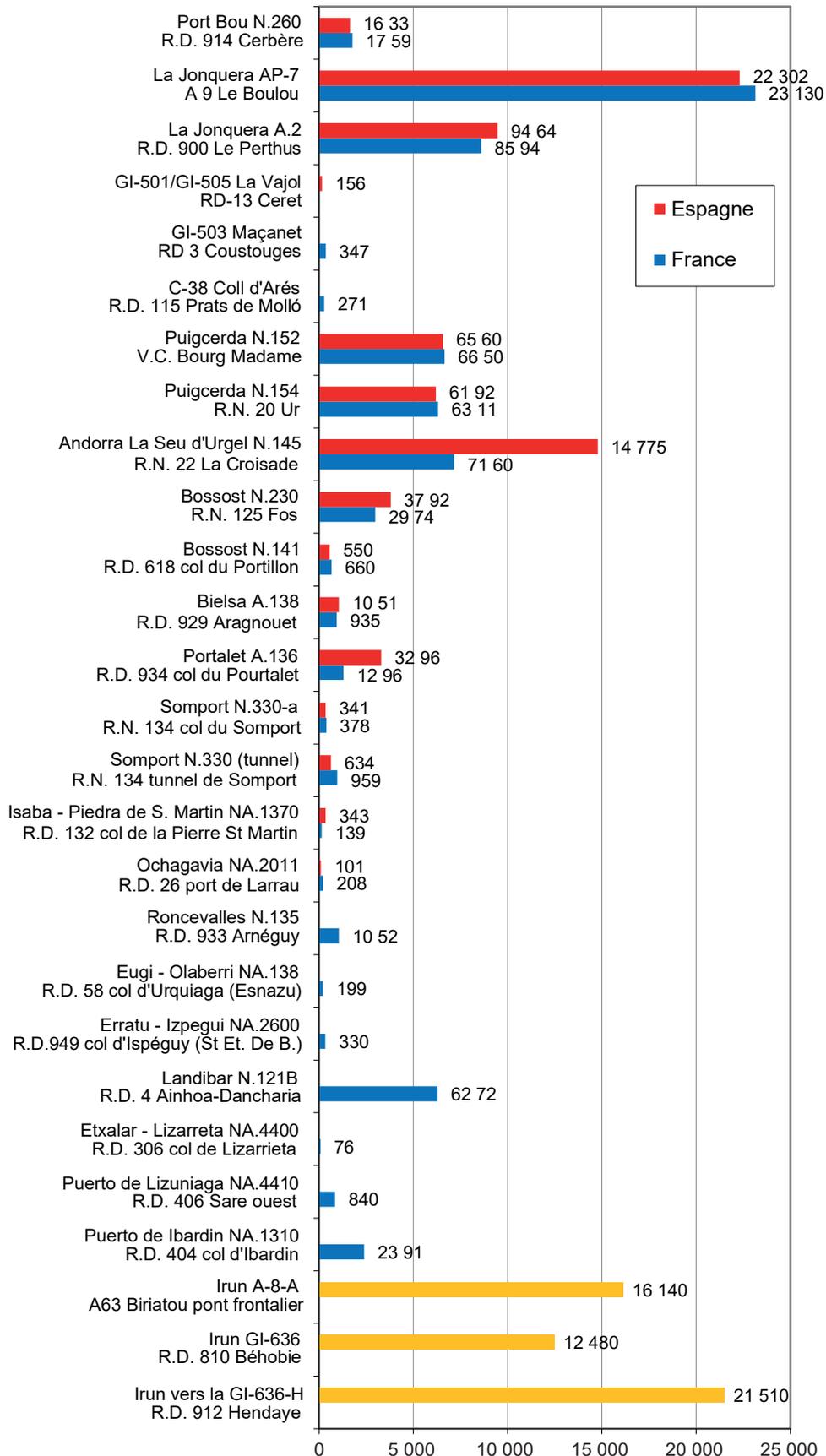
En 2017, 123 217 véhicules légers ont, en moyenne, traversé quotidiennement la barrière pyrénéenne.

88% du trafic transfrontalier passe par les 9 points de passage les plus fréquentés (plus de 6 000 VL /jour), tandis que 13 points de passages ont un trafic inférieur à 1 000 VL/j et représentent 4% trafic transfrontalier total.

Le graphique 17 suivant présente les trafics moyens annuels des véhicules légers des 27 points de passage frontaliers franchissant la frontière des Pyrénées.



GRAPHIQUE 17 : TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS TRANSFRONTALIERS DES VÉHICULES LÉGERS EN 2017 (TOTAL DES DEUX SENS DE CIRCULATION)



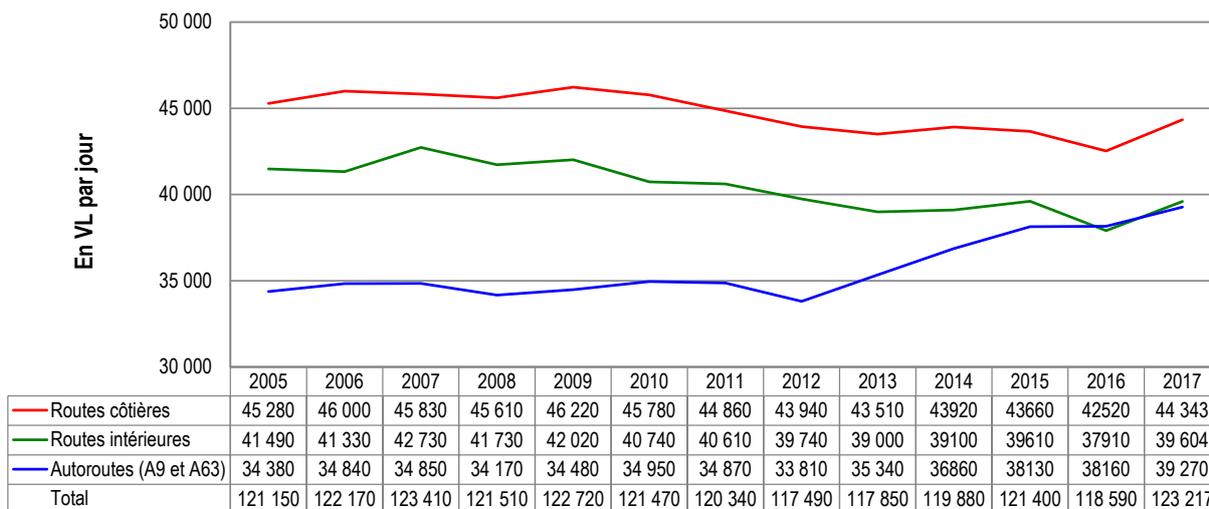
Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - DREAL Occitanie.
Les 3 points de passage frontaliers du Guipuscoa apparaissent en jaune parce que, bien que les stations de comptage se trouvent du côté espagnol, leurs données ont été rectifiées par le Cerema pour refléter la répartition des trafics de véhicules légers / poids-lourds effective.



Le graphique 18 montre l'évolution du trafic des véhicules légers qui ont traversé chaque jour la frontière entre 2005 et 2017, selon le type de voie routière.

Depuis 2012, les routes intérieures et côtières se caractérisent par une certaine stabilité tandis que les autoroutes connaissent une augmentation chaque année (+16,1% entre 2012 et 2017). Cependant, en 2017, on observe une croissance du trafic dans les trois groupes de routes : 2,9% pour les autoroutes, 4,3% pour les routes côtières et 4,5% pour les routes intérieures.

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



Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire - DREAL Occitanie.

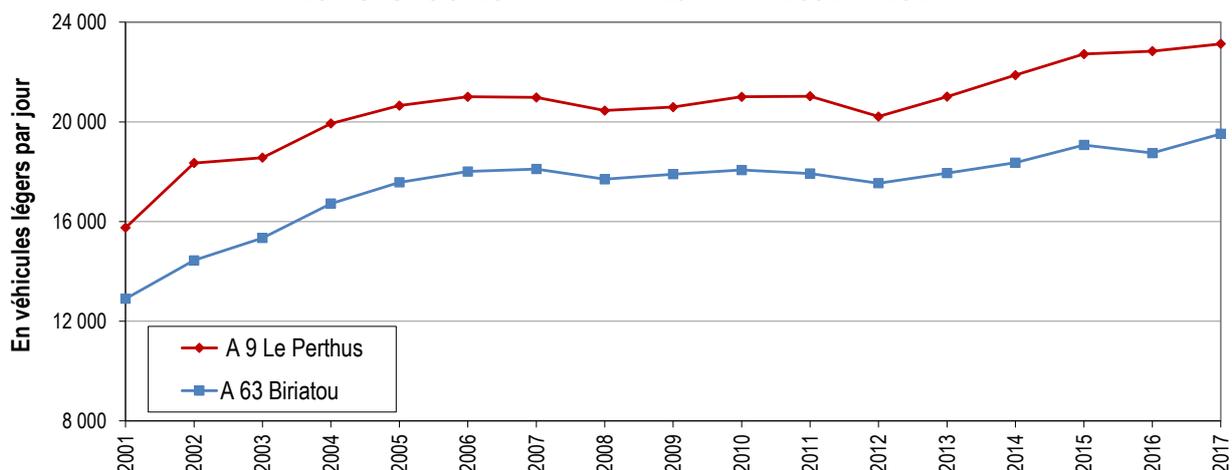
4.1.2. ANALYSE DÉTAILLÉE DU TRAFIC SUR LES DEUX AUTOROUTES

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. Les données de l'A 63 présentées dans la figure 19 proviennent du péage de Bariatou. On obtient le trafic frontalier en prenant en compte les voies d'accès de l'échangeur de Bariatou, situées entre la station de péage et le pont international.



GRAPHIQUE 19 : ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES VÉHICULES LÉGERS SUR LES AUTOROUTES PYRÉNÉENNES ENTRE 2001 ET 2017



Source : ASF.

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

Au cours de l'année écoulée, on a enregistré une augmentation moyenne de 2,5% pour le trafic de l'ensemble des deux autoroutes, avec une progression de 4,1% sur l'autoroute A 63. Le trafic sur l'autoroute A 9 a augmenté de 1,3% en 2017. Entre 2001 et 2017, les deux autoroutes ont connu une croissance très similaire, de 47% pour l'autoroute A 9 et de 51% pour l'autoroute 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 de trafic des stations de comptage, et du taux d'occupation des véhicules.

Les taux d'occupation considérés sont issus des résultats des enquêtes menées au cours des années 2013 et 2014, sur les autoroutes A 9 au Boulou et A 63 à Bariatou (Cf chapitre 4.1.6.), ainsi que des enquêtes effectuées en 2010 sur les 4 passages centraux (Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg-Madame). Les valeurs obtenues sont les suivantes :

- 2,61 voyageurs par véhicule pour l'autoroute 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 Bariatou ;
- 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.



Le tableau 6 montre, pour l'année 2017, le flux total de voyageurs routiers qui traversent l'Espagne et la France, ainsi que sa répartition entre échange et transit, dont les valeurs s'élèvent respectivement à 98,7 millions de voyageurs et 5,2 millions de voyageurs.

TABLEAU 6 : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2017, 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	23 130	2,61	22,03	15,5%	3,42	18,62
A 63 Bariatou	16 140	2,51	14,79	8,4%	1,24	13,54
4 passages intérieurs enquêtés	17 743	2,19	14,18	0,8%	0,11	14,07
Autres passages intérieurs	21 861	2,19	17,47	0,8%	0,14	17,33
Passages côtiers	44 343	2,19	35,45	0,8%	0,28	35,16
Total	123 217	2,31	103,92	5,0%	5,19	98,73
Arrondi à	123 220		103,9		5,2	98,7

Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - DREAL Occitanie.

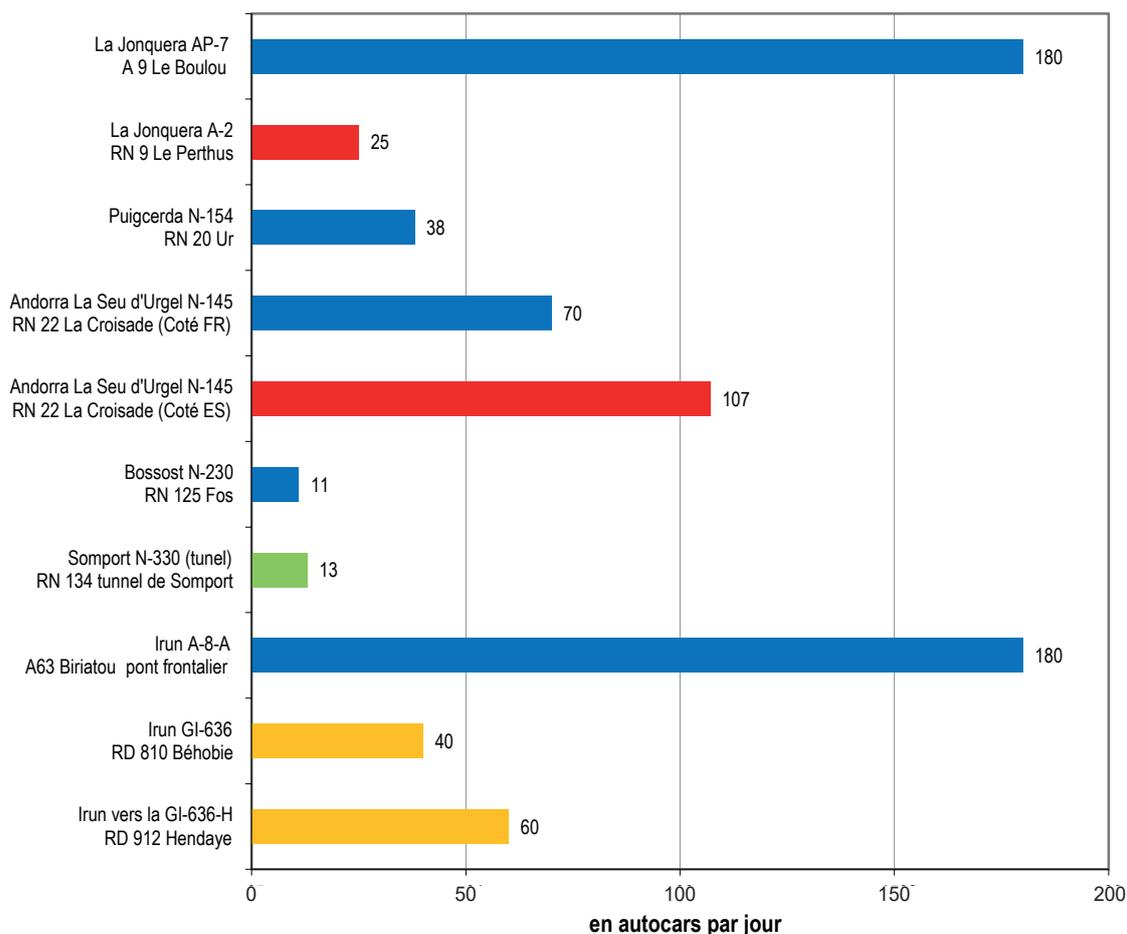
4.1.4. TRAFIC D'AUTOCARS

Cette rubrique représente les trafics moyens journaliers des autocars enregistrés aux principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France, ceux sur lesquels le trafic des autocars est supérieur 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 trafics des véhicules légers, les données d'origine espagnole sont représentées en rouge ; en bleu, les données d'origine française et en jaune, les données d'origine espagnole mais rectifiées par le Cerema. En outre, la couleur verte est utilisée pour les données du concessionnaire du tunnel de Somport.



GRAPHIQUE 20 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL D'AUTOCARS AUX PASSAGES FRONTALIERS DURANT L'ANNÉE 2017 (SOMME DES DEUX SENS DE CIRCULATION)



Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - DREAL Occitanie.

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, tandis que les valeurs des taux d'occupation et des pourcentages d'autocars en transit pour les autres points de passage frontaliers ont été obtenues d'après les enquêtes réalisées sur les quatre points de passage intérieurs en 2010.

Le tableau 7 montre qu'environ 6,7 millions de voyageurs ont traversé les Pyrénées en autocar en provenance ou à destination de la France, tandis que 1,7 million de voyageurs ont traversé les Pyrénées en transit par la France. Le flux total de voyageurs ayant traversé la frontière franco-espagnole en 2017 s'élève donc à 8,3 millions.



TABLEAU 7 : ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES DANS LES DEUX SENS EN 2017, 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	180	41,7	2,74	49,0%	1,34	1,40
A 63 Bariatou	180	30,9	2,03	16,2%	0,33	1,70
4 passages intérieurs enquêtés	132	38,0	1,83	0,0%	-	1,83
Autres passages intérieurs	0	38,0	-	0,0%	-	-
Passages côtiers	125	38,0	1,73	0,0%	-	1,73
Total	617	37,0	8,33	20,1%	1,67	6,66
Arrondi à			8,3		1,7	6,7

Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - 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 ;
- Ligne locale : Barcelone-Latour-de-Carol ;
- Ligne locale : 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 2008-2017. 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 2008 ET 2017 (NOMBRE DE VOYAGEURS)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Flux de voyageurs entre l'Espagne et la France										
Sens Espagne- France	279 000	276 000	265 000	161 000	149 000	121 000	406 000	464 000	420 000	414 000
Sens France- Espagne	275 000	278 000	264 000	159 000	152 000	126 000	418 000	445 000	434 000	434 000
<i>Total</i>	<i>554 000</i>	<i>554 000</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>
Flux de voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe (au-delà de la France)										
<i>Barcelone - Zurich - Milan</i>	<i>68 000</i>	<i>66 000</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>101 000</i>	<i>86 000</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>
Total des voyageurs sur les lignes internationales (arrondi au millier de voyageurs)	723 000	706 000	672 000	454 000	408 000	316 000	902 000	985 500	932 850	927 720

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 2017, les lignes ferroviaires internationales reliant les deux côtés des Pyrénées ont pratiquement conservé leur nombre de passagers de 2016, avec une légère baisse de 0,6%, soit 928 000 voyageurs. Le nombre de passagers sur les lignes reliant l'Espagne et la France a diminué de 0,7% alors qu'il a augmenté de 1,1% sur celles reliant le Portugal et la France.

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 2017, dans le sens sud-nord, est de 17 391.

En émettant l'hypothèse que les flux nord-sud et sud-nord sont symétriques, on obtient ainsi un flux total annuel proche de 35 000 voyageurs.

Le tableau 9 indique l'évolution des voyageurs ayant franchi la frontière sur la ligne régionale entre 2007 et 2017.

**TABLEAU 9 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES RÉGIONALES
ENTRE 2008 ET 2017 (NOMBRE DE VOYAGEURS)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Urbain et interurbain- Cerbère Sens Sud-Nord	56 314	53 122	36 306	31 326	25 967	31 637	24 534	22 684	16 894	17 391
Total des 2 sens (arrondi)	113 000	106 000	73 000	63 000	52 000	63 000	49 000	45 000	34 000	35 000

Source : Renfe - moyenne distance.

Il faut noter qu'en 2017, le nombre de voyageurs franchissant la frontière avec la ligne régionale a augmenté de 2,9%, alors que cette valeur avait enregistré des baisses importantes ces dernières années, de 25,5%, 7,5% et 22,5% en 2016, 2015 et 2014 respectivement.



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 2017, environ 7 800 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 2017, plus de 716 000 voyageurs ont utilisé cette ligne pour franchir la frontière.

Le tableau 10 ci-dessous présente l'évolution des voyageurs ayant utilisé les services des lignes locales pour franchir la frontière entre 2008 et 2017.

TABLEAU 10 : FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES SUR LES LIGNES LOCALES ENTRE 2008 ET 2017 (NOMBRE DE VOYAGEURS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Barcelone- La Tour de Carol	12 000	15 000	15 000	7 400	6 384	22 140	24 672	12 578	10 425	7 821
Lasarte Oria- Hendaye (Euskotren)	572 000	624 000	598 000	503 206	603 267	706 009	701 943	686 559	713 730	716 368
Total lignes locales (arrondi au millier)	584 000	639 000	613 000	511 000	610 000	728 000	727 000	699 000	724 000	724 000

Sources: Renfe et Euskotren.

En 2017, le nombre de passagers ayant utilisé les services de la ligne Barcelone - La Tour de Carol pour traverser la frontière a suivi la tendance à la baisse de 2016 et 2015. Au cours de ces trois années, des baisses de 25,0%, 17,1% et 49,0% ont été respectivement observées, passant d'environ 24 700 voyageurs à 7 800 voyageurs.

Par ailleurs, sur la ligne Lasarte / Oria - Hendaye, le nombre de passagers ayant franchi la frontière en 2017 a augmenté de 0,4%, maintenant des chiffres autour de 700 000 passagers depuis 2013.

Dans leur ensemble, les lignes ferroviaires locales ont été utilisées par environ 724 000 voyageurs pour traverser la frontière en 2017, dont 99% ont utilisé le service d'Euskotren.

4.2.4. ESTIMATION DU FLUX TOTAL DE VOYAGEURS FERROVIAIRES

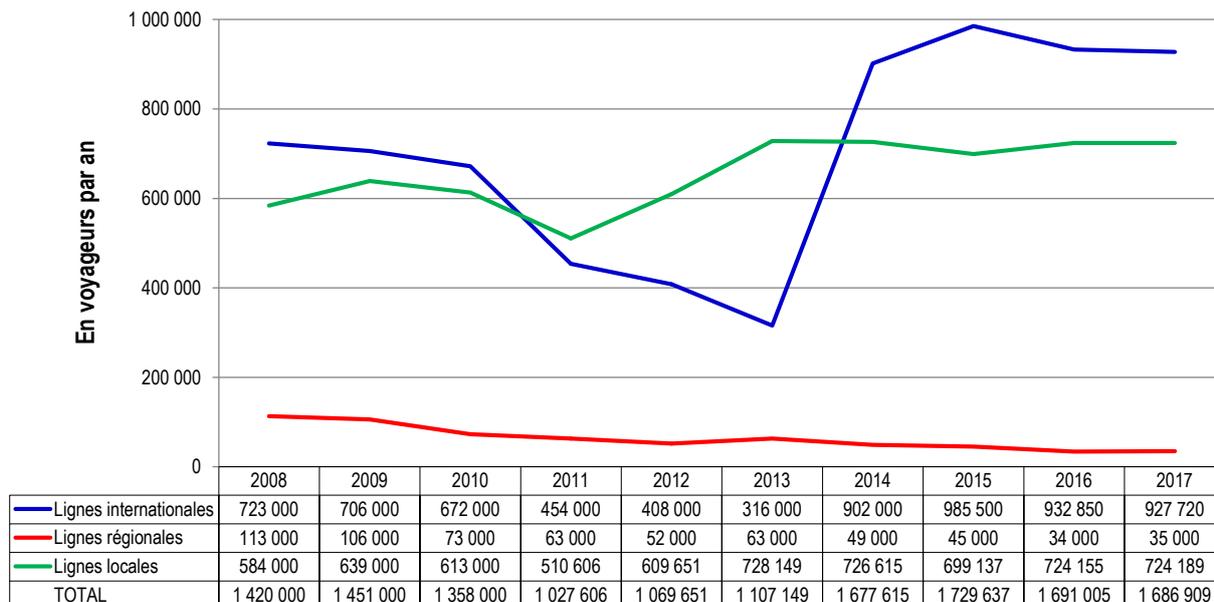
Sur l'ensemble des lignes ferroviaires reliant la France à la péninsule ibérique, environ 1,69 million de voyageurs ont utilisé le train pour traverser les Pyrénées en 2017. Leur répartition selon le type de service ferroviaire est la suivante:

- Lignes internationales : 928 000 voyageurs ;
- Ligne régionale : 35 000 voyageurs ;
- Lignes locales : 724 000 voyageurs.

La figure 21 montre l'évolution des flux de voyageurs ferroviaires ayant franchi la frontière entre 2008 et 2017. 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 2008 À 2017



Sources : Renfe, Euskotren et Comboios de Portugal.

Entre 2008 et 2017, le nombre de passagers utilisant le chemin de fer pour franchir la frontière a augmenté de 18,8%. Cette croissance est due notamment aux services des lignes internationales et des lignes locales qui ont augmenté respectivement de 28,3% et 24,0%, et en particulier aux lignes internationales entre l'Espagne et la France et au service local de la ligne Lasarte / Oria - Hendaye dont les augmentations ont été de 53,1% et de 25,2%. À cet égard, il convient de rappeler que 2014 a vu l'ouverture du service de trains à grande vitesse entre la France et l'Espagne. En ce qui concerne les services des lignes régionales, entre 2008 et 2017, on a enregistré une baisse de 69% du nombre de voyageurs qui les utilisaient pour traverser la frontière.

Depuis la mise en service des trains à grande vitesse sur les liaisons internationales en 2014, les services des lignes internationales ont eu un comportement irrégulier avec une croissance entre 2014 et 2017 de 2,9%. Par ailleurs, depuis 2013, les services des lignes locales ont tendance à se stabiliser autour de 725 000 voyageurs.

En ce qui concerne la répartition par différents types de services ferroviaires d'un côté à l'autre des Pyrénées en 2017, les lignes internationales ont représenté 55% des voyageurs, les lignes régionales 2,1% des voyageurs et les lignes locales 42,9% des voyageurs.

Ces pourcentages sont assez similaires depuis le lancement des trains à grande vitesse en 2014, lorsque la répartition entre les trois types de services - lignes internationales, régionales et locales était respectivement de 53,8%, 2,9% et 43,3%.

En 2008, (première année de la période), comme le montre la figure 21, la répartition était de 50,9%, 8,0% et 41,1%.

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 2017, 124,8 millions de passagers ont voyagé entre la péninsule ibérique et un autre pays européen situé de l'autre côté des Pyrénées. 95,2 millions de ces voyageurs étaient au départ ou à destination d'un aéroport espagnol et 29,6 millions d'un aéroport portugais. Ces valeurs représentent une augmentation de 21,8% du transport aérien de passagers pour l'ensemble de la péninsule ibérique, de 20,4% pour l'Espagne et de 26,5% pour le Portugal par rapport aux valeurs publiées dans le dernier rapport de l'OTP (OTP n°8) avec les données de 2015.

En 2017, la majorité des passagers aériens de la péninsule ibérique étaient en provenance ou à destination d'un pays de l'ex UE-15, soit 84,3% des passagers. Ce pourcentage de voyageurs atteint 91,1% si l'on ajoute la Suisse et la Norvège. Plus précisément, le Royaume-Uni, avec 32,9 millions de voyageurs, la France, avec 16,7 millions de voyageurs, l'Allemagne, avec 16,2 millions de voyageurs, et l'Italie, avec 13,1 millions de voyageurs, sont ses principaux pays d'origine/de destination.

Si on analyse la relation de voyageurs entre la péninsule ibérique et l'ensemble de l'Europe sans tenir compte de l'ex UE-15, ni de la Suisse, ni de la Norvège, on constate une progression du trafic aérien presque constante depuis 2004 (sauf 2 baisses en 2009 et 2013) avec des variations annuelles très élevées et des valeurs très importantes : le trafic aérien a été multiplié par 7 entre 2004 et 2017, a augmenté de 75% entre 2013 et 2017. En 2017, avec plus de 11 millions de passagers, ce groupe de pays représente 9% du total européen (grâce notamment à 4 pays : La Russie, la Turquie, la Roumanie et la Pologne, les plus peuplés de ce groupe).

En termes relatifs, l'augmentation de passagers la plus importante entre 2015 et 2017 se produit avec le groupement Autres pays de l'UE-28. Dans ce cas, le nombre de voyageurs a augmenté de 44,2% avec la péninsule ibérique, de 39,1% avec l'Espagne et de 91,7% avec le Portugal.

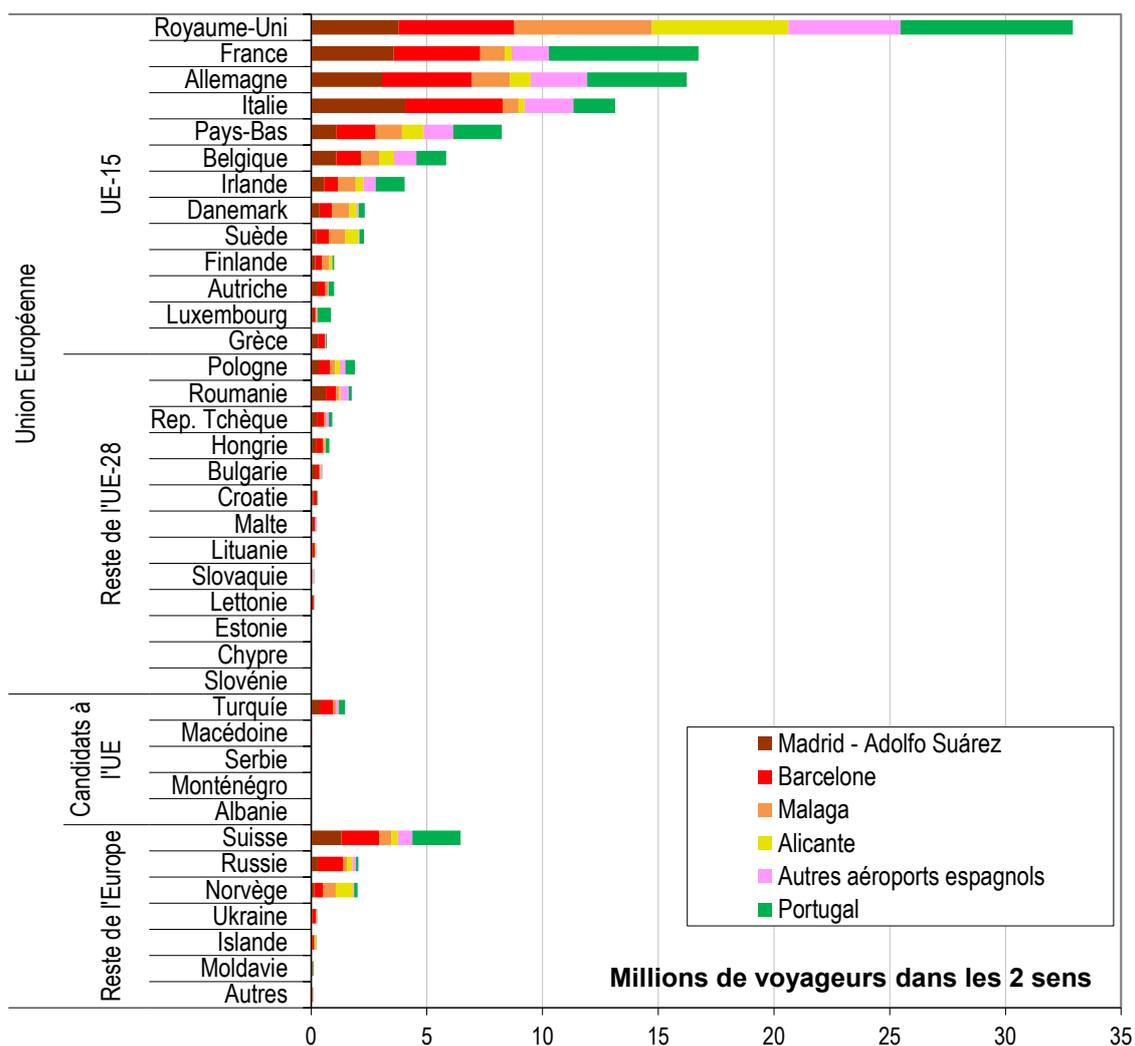
En termes absolus, la plus forte augmentation du nombre de passagers entre 2015 et 2017 concerne les pays de l'ex UE-15, avec lesquels le nombre de voyageurs avec l'Espagne et le Portugal a augmenté de 13 et 5,2 millions de voyageurs.

Au cours de cette période, 2015-2017, la seule baisse du nombre de voyageurs se produit entre l'Espagne et les pays candidats à l'UE, soit 5,3%. Cette réduction du nombre de voyageurs a pour conséquence une baisse de 1,3% du nombre de voyageurs de l'ensemble de la péninsule ibérique avec les pays candidats à l'UE.

Le graphique 22 montre la répartition du transport aérien de voyageurs entre la péninsule ibérique et les autres pays d'Europe, en mettant en évidence les principaux aéroports péninsulaires.



GRAPHIQUE 22 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2017



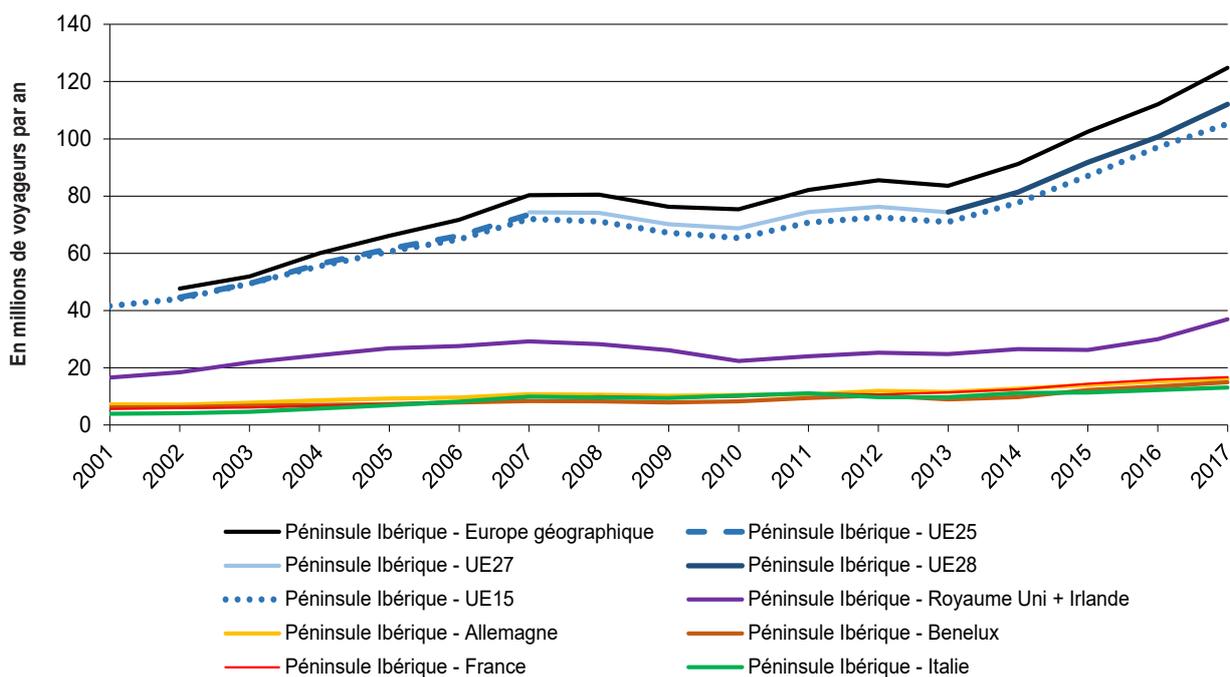
Sources : AENA S.A. (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

Le Royaume-Uni (26,2 millions), la France (14,4 millions) et l'Allemagne (près de 14 millions) sont les pays européens qui génèrent les trafics de voyageurs les plus importants avec l'Espagne et le Portugal.

Le graphique 22 bis suivant présente l'évolution des flux aériens depuis 2001.



GRAPHIQUE 22 bis : ÉVOLUTION DU FLUX AÉRIEN DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE ENTRE 2001 ET 2017



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

Le tableau 11 présente les données relatives aux flux de passagers par voie aérienne entre l'Espagne et différents groupements de pays européens, ainsi qu'entre le Portugal et ces mêmes groupements.

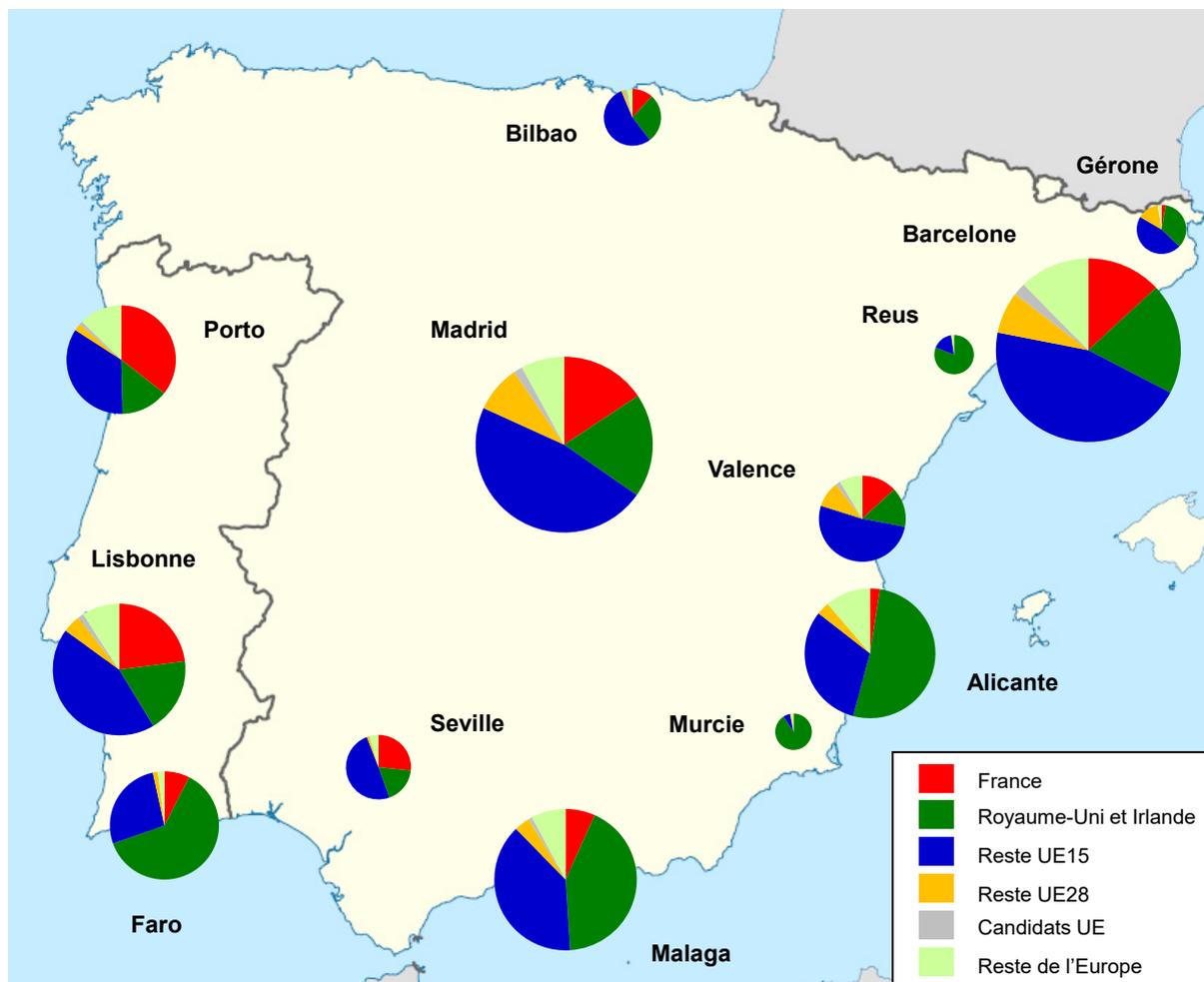
TABLEAU 11 : RÉPARTITION DES PASSAGERS PAR VOIE AÉRIENNE DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE SELON L'ORIGINE / DESTINATION EN 2017

		Total des 2 sens (en millions de voyageurs)		
		ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL
Union Européenne	UE-15	79,18	26,07	105,26
	Reste de l'UE-28	5,97	0,90	6,87
Pays candidats		1,26	0,27	1,53
Reste de l'Europe		8,78	2,38	11,17
TOTAL EUROPE		95,20	29,62	124,82
Ex UE-15 + Suisse + Norvège		85,41	28,31	113,72

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

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

CARTE 18 : TRAFIC DES PRINCIPAUX AÉROPORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE AVEC LE RESTE DE L'EUROPE EN 2017



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

Les aéroports de la péninsule ibérique générant les trafics les plus importants avec le reste des pays européens en 2017 ont été celui de Barcelone - El Prat, avec 28,5 millions de voyageurs, celui de Madrid - Adolfo Suárez, avec 22,8 millions de voyageurs, celui de Malaga avec 15,9 millions de voyageurs, et celui de Lisbonne, avec 14,1 millions de voyageurs.

En comparaison au rapport de l'OTF n°8 avec les données de 2015, il y a cinq aéroports avec un flux supérieur au million de voyageurs avec des pays européens au-delà des Pyrénées, qui ont eu une croissance de passagers supérieure à 30% entre 2015 et 2017. Il s'agit des aéroports de Faro (37,5%), Valence (34,0%), Alicante (32,4%), Porto (32,1%) et Malaga (30,1%). L'aéroport de Reus, avec 1 million de voyageurs, entre dans le groupe des aéroports avec plus d'un million de voyageurs en provenance ou à destination d'un pays européen.



4.4. SYNTHÈSE CONCERNANT LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le tableau 12 synthétise les données des flux de voyageurs entre la Péninsule ibérique et l'Europe en 2017, et le graphique 23 ainsi que la carte 19 montrent la répartition par mode de transport et selon le groupement des pays d'origine/destination. Les calculs ne prennent pas en considération le trafic de voyageurs par voie maritime.

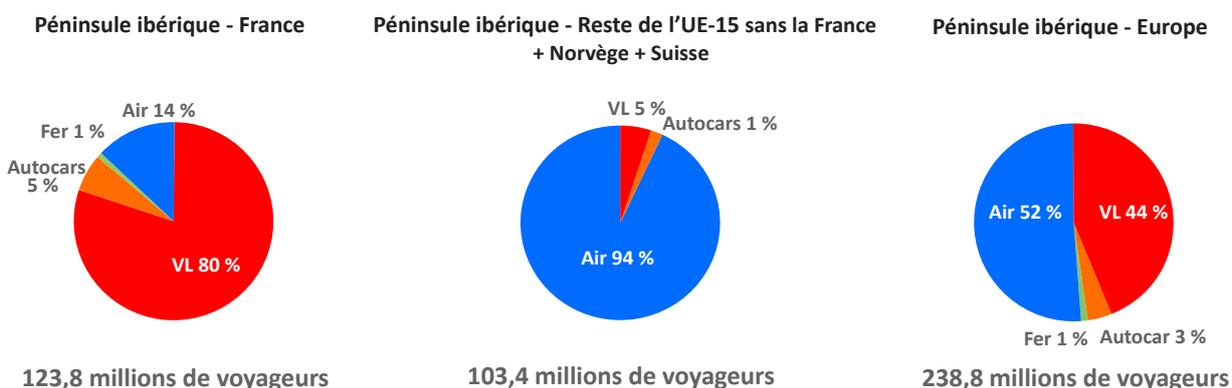
La répartition par grandes zones d'origine ou de destination du trafic de véhicules légers, ainsi que le taux d'occupation, résulte des enquêtes menées au cours des années 2013 et 2014, sur les autoroutes A 9 et A 63, et en 2010 sur les passages centraux. Concernant les autocars, les données sont le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

TABLEAU 12 : SYNTHÈSE DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2017

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	98,7	4,9	0,1	0,1	0,1	103,9
	Autocars	6,7	1,5	0,2	0,0	0,0	8,3
Ferroviaire		1,7	0,0				1,7
Aérien		16,7	97,0	6,9	1,5	2,7	124,8
TOTAL		123,8	103,4	7,1	1,6	2,8	238,8

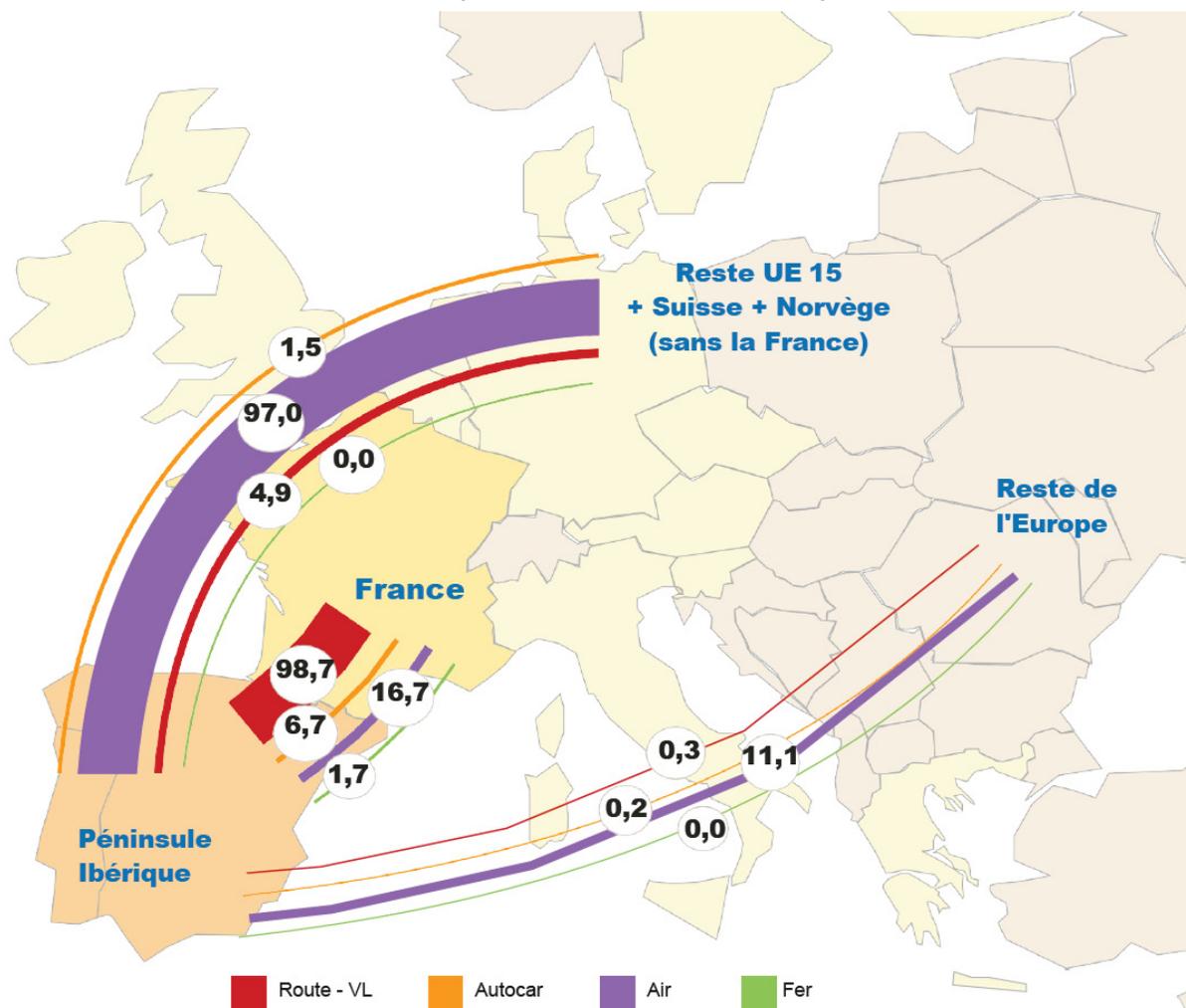
Source : données OTP.

GRAPHIQUE 23 : RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2017



Source : données OTP.

CARTE 19 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2017 (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)



Source : données OTP.

L'analyse du résumé du transport de voyageurs en 2017 montre l'importance des pays de l'UE-15, avec la Suisse et la Norvège, dans le transport de voyageurs de la péninsule ibérique. Cet ensemble de pays a représenté 95,2% des origines/destinations des voyageurs de la péninsule ibérique. Plus précisément, 51,9% ont eu pour origine/destination la France et 43,3% 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 85,1% de leurs voyages (79,7% pour les VL et 5,4% pour les autocars), le transport aérien 13,5% et le rail 1,4%. Parmi les autres voyageurs, 94,0% ont utilisé le mode aérien, 6,0% ont utilisé le transport routier (VL pour 4,5% et autocars pour 1,5%). Le nombre de voyageurs se déplaçant en train reste infime.



4.5. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ENTRE 2001 ET 2017

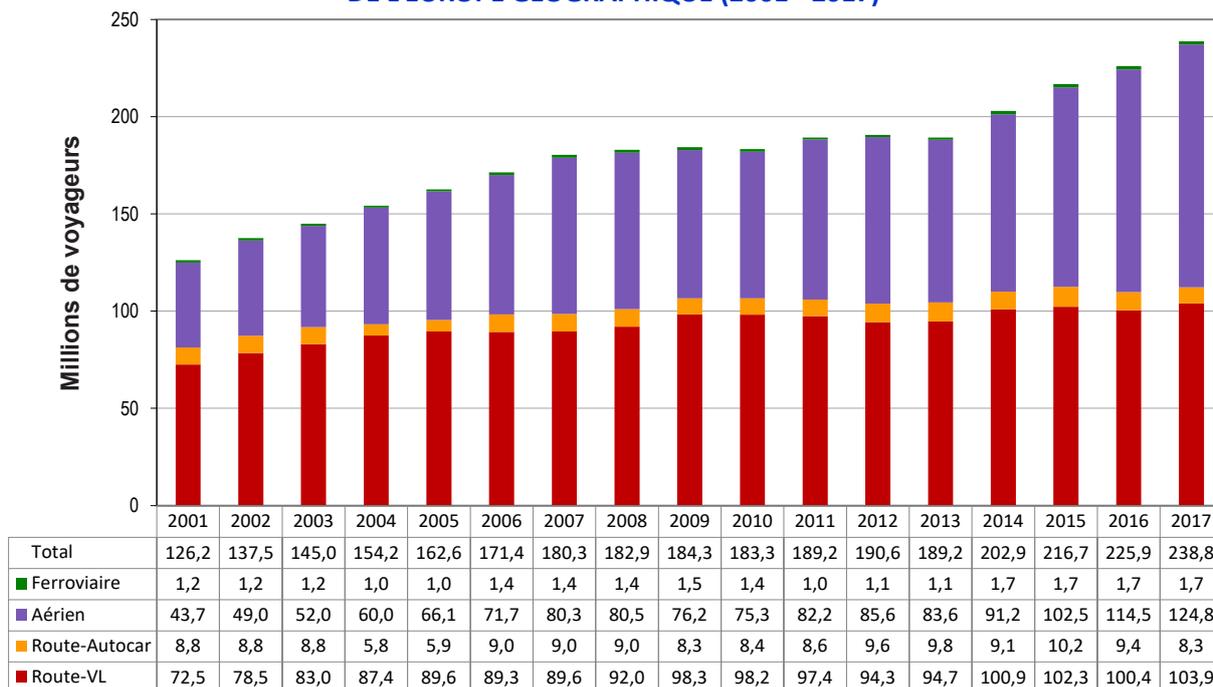
Ce sous-chapitre propose un résumé des données sur les flux de voyageurs tel qu'elles figurent dans les documents suivants :

- **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** : 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 2017.

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

GRAPHIQUE 24 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2001 - 2017)



Source : données OTP.

TABLEAU 13 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2001 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	89%	4,1%	5,7%
Route- VL	43%	2,3%	3,5%
Route- Autocar	-5%	-0,3%	-11,3%
Ferroviaire	41%	2,2%	-0,8%
Aérien	186%	6,8%	9,0%

Source : données OTP.

Les valeurs du transport de voyageurs entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe restent en 2017 sur la tendance à la croissance amorcée en 2014. Entre 2013 et 2017, le transport de voyageurs a augmenté de 26,2%. Le trafic ferroviaire de voyageurs augmente de 53,4%, le trafic aérien de 49,3% et le trafic VL de 9,7%. Par contre, le trafic en autocars diminue de 15%. Cependant, si l'on analyse l'évolution entre 2016 et 2017, on observe que le transport de voyageurs croît grâce au dynamisme du transport aérien et l'augmentation du trafic VL (9% et 3,5% respectivement). Le nombre de voyageurs dans les autres modes diminue.

Si l'on analyse l'ensemble de la période représentée (2001-2017), le nombre de voyageurs transportés par autocar a baissé de 5%, tandis que pour le VL, le rail et le transport aérien, il a augmenté respectivement de 43%, 41% et 186%.

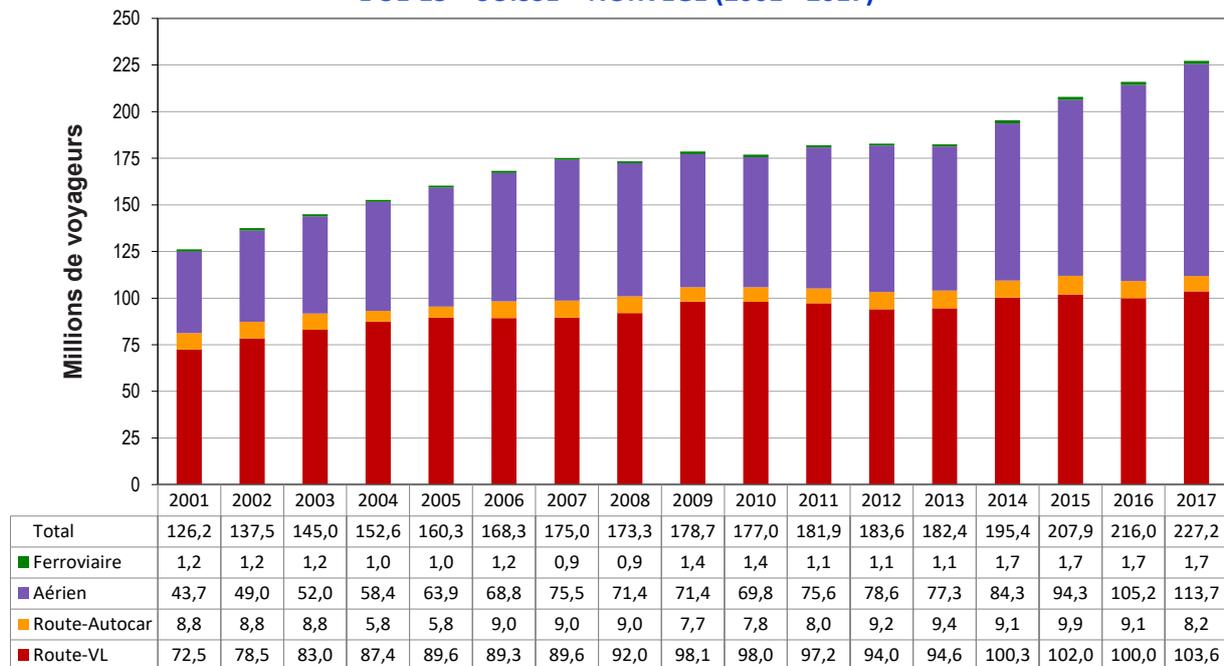
En ce qui concerne la part modale, entre 2001 et 2017, le transport aérien est devenu le principal mode utilisé par les voyageurs, passant de 34,6% à 52,3%. Le mode routier (VL) est devenu le second mode de transport, sa part diminuant de 57,4% à 43,5%.



Le transport ferroviaire et les autocars ont encore vu leur part de trafic se réduire, passant de 1% à 0,7% et de 7% à 3,5%.

Le graphique 25 et le tableau 14 montrent l'évolution du trafic de voyageurs à travers les Pyrénées, entre la Péninsule ibérique et l'ex UE-15 plus la Suisse et la Norvège, entre 2001 et 2017.

GRAPHIQUE 25 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE-15 + SUISSE + NORVÈGE (2001 - 2017)



Source : données OTP.

TABLEAU 14 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EX UE-15 + SUISSE + NORVÈGE (2001 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	80%	3,7%	5,2%
Route- VL	43%	2,3%	3,6%
Route- Autocar	-7%	-0,5%	-10,4%
Ferroviaire	-51%	-4,4%	-0,8%
Aérien	160%	6,2%	8,1%

Source : données OTP.

Les tendances des données sur le transport de voyageurs entre la péninsule ibérique et l'ensemble des pays de l'ex UE-15 plus la Suisse et la Norvège ressemblent à ce qui a été observé auparavant pour les voyageurs entre la péninsule ibérique et l'ensemble de l'Europe. Dans ce cas, sur la période 2013-2017, le transport de voyageurs a augmenté de 24,6%, en raison de la croissance du transport aérien, 47,1%, du transport ferroviaire, 53,4 % et des VL, 9,6% et malgré la diminution de 13,3 % des voyageurs en autocar. Si l'on analyse l'évolution de 2017, on obtient des valeurs très proches de celles relatives aux voyageurs entre la péninsule ibérique et l'Europe.

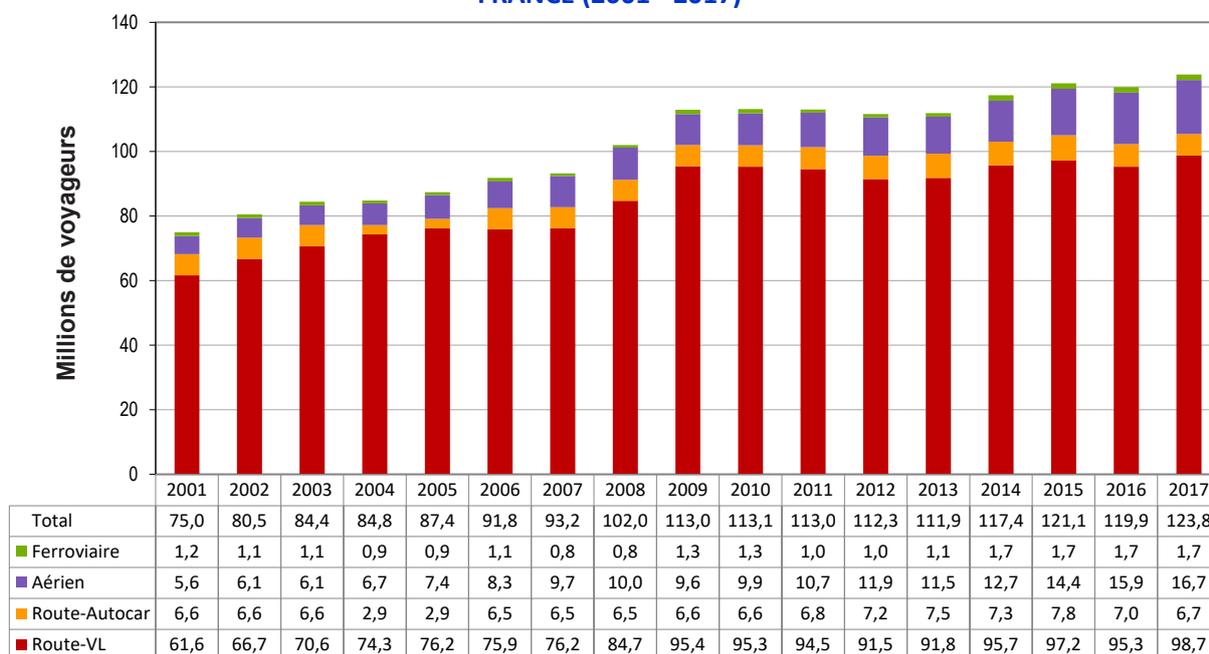


Sur la période représentée (2001-2017), on observe une baisse des passagers transportés par autocar et par chemin de fer, respectivement de 7% et 51%, tandis que le transport aérien et en VL ont augmenté de 160% et 43%.

Comme pour le cas précédent, le transport aérien est devenu le mode le plus utilisé, suivi du mode routier (VL). Entre 2001 et 2017, la part du mode aérien est passée de 34,6% à 50,1% et celle du mode routier de 57,4% à 45,6%. Les parts modales de l'autocar et du chemin de fer, déjà faibles en 2001, ont encore diminué, passant de 7% à 3,6% et de 1% à 0,7%.

Le graphique 26 et le tableau 15 font état de l'évolution du nombre de voyageurs entre la péninsule ibérique et la France.

GRAPHIQUE 26 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2001 - 2017)



Source : données OTP.

TABLEAU 15 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2001 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	65%	3,2%	3,3%
Route- VL	60%	3,0%	3,6%
Route- Autocar	1%	0,1%	-4,8%
Ferroviaire	41%	2,2%	-0,8%
Aérien	199%	7,1%	5,2%

Source : données OTP.

Contrairement au comportement observé sur l'ensemble de l'Europe, le nombre de voyageurs entre la péninsule ibérique et la France a enregistré une croissance moins marquée ces dernières années, en hausse de 10,6% entre 2013 et 2017. Durant cette période, le nombre



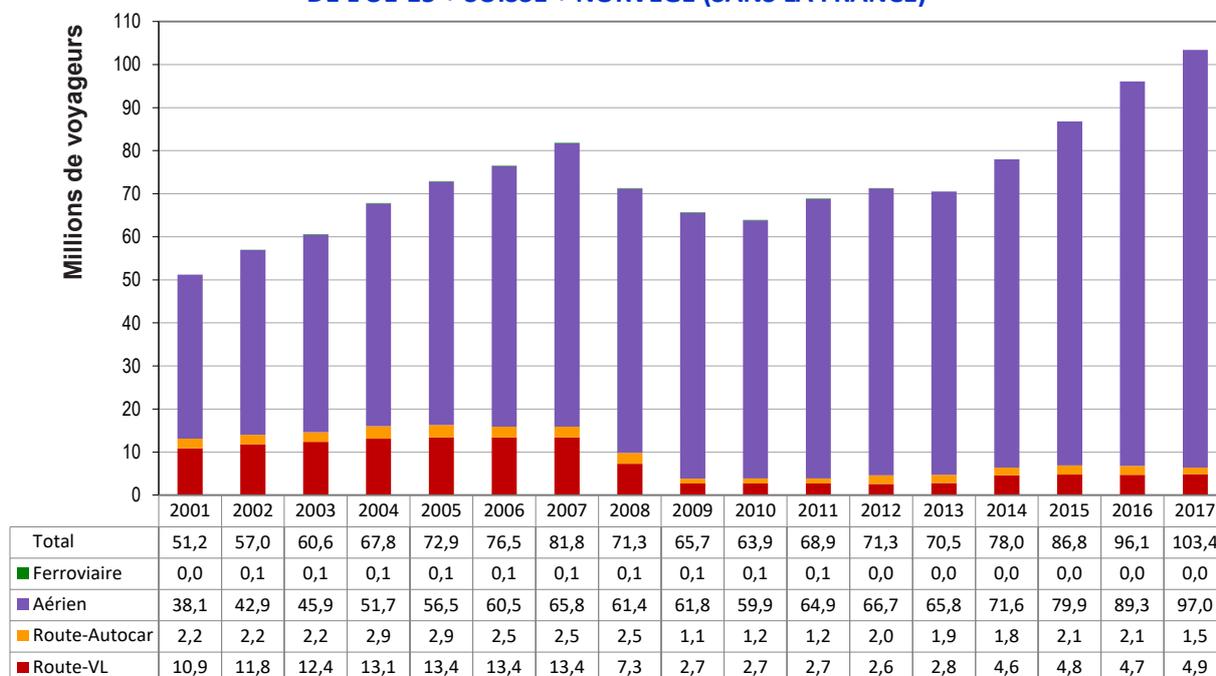
de voyageurs augmente dans tous les modes sauf dans le transport en autocar où il baisse de 11,2%. Ainsi, pour les autres modes, l'augmentation est de 53,4% pour le rail, de 45,5% pour le transport aérien et de 7,5% pour les VL. Si l'on analyse les données de la dernière année, on constate une diminution du nombre de voyageurs en autocar, 4,8% et en train, 0,8%, et une augmentation du nombre de passagers dans le transport aérien, 5,2% et dans les VL, 3,6%.

En analysant la période (2001-2017), les voyageurs augmentent dans tous les modes de transport, le transport aérien étant celui qui connaît la plus forte croissance. Concrètement pour les voyageurs de la péninsule ibérique avec la France, les voyageurs en VL, autocar, rail et transport aérien ont augmenté respectivement de 60%, 1%, 41% et 199%. Avec ces chiffres, on obtient une augmentation du nombre de voyageurs entre la péninsule ibérique et la France de 65% sur la période 2001- 2017.

Sur la même période, pour les modes de transport les plus utilisés, le VL reste le mode de transport favori, bien qu'il baisse légèrement en tant que mode utilisé par les voyageurs, passant de 82,1% à 79,7%. Le transport aérien augmente sa part modale de 7,5% à 13,5%. Et le chemin de fer et l'autocar sont utilisés par un pourcentage de plus en plus faible de voyageurs, réduisant leur poids de 1,6% à 1,4% et de 8,8% à 5,4%.

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

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



Source : données OTP.



TABEAU 16 : ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 + SUISSE + NORVÈGE SANS LA FRANCE (2001 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	102%	4,5%	7,6%
Route- VL	-55%	-4,9%	4,4%
Route- Autocar	-32%	-2,4%	-29,1%
Ferroviaire	-	-	-
Aérien	155%	6,0%	8,6%

Source : données OTP.

L'évolution du nombre de voyageurs entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 sans la France, mais avec la Suisse et la Norvège, est fortement influencée par les voyageurs aériens. Le nombre total de voyageurs a augmenté régulièrement depuis 2014, mais cette tendance remonte à 2011. Ainsi, entre 2010 et 2017, ces voyageurs ont augmenté de 61,8%, grâce à l'augmentation de 61,9% des passagers du transport aérien. Les voyageurs en VL ont également augmenté de 81,7%, bien que leur importance soit bien moindre. En 2017, le nombre total de voyageurs a augmenté de 7,6%, notamment en raison de l'augmentation du nombre de passagers du transport aérien, de 8,6%.

Sur la période représentée (2001-2017), le VL et le transport par autocar ont réduit leur nombre de voyageurs de 55% et 32%. Cependant, le transport aérien a augmenté de 155% ce qui a stimulé la croissance du nombre total de passagers de 102%.

En ce qui concerne la part modale, entre 2001 et 2017, le transport aérien a consolidé son rôle de mode de transport dominant, passant de 74,4% à 93,8% comme option choisie par les voyageurs. Les autres modes ont perdu de leur importance, le VL est passé de 21,3% à 4,7% et l'autocar, de 4,3% à 1,4%.



5. FLUX DE MARCHANDISES

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

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

5.1. PAR ROUTE

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

- La carte des trafics de 2017 a été élaborée par la Dirección General de Carreteras du Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana. 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 a fourni les données concernant les flux de véhicules qui empruntent ce tunnel ;
- L'Agence guipuscoane des infrastructures Bidegi, chargée de la gestion de l'autoroute du Cantabrique, l'AP-8. Elle dispose des données relatives aux trafics frontaliers moyens journaliers d'Irún, côté espagnol ;
- La province de Guipuzcoa, chargée de la gestion des deux ponts basques, Saint-Jacques et Béhobie ;
- Les données relatives aux trafics moyens journaliers des routes nationales, côté français, ont été fournies par les services extérieurs du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, celles des routes départementales par les services des conseils départementaux des Pyrénées Atlantiques, des Pyrénées Orientales et de Haute-Garonne ;
- Le Cerema a réalisé des comptages tournants (1 semaine par trimestre) sur des points de passage ne disposant pas de station de comptage représentative d'un véritable trafic frontalier (*Cf Chapitre 4*) ;
- Les résultats de l'enquête Transit 2010, qui permettent de disposer de l'information concernant le tonnage des poids-lourds passant par les points de passage frontaliers pyrénéens, selon l'origine et la destination. En l'absence de mise à jour des données de cette enquête, il a été supposé que les valeurs obtenues sont applicables aux valeurs du transport de marchandises par route en 2017 .

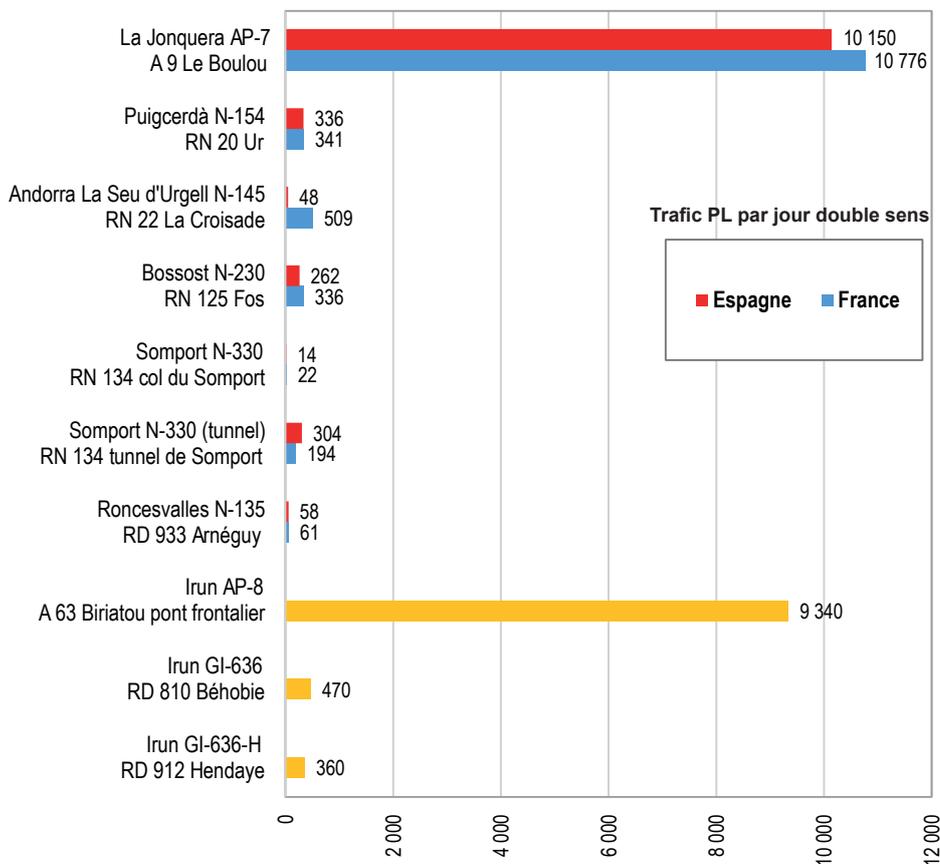


5.1.1. TRAFIC DES POIDS-LOURDS SUR LES PASSAGES FRONTALIERS EN 2017

Le graphique 28 montre le trafic moyen journalier de poids-lourds de marchandises aux principaux points de passage frontaliers entre l'Espagne et la France en 2017 (ceux susceptibles d'avoir un important trafic de fret international en 2017. Les autres routes traversant les Pyrénées ont un trafic peu significatif de véhicules lourds).

Dans ce numéro de l'Observatoire franco-espagnol, le graphique 28 ne tient pas compte des autocars comme ce fut le cas traditionnellement, puisqu'ils sont déjà présentés séparément au chapitre 4.

GRAPHIQUE 28 : TRAFIC MOYEN JOURNALIER DES POIDS-LOURDS AUX POINTS DE PASSAGE FRONTALIERS EN 2017 (POIDS-LOURDS DE MARCHANDISES UNIQUEMENT)



Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras ; Ministère de la Transition Écologique et Solidaire ; ASF ; Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales.

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 rectifiées par le Cerema pour refléter le trafic de poids-lourds effectif, ceux qui franchissent réellement le frontière.

Pour interpréter les données relatives aux trafics présentés dans le graphique 28, il convient de tenir compte des considérations suivantes :

- Comme c'était déjà 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 causes 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) ;

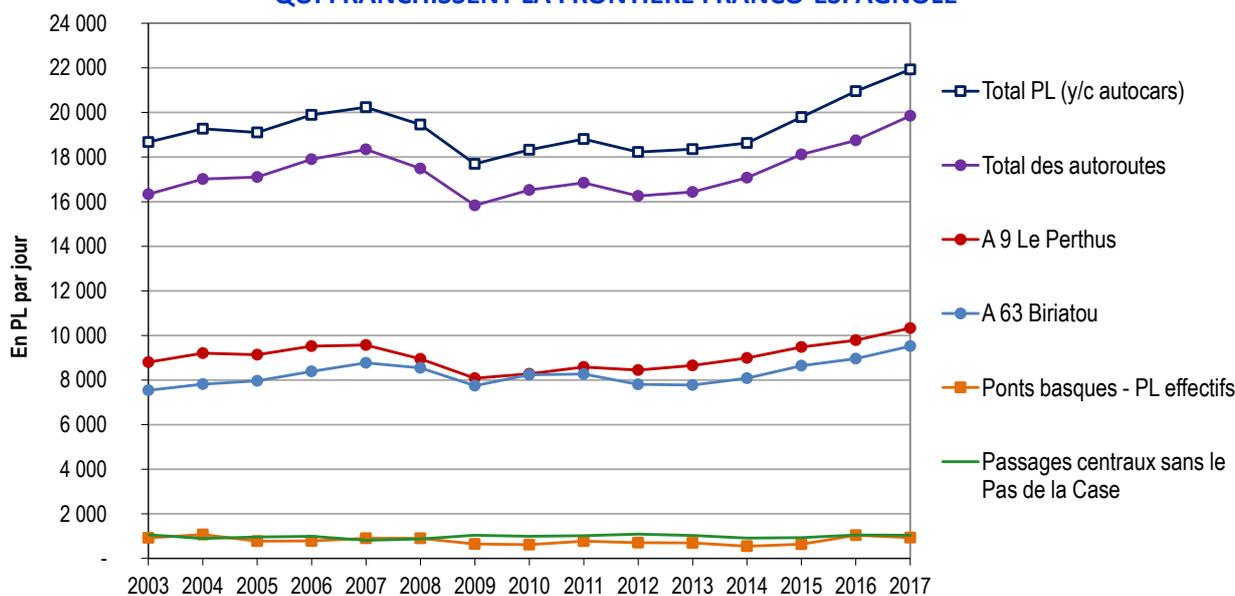


- Les différentes définitions des poids-lourds appliquées sur les autoroutes de France et d'Espagne ;
- La fiabilité des instruments de comptage utilisés de part et d'autre de la frontière.
- Les points de passage frontaliers entre Hendaye et Irun présentent une situation particulière. Il existe trois ponts sur la Bidassoa : celui de l'autoroute AP-8 / A 63 en direction de Biriattou, celui de la GI-636 / RD 810 en direction de Béhobie et celui de la GI-636-H / RD 912 (pont de Santiago) en direction d'Hendaye. Des observations visuelles effectuées dans cette zone ont permis de déterminer le trafic effectif des poids-lourds ;
- Ce qui précède a été pris en compte dans le présent document, de sorte qu'un facteur réducteur a été appliqué aux trafics moyens journaliers des poids-lourds obtenus par comptage aux points de passage d'Irun/Hendaye et d'Irun/Béhobie, ce qui permet d'estimer le nombre de poids-lourds franchissant effectivement la frontière, appelés véhicules lourds effectifs. Ce facteur a été mis à jour en 2017 à partir de comptages effectués sur le pont Saint-Jacques et le pont de Béhobie par le Cerema. Les résultats de ces recensements indiquent que les pourcentages de poids-lourds effectifs sont :
 - 63% au passage Irun-Hendaye ;
 - 53% au passage Irun-Béhobie.

Compte tenu des considérations qui précèdent, le nombre total de poids-lourds de marchandises (non compris les autocars) qui ont traversé les Pyrénées en 2017 est de 21 342 véhicules par jour. Si l'on inclut les autocars, le nombre de poids-lourds qui ont franchi la frontière entre l'Espagne et la France chaque jour en 2017 est de 21 934. En comptabilisant les cars, la plupart des poids-lourds, 91%, ont utilisé les autoroutes. Le reste a été réparti entre les ponts basques, 4%, et les passages intérieurs, 5%.

L'importance des autoroutes dans le transport routier de marchandises entre l'Espagne et la France est illustrée par le graphique 29. Le trafic sur les autoroutes a régulièrement augmenté depuis 2012, avec une augmentation de 22,1% entre 2012 et 2017. Si l'on considère le trafic total des poids-lourds, la croissance est de 20,4%.

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

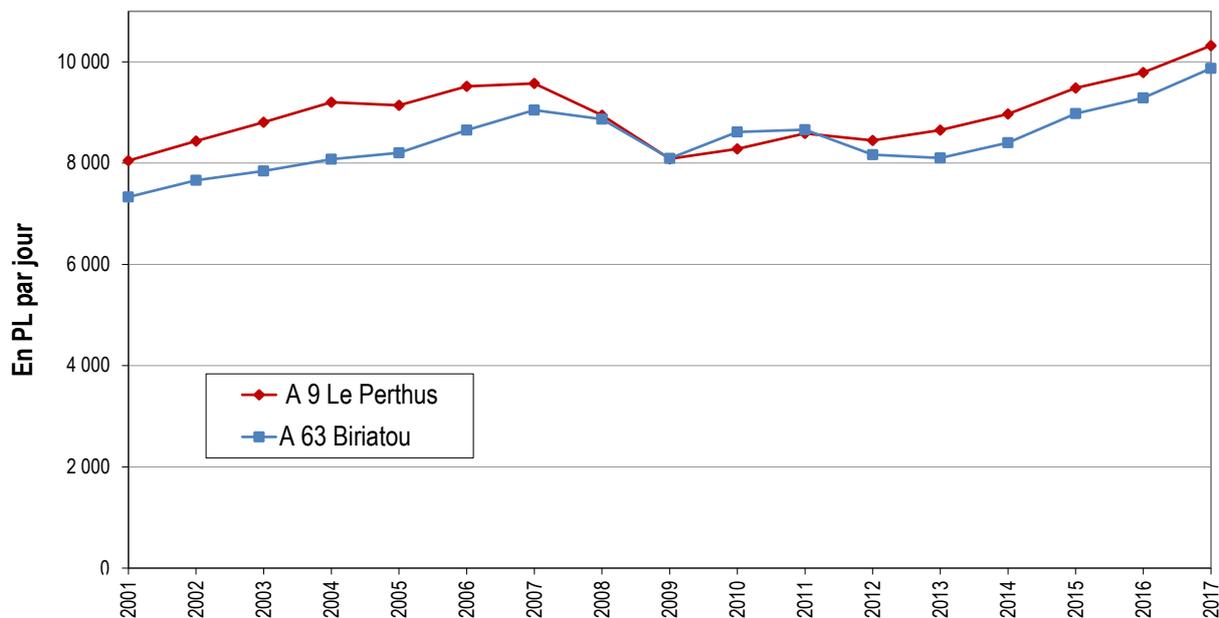


Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras ; Ministère de la Transition Écologique et Solidaire ; ASF ; Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales.

5.1.2. ANALYSE DÉTAILLÉE DU TRAFIC SUR LES DEUX AUTOROUTES

L'évolution du trafic moyen journalier des poids-lourds sur les autoroutes 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 Perthus et à Bariatou.

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



Source : ASF.

Il convient de noter que les valeurs concernant l'autoroute A 63 diffèrent de celles qui apparaissent dans le graphique 29, car elles se réfèrent à différentes sources de données. Sur le graphique 30, les données proviennent du péage de Bariatou, tandis que dans le n° 29, les valeurs résultent d'une évaluation du trafic sur le pont frontalier. Cette différence correspond au trafic des poids-lourds circulant sur l'échangeur de Bariatou, vers la route française RD 811, le long de la rivière de la Bidassoa, en provenance ou à destination de la zone industrielle d'Hendaye.

Depuis 2013, les deux autoroutes présentent une croissance très similaire pour les poids-lourds. Entre 2013 et 2017, le trafic journalier moyen des poids-lourds sur l'A 63 a augmenté de 21,8%, contre 19,3 sur l'A 9. Entre 2016 et 2017, le nombre de poids-lourds a augmenté de 6,3% et 5,4% respectivement sur l'A 63 et sur l'A 9.

5.1.3. ESTIMATION DU TONNAGE DES MARCHANDISES

Sur les autoroutes A 63 (Irún - Bariatou) et A 9 (la Jonquera - Le Boulou), principaux points de circulation des véhicules lourds qui traversent les Pyrénées, l'estimation du tonnage moyen était obtenue grâce au pesage dynamique effectué dans les stations de comptages HESTIA, situées à proximité de la frontière. Ces stations, devenues obsolètes, ont été démontées, mais n'ont pas été remplacées. Pour l'élaboration du Supplément au document OTP n° 6 (données de 2010 et 2011), les résultats de l'enquête Transit 2010 ont permis d'obtenir une estimation



du tonnage moyen des poids-lourds circulant sur les deux autoroutes. Dans l'édition de ce document n° 9 de l'Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées, les calculs effectués se basent à nouveau sur les données de l'Enquête Transit 2010.

TABLEAU 17 : ESTIMATION DES TONNAGES MOYENS TRANSPORTÉS PAR LES POIDS-LOURDS EN 2017

Passages	Tonnage moyen (t / PL)	Sources
Autoroute AP-8 - A 63 Nord-Sud	14,1	Enquête Transit 2010 sur les autoroutes
Autoroute AP-8 - A 63 Sud-Nord	15,1	Enquête Transit 2010 sur les autoroutes
Autoroute AP-7 - A 9 Nord-Sud	12,3	Enquête Transit 2010 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	14,2	Enquête Transit 2010 sur les passages centraux

Source : Enquête Transit 2010.

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

Le trafic PL mentionné dans le tableau 18 correspond au trafic du graphique 28.

TABLEAU 18 : ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ PAR ROUTE À TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2017

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	14,1	4 790	90	4 700	66,4	24,2
Autoroute AP-8 - A 63 Sud-Nord	15,1	4 730	90	4 640	69,9	25,5
Autoroute AP-7 - A 9 Nord-Sud	12,3	5 140	90	5 050	62,2	22,7
Autoroute AP-7 - A 9 Sud-Nord	15,5	5 190	90	5 100	79,1	28,9
Ponts basques- PL effectifs	9,3	930	100	830	7,7	2,8
Autres RN	14,2	1 154	132	1 022	14,5	5,3
Total	14,1	21 934	592	21 342	299,9	109 4

Sources : Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana - Dirección General de Carreteras ; Ministère de la Transition Écologique et Solidaire ; ASF ; Enquête Transit 2010.

109,4 Mt de marchandises ont traversé la barrière pyrénéenne en 2017 dont 93% via les deux autoroutes.

Dans cette estimation du trafic, il faut souligner la plus grande importance du sens sud - nord, avec un tonnage de marchandises supérieur au sens nord - sud, particulièrement au passage des autoroutes AP-7 - A 9 où ce sens concentre 27,3% de plus de marchandises que le sens nord-sud, avec 6,2 millions de tonnes supplémentaires.

5.1.4. RÉPARTITION ÉCHANGE - TRANSIT

L'enquête Transit 2010 définit aussi la répartition des marchandises selon leur origine et leur destination. Les données de l'enquête n'étant pas mises à jour, il a été émis l'hypothèse que les valeurs fournies sont applicables à celles des flux routiers de marchandises en 2017.



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

Échanges avec	ESPAGNE	PORTUGAL	MAROC	ANDORRE	Total
France	47,7%	4,1%	0,6%	0,3%	52,6%
Reste de l'UE-15 moins la France	34,4%	4,8%	0,2%	0,0%	39,4%
Pays intégrés en 2004	5,1%	0,4%	0,0%	0,0%	5,5%
Pays intégrés en 2007	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,6%
Reste de l'Europe sans l'UE-25	1,5%	0,3%	0,0%	0,0%	1,8%
Total Europe	89,2%	9,7%	0,8%	0,3%	100,0%

Source : Enquête Transit 2010.

Les données du tableau permettent d'observer que plus de la moitié des marchandises qui traversent les Pyrénées (52%) sur les 2 autoroutes représente un trafic d'échange en provenance ou à destination de la France.

En appliquant ces ratios au tonnage estimé en 2017 sur l'ensemble des Pyrénées (tableau 18), nous obtenons la répartition suivante :

**TABLEAU 20 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION
(EN TONNAGE)**

Échanges avec	ESPAGNE	PORTUGAL	MAROC	ANDORRE	Total
France	52,2	4,5	0,6	0,3	57,6
Reste de l'UE-15 moins la France	37,6	5,2	0,2	0,0	43,1
Pays intégrés en 2004	5,6	0,5	0,0	0,0	6,0
Pays intégrés en 2007	0,6	0,1	0,0	0,0	0,7
Reste de l'Europe sans l'UE-25	1,7	0,3	0,0	0,0	2,0
Total Europe	97,6	10,6	0,9	0,3	109,4

Source : Enquête Transit 2010.

En 2017, le trafic d'échange entre la France et la Péninsule ibérique (plus Maroc et Andorre) représente 57,6 Mt et le trafic de transit 51,8 Mt.

5.2. TRAFIC FERROVIAIRE

Depuis la libéralisation du secteur du transport ferroviaire de marchandises en 2007, l'opérateur français historique (SNCF) ne communique plus ses chiffres à l'OTP. Le service statistique du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, qui est soumis à l'application stricte de la loi définissant le secret statistique, n'a pas diffusé de données concernant le fret ferroviaire pour les années 2007 et 2008. Pour compenser ce manque d'information, le document n° 6 de l'OTP (données de 2009) a pris en compte, comme source principale de données, la base d'Eurostat relative au transport ferroviaire de marchandises (rail_go).

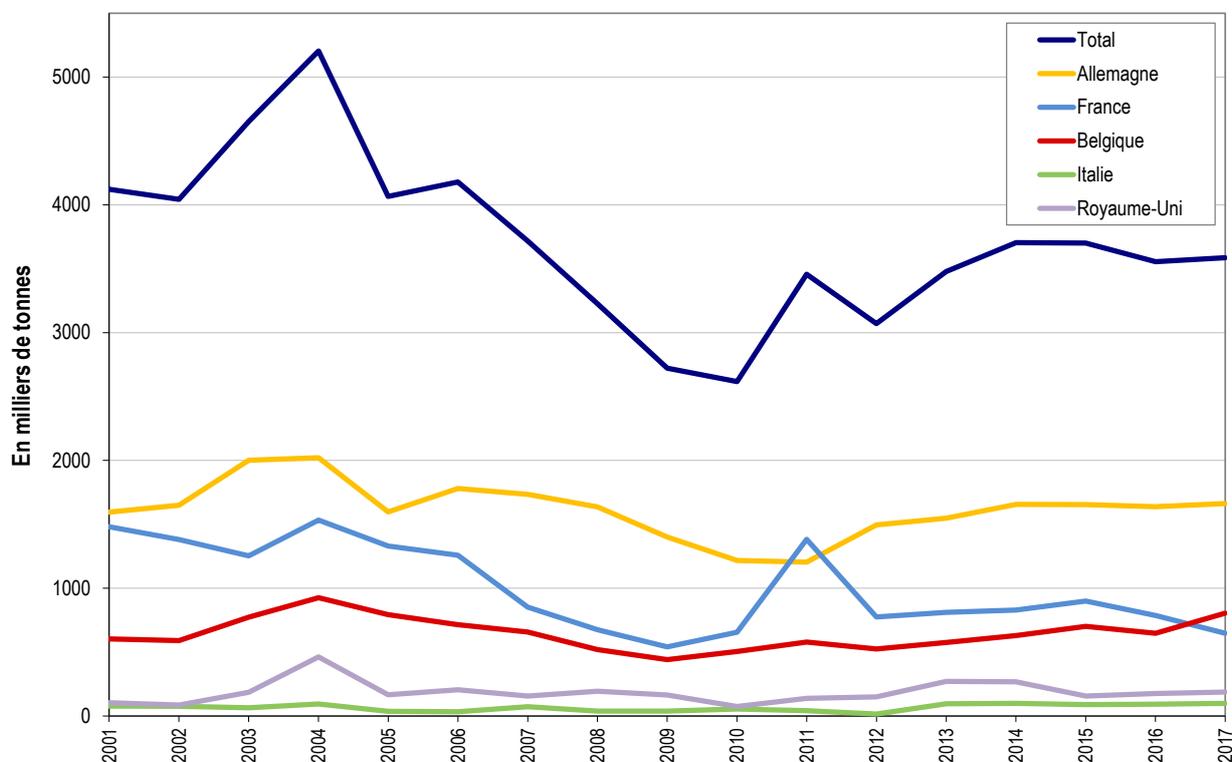
Cette base donne une information pertinente sur le transport ferroviaire international annuel, entre un pays déclarant et un pays de chargement ou de déchargement. En principe, le transport ferroviaire international du pays déclarant « A » vers le pays de déchargement « B » devrait être le même que le transport du pays de chargement « A » vers le pays déclarant « B ».



en d'autres termes que les marchandises envoyées du pays « A » vers le pays « B » devraient être égales aux marchandises reçues du pays « B » venant du pays « A ». Or, on constate qu'il existe des écarts entre les flux déclarés par les différents pays, c'est pourquoi il est généralement convenu de présenter les flux avec « un effet miroir », c'est-à-dire en effectuant la somme des marchandises envoyées des pays déclarants.

Le graphique 31 présente l'évolution des flux ferroviaires de marchandises entre la péninsule ibérique et les pays de l'autre côté des Pyrénées. 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 transport de marchandises par voie ferrée à travers les Pyrénées présente un comportement irrégulier au cours de la période analysée (2001-2017), mais avec une tendance à se stabiliser depuis 2013. Entre 2013 et 2017, les marchandises transportées par chemin de fer ont augmenté de 3,1%, se situant autour de 3,6 millions de tonnes.

Les pays de l'ex UE-15 représentent les principaux points d'origine et de destination du transport de marchandises par voie ferrée de la péninsule ibérique, avec un total de 3,5 millions de tonnes en 2017.

Selon Eurostat, le transport de marchandises par voie ferrée est établi principalement avec les pays suivants :



- Allemagne : 46,3% ;
- France : 22,4% ;
- Belgique : 18,1% .

Parmi eux, la relation avec l'Allemagne est celle qui présente le comportement le plus stable avec des échanges de marchandises par voie ferrée autour de 1,65 millions de tonnes depuis 2014. La Belgique affiche une tendance à la hausse depuis 2009, avec une augmentation des marchandises de 24,2% entre 2016 et 2017. Enfin, la relation avec la France décrit un comportement plus irrégulier, avec une baisse de 28% entre 2015 et 2017.

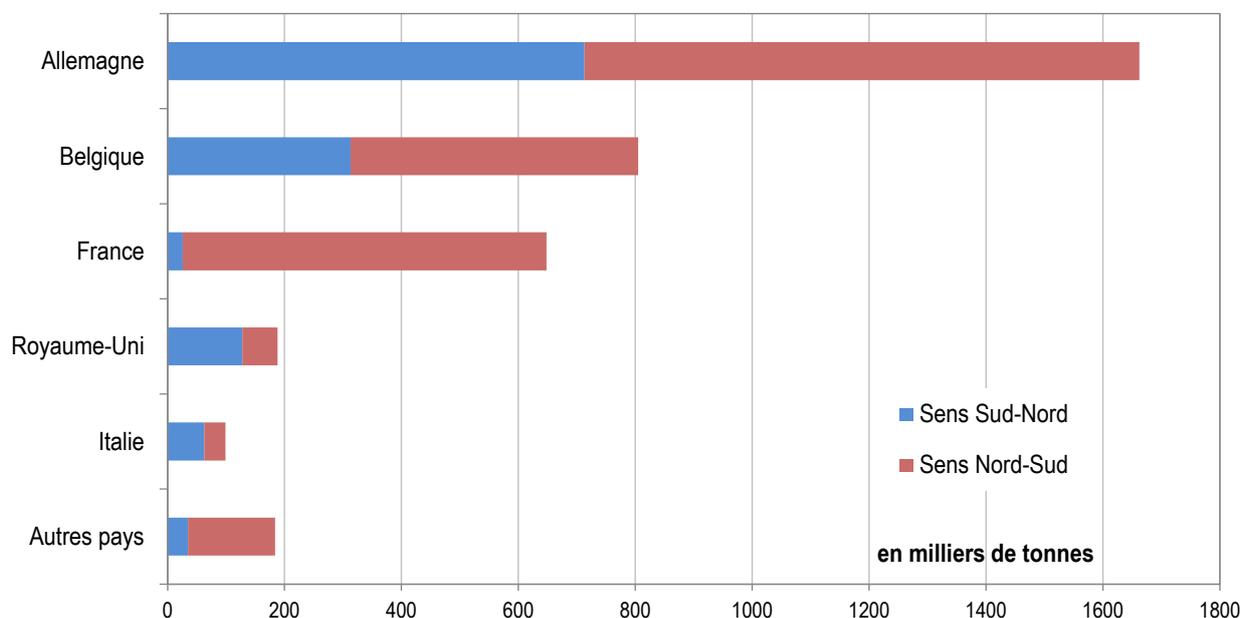
Tout ce transport s'effectue par les lignes situées aux extrémités des Pyrénées : Portbou-Cerbère à l'est et Irun-Hendaye à l'ouest. Toutefois, les données d'Eurostat ne permettent pas d'identifier les points de passage des marchandises et, en conséquence, la répartition entre les corridors Atlantique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

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 64,4% 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 35,6%.

Parmi les pays analysés, l'Allemagne est le pays avec lequel la péninsule ibérique entretient les échanges les plus équilibrés, 42,9% pour le sens sud-nord et 57,1% 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 96% des marchandises et le sens sud-nord ne réunit que 4,0%.

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

GRAPHIQUE 32 : PAYS D'ORIGINE ET DE DESTINATION DES MARCHANDISES FERROVIAIRES AU NORD DES PYRÉNÉES EN 2017



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

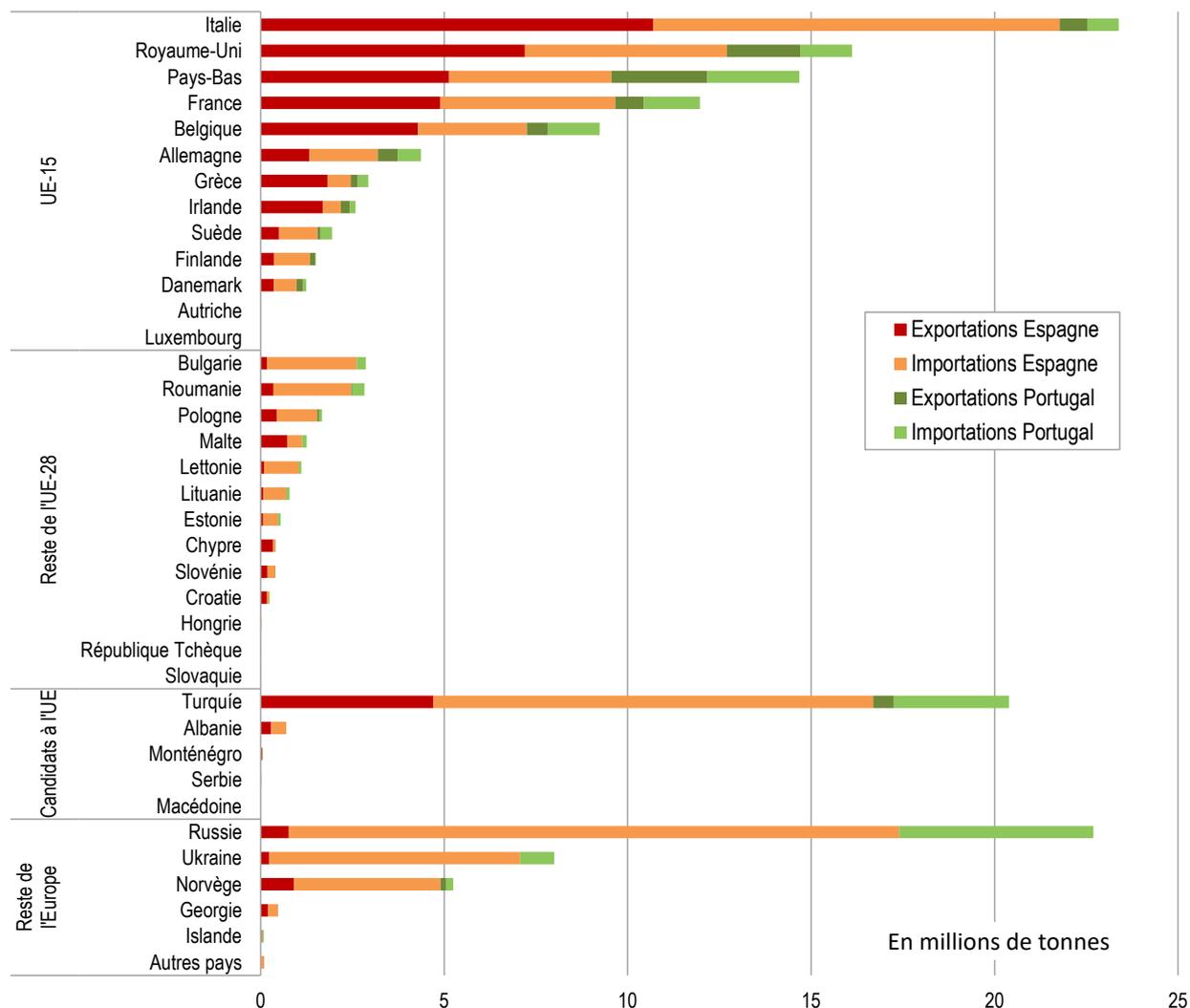
5.3. TRAFIC MARITIME

Pour déterminer la quantité de marchandises échangées depuis l'Espagne ou le Portugal, 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 2017, le trafic maritime de marchandises de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe géographique a été de 159,9 millions de tonnes, ce qui représente une progression de 14,1% par rapport aux 140,1 millions de tonnes comptabilisées par le document n° 8 de l'OTP (données 2015).

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

GRAPHIQUE 33 : RÉPARTITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE PAR PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION EN 2017



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



Sur les 159,9 millions de tonnes de marchandises transportées par voie maritime en 2017 entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, 64,3% sont des marchandises reçues et 35,7% des marchandises expédiées. L'Espagne présente des pourcentages très similaires, avec 83 millions de tonnes reçues (63,3%) et 48,1 millions de tonnes expédiées (36,7%). En ce qui concerne le Portugal, les marchandises reçues sont 19,8 millions de tonnes (68,8 %) du transport maritime de marchandises, et les marchandises expédiées, 9 millions de tonnes (31,2%).

Le tableau 21 détaille les tonnages de marchandises transportées par voie maritime avec le reste de l'Europe au cours de l'année 2017.

TABLEAU 21 : RÉPARTITION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE, EN MILLIONS DE TONNES (2017)

		Total des 2 sens (en millions de tonnes)		
		ESPAGNE	PORTUGAL	TOTAL
Union Européenne	UE-15	72,65	17,31	89,96
	Reste de l'UE-28	11,02	1,13	12,15
Pays candidats		17,46	3,71	21,16
Reste de l'Europe		29,97	6,62	36,59
TOTAL EUROPE		131,10	28,76	159,86

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

Au sein de la péninsule ibérique, l'Espagne représente 82% du total du transport maritime de marchandises avec le reste de l'Europe et le Portugal 18%.

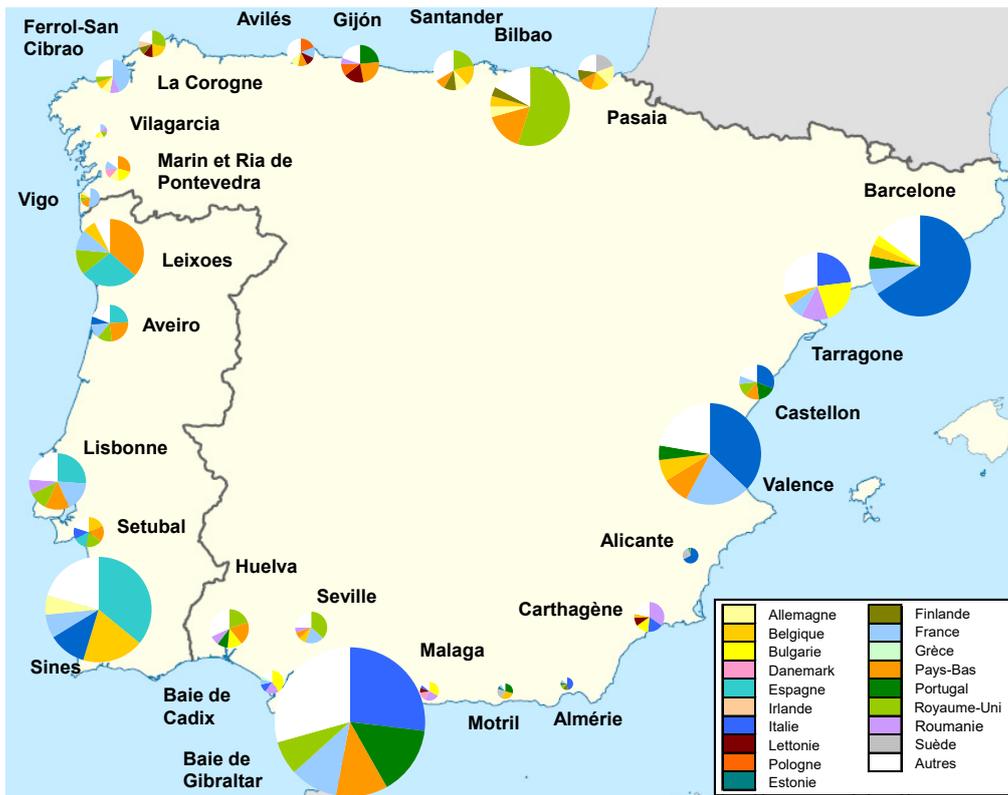
Au nord des Pyrénées, la répartition du transport maritime de marchandises est la suivante :

- ex UE-15 : 56,3% ;
- Autres pays de l'UE-28 : 7,6% ;
- Pays candidats à l'adhésion : 13,2% ;
- Reste de l'Europe : 22,9% .

Si l'on compare les données du tableau 21 avec celles publiées dans le document n° 8 de l'Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées (données de l'année 2015), on constate que le tonnage des marchandises transportées par voie maritime a augmenté de 12,4% pour l'Espagne et de 22,6% pour le Portugal. Dans le cas de l'Espagne, cette croissance est due notamment aux échanges avec les pays de l'UE-15 et les pays candidats à l'UE, avec des augmentations de marchandises de 10,7% et 31,9% respectivement. Dans le cas portugais, l'augmentation des marchandises transportées par voie maritime résulte de l'augmentation des échanges avec le groupe des pays classés comme reste de l'Europe et avec les pays de l'UE-15, avec des augmentations de 59,9% et 12,5% respectivement.

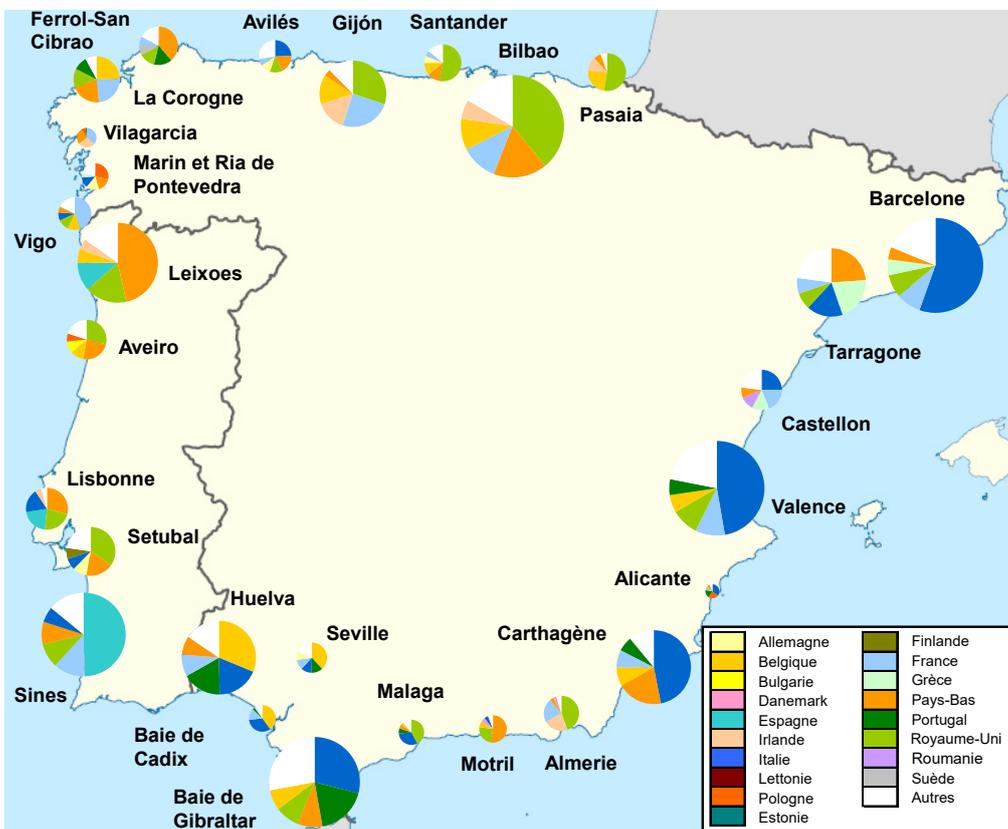
Soulignant l'importance des différentes zones portuaires de la Péninsule ibérique, les cartes 20 et 21 représentent le tonnage de trafic maritime de chacune d'elles, en différenciant les marchandises reçues des marchandises envoyées.

CARTE 20 : MARCHANDISES REÇUES DANS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE DEPUIS LE RESTE DE L'UE-28 EN 2017



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

CARTE 21 : MARCHANDISES ENVOYÉES DEPUIS LES PORTS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE VERS LE RESTE DE L'UE-28 EN 2017



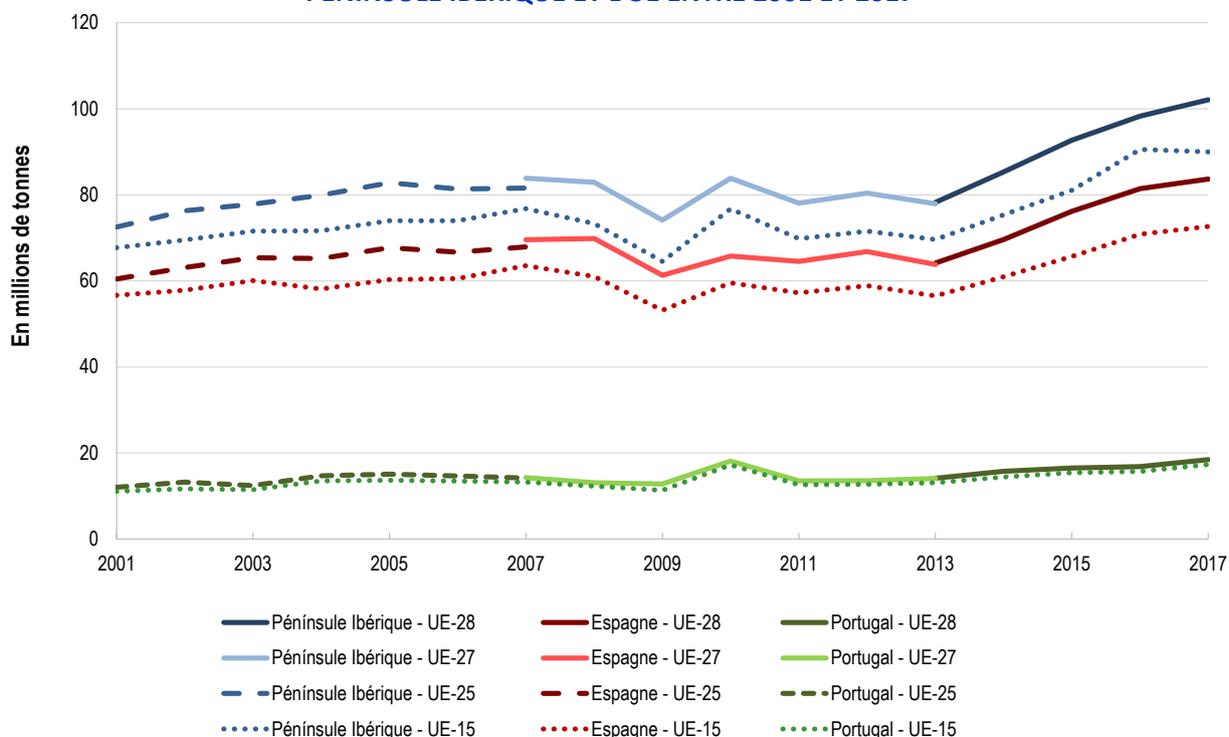
Sources : Puertos del Estado (Espagne) et Ministère de l'Économie (Portugal).

En matière de transport maritime de marchandises, l'Espagne et la France ont misé sur les autoroutes de la mer (ADM). Comme indiqué au chapitre 3 sur les infrastructures, la première ADM entre les deux pays a été mise en service en 2010 entre Gijón et Nantes et ce service a été suspendu en septembre 2014. En janvier 2015, une autre autoroute de la mer a été mise en service entre Vigo et Nantes. Il s'agit d'une connexion qui existait déjà et qui a été améliorée.

Les ADM sont des services intéressants en ce qui concerne l'échange de marchandises par voie maritime. Des informations à jour sur ces services et leurs flux seront présentées dans les futurs rapports d'OTI.

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

GRAPHIQUE 34 : ÉVOLUTION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UE ENTRE 2001 ET 2017



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

Après un comportement irrégulier entre 2007 et 2013, les échanges de marchandises par voie maritime avec l'UE ont connu une croissance continue tant pour l'Espagne que pour le Portugal. Plus précisément, les échanges de marchandises par voie maritime entre les ports de la péninsule ibérique et les autres pays de l'UE ont augmenté de 30,5% entre 2013 et 2017. On trouve la même valeur en analysant les ports espagnols et portugais séparément.

Comme le montre le graphique 34, l'ensemble des pays de l'UE-15 a un poids très élevé dans les échanges de marchandises avec l'ensemble de l'UE-28. Dans le cas de l'Espagne, les pays de l'UE-15 représentent 86,8% de ces échanges et pour le Portugal 93,9%. Considérant l'Espagne et le Portugal ensemble, les pays de l'UE-15 représentent 88,1% des échanges de marchandises par voie maritime avec l'UE-28.

5.4. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

La synthèse du transport de marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe pour l'année 2017 est présentée dans le tableau 22 et la carte 22 avec la répartition du tonnage de marchandises selon le mode de transport et les grandes zones d'origine ou de destination des marchandises. Le graphique 35 montre le partage modal du flux de marchandises.

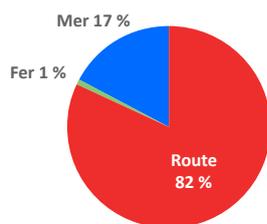
**TABEAU 22 : SYNTHÈSE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2017
(EN MILLIONS DE TONNES)**

Modes de transport	France	UE-15 sans la France	Reste de l'Europe		Total
			Reste de l'UE-28	Candidats à l'UE	
Route	57,6	43,1	6,7	2,0	109,4
Ferroviaire	0,6	2,9	0,1	0,0	3,6
Maritime	12,0	78,0	12,2	57,8	159,9
Total	70,2	123,9	18,9	59,8	272,8

Source : Données OTP.

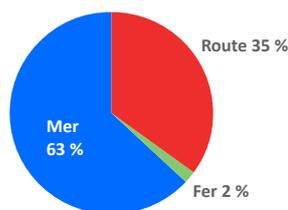
GRAPHIQUE 35 : RÉPARTITION MODALE DES FLUX DE MARCHANDISES AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN 2017

Péninsule ibérique - France



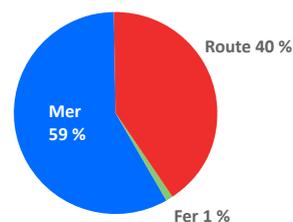
70,2 millions de tonnes

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



123,9 millions de tonnes

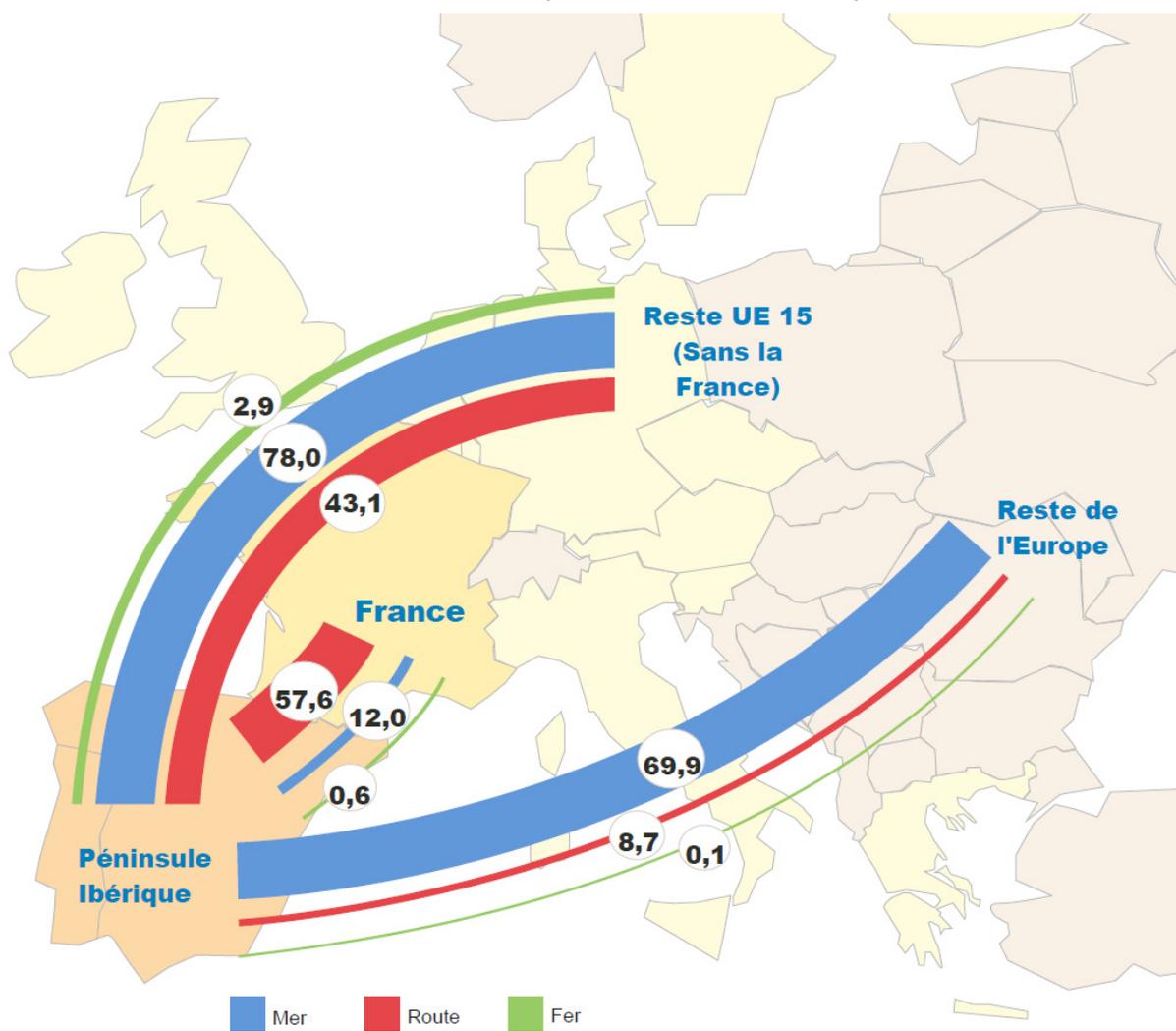
Péninsule ibérique - Europe



272,8 millions de tonnes

Source : données OTP.

CARTE 22 : RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2017 (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : données OTP.

Comme principal résumé du chapitre, il est évident que la route et le transport maritime sont les principaux modes utilisés dans le transport de marchandises entre la péninsule ibérique et l'Europe, en concentrant 98,7% des marchandises.

La distance est un facteur qui peut aider à comprendre dans quelles situations on utilise plus un mode qu'un autre. Par exemple, dans le transport de marchandises entre la péninsule ibérique et la France, la route représente 82% des marchandises et le transport maritime, 17%. Si l'on analyse ensuite les marchandises transportées entre la péninsule ibérique et l'UE-15 sans la France, le transport maritime représente 63% des marchandises et la route 35%.

Et si l'on étudie enfin le transport de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe sans l'UE-15, on constate que le transport maritime obtient une part de 89% contre 11% pour le transport routier.

En comparant ces résultats à ceux publiés dans l'OTP n° 8 (données de 2015), on constate que, au-delà d'une augmentation de 12,7% des tonnes de marchandises transportées entre la péninsule ibérique et l'Europe, passant de 242,2 millions à 272,9 millions de tonnes, les différents modes de transport conservent leur poids relatif.



5.5. ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ENTRE 2001 ET 2017

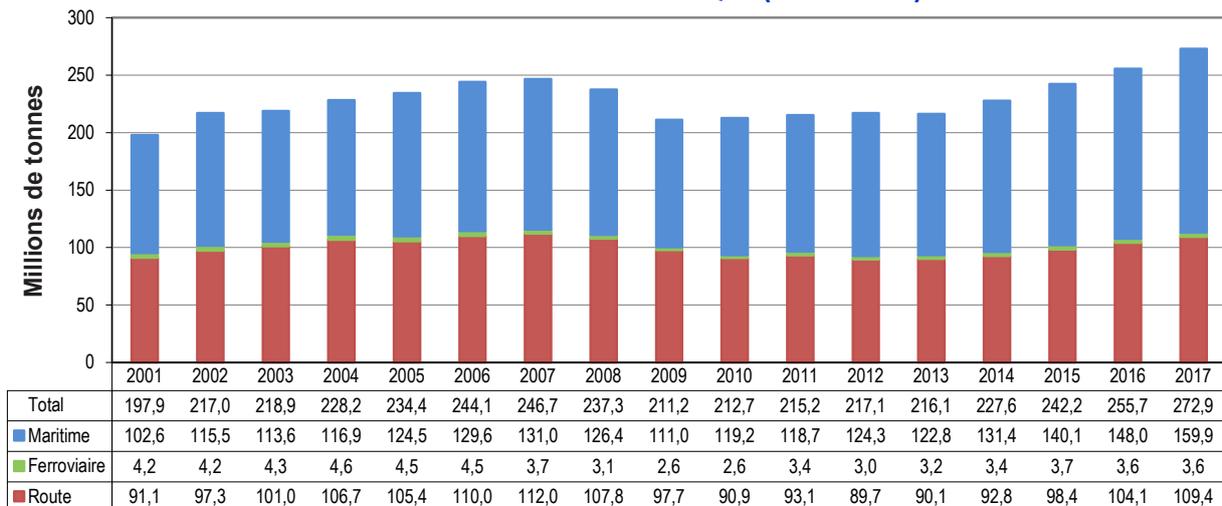
Ce sous-chapitre propose un résumé des données sur les flux de marchandises tel qu'elles figurent dans les documents suivants :

- **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** : le présent document.

Le graphique 36 montre l'évolution (2001-2017) 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 - 2017)



Source : données OTP.

TABLEAU 23 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE (2001 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	38%	2,0%	6,7%
Route	20%	1,2%	5,1%
Ferroviaire	-15%	-1,0%	0,8%
Maritime	56%	2,8%	8,0%

Source : données OTP.

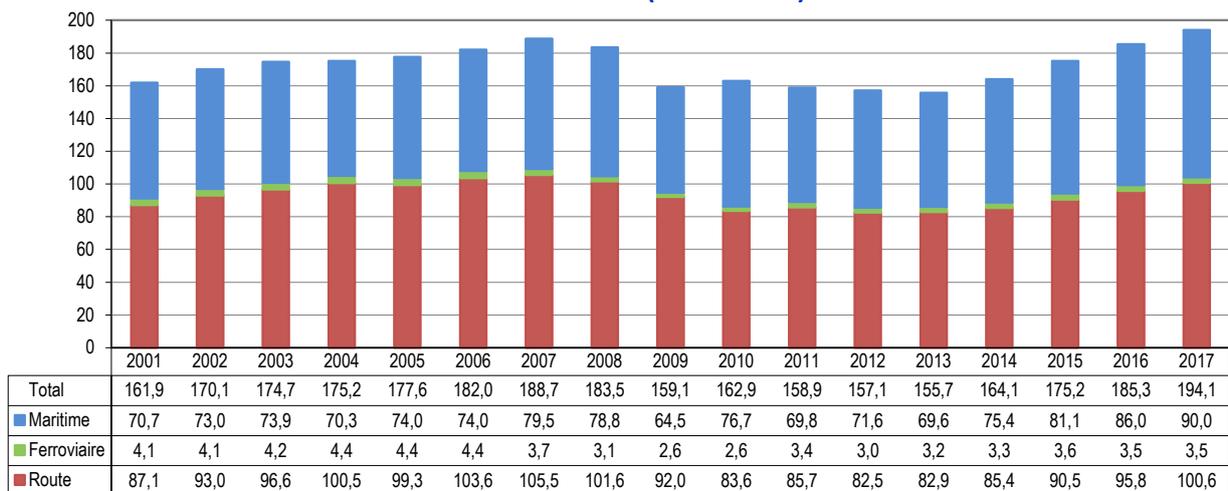
Les valeurs du transport de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe de 2017 restent sur la tendance à la croissance entamée en 2013. Entre 2013 et 2017, le fret a augmenté de 26,2%. Les marchandises transportées augmentent dans tous les modes de transport, de 21,4% dans le transport routier, de 11,1% dans le transport ferroviaire et de 30,2% dans le transport maritime.

Si l'on analyse l'évolution entre 2016 et 2017, on constate que le transport de marchandises croît dans tous les modes. Cependant, en analysant l'ensemble de la période représentée (2001-2017), le transport ferroviaire a diminué de 15%, tandis que le transport routier et le transport maritime ont augmenté respectivement de 20% et 56%.

En ce qui concerne la répartition modale entre 2001 et 2017, la part du transport maritime est passée de 51,8% à 58,6% aux dépens des transports routier et ferroviaire, dont les parts ont été réduites respectivement de 46% à 40,1% et de 2,1% à 1,3%.

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 - 2017)



Source : données OTP.

TABLEAU 24 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 (2001 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	20%	1,1%	4,8%
Route	16%	0,9%	5,1%
Ferroviaire	-14%	-0,9%	0,3%
Maritime	27%	1,5%	4,6%

Source : données OTP.

Les valeurs du transport de marchandises entre la péninsule ibérique et l'ensemble des pays de l'ex UE-15 reproduisent les tendances observées dans les relations avec le reste de l'Europe, car, en tant que relation dominante de la péninsule ibérique, il conditionne le comportement de l'ensemble de l'Europe. C'est pourquoi la croissance entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE-15, sur la période 2013-2017, présente des valeurs très similaires à celles existant pour l'ensemble de l'Europe, 21,4% pour le transport routier, 11,5% pour le rail et 29,2% pour le transport maritime.

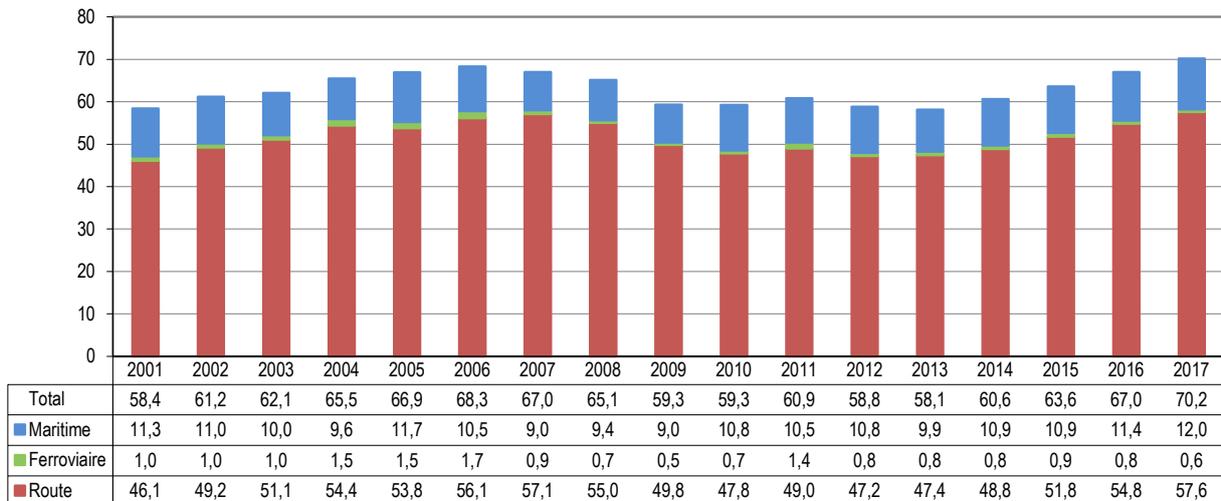
Sur l'ensemble de la période représentée (2001-2017), le transport ferroviaire a diminué de 14%, tandis que le transport routier et le transport maritime ont augmenté respectivement de 16% et 27%.

En ce qui concerne la répartition modale entre 2001 et 2017, l'importance du transport maritime s'est accrue, passant de 43,7% à 46,3%. Inversement, celle du transport routier a baissé de 53,8% à 51,8%, et celle du transport ferroviaire, de 2,5% à 1,8%.

Dans le cadre des échanges avec l'ex UE-15, le graphique 38 et le tableau 25 présentent l'évolution du trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et la France.



GRAPHIQUE 38 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2001 - 2017)



Source : données OTP.

TABLEAU 25 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE (2001 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	20%	1,2%	4,8%
Route	25%	1,4%	5,1%
Ferroviaire	-35%	-2,7%	-17,6%
Maritime	6%	0,4%	5,0%

Source : données OTP.

Les échanges de marchandises avec la France affichent également une tendance à la hausse entre 2013 et 2017. Ils ont augmenté de 20,8% pour l'ensemble des modes et plus particulièrement de 21,4% pour le transport routier et de 21,3% pour le transport maritime. Le transport ferroviaire a, quant à lui, diminué de 20,1%.

Alors que dans l'analyse entre 2016 et 2017, le transport routier et le transport maritime de marchandises enregistrent une croissance très similaire (5,1% et 5% respectivement), si l'on considère l'ensemble de la période 2001-2017, on constate une augmentation de 25% du transport de marchandises par route et de 6% pour le transport maritime.

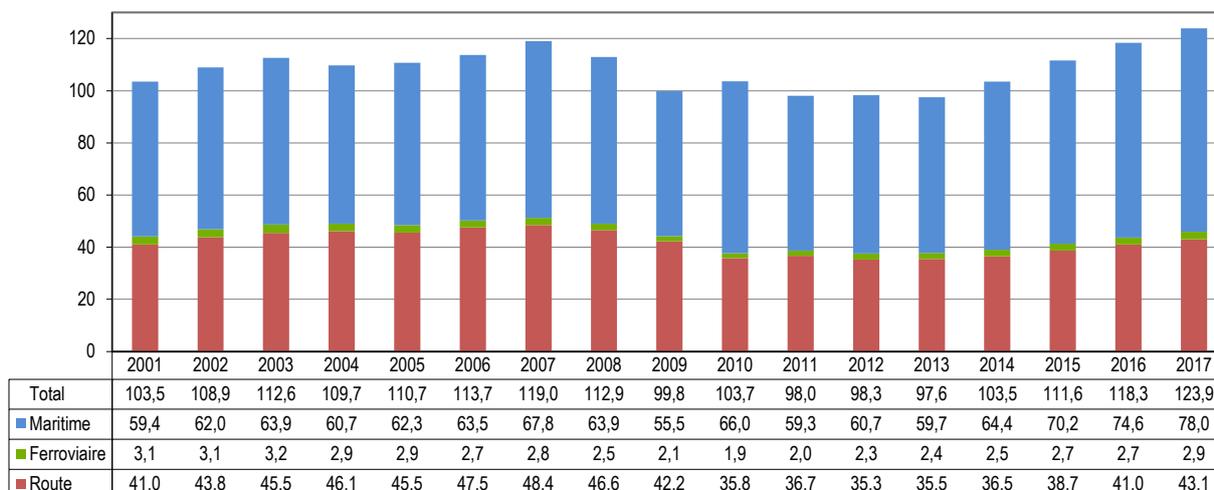
Le transport ferroviaire présente une baisse du tonnage des marchandises échangées entre 2016 et 2017, avec une baisse de 17,6%, et entre 2001 et 2017, avec une baisse de 35%.

Concernant la répartition modale entre 2001 et 2017, le transport routier a gagné du poids, passant de 78,9% à 82%, tandis que les transports ferroviaire et maritime en ont perdu, passant respectivement de 1,7% à 0,9% et de 19,3% à 17%.

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 - 2017)



Source : données OTF.

TABLEAU 26 : ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 SANS LA FRANCE (2001 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	20%	1,1%	4,7%
Route	5%	0,3%	5,0%
Ferroviaire	-7%	-0,5%	5,4%
Maritime	31%	1,7%	4,6%

Source : données OTF.

Dans les échanges de marchandises entre la péninsule ibérique et l'ensemble des pays de l'ex UE-15 sans la France, on constate un léger ralentissement de la tendance à la croissance amorcée en 2013. Plus précisément, en 2017, la croissance a été de 4,7%, contre 6%, 7,9% et 6% respectivement en 2016, 2015 et 2014.

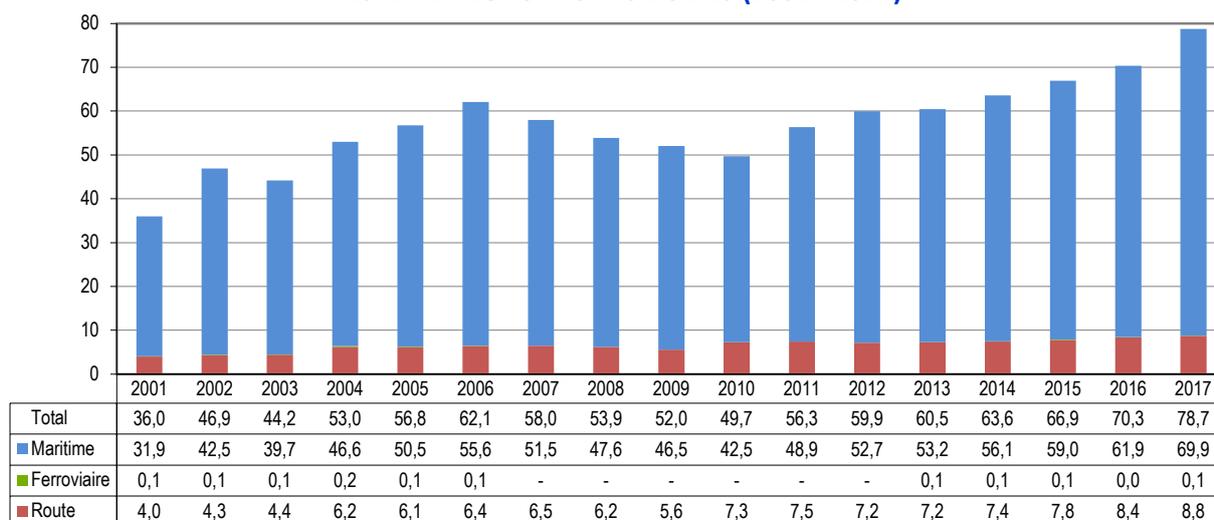
Entre 2001 et 2017, le transport maritime a connu une croissance de 31%, nettement supérieure à celle du transport routier de marchandises (5%). Au cours de la même période, le fret ferroviaire a baissé de 7%.

En raison de sa croissance entre 2001 et 2017, le transport maritime a gagné des parts modales, passant de 57,4% à 62,9%. Les transports ferroviaire et routier sont passés respectivement de 3% à 2,3% et de 39,6% à 34,7%.

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 - 2017)



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 - 2017)

	Évolution 2001 / 2017		Évolution en 1 an (2017 / 2016)
	Total	Moyenne annuelle	
TOTAL	119%	5,0%	11,9%
Route	119%	5,0%	4,3%
Ferroviaire	-45%	-3,7%	61,8%
Maritime	119%	5,0%	12,9%

Source : données OTP.

Le transport de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe (sans l'UE-15) connaît une croissance continue depuis 2010. En 2017, il a connu une augmentation de 11,9% notamment grâce à l'augmentation de 12,9% du transport maritime de marchandises.

Entre 2001 et 2017, le transport de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe (hors UE-15) a augmenté de 119% en raison de l'augmentation des transports maritime et routier, qui ont également augmenté de 119%.

Enfin, en ce qui concerne les parts modales, les valeurs de 2017 sont presque calquées sur celles de 2001, avec une prédominance du transport maritime (88,8%), suivie du transport routier (11,1%) et une présence pratiquement inexistante du transport ferroviaire (0,1%).



6. CONCLUSION

Le document n° 9 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées actualise les informations sur les caractéristiques socio-économiques de l'Espagne et de la France, des infrastructures et du transport de voyageurs et marchandises entre les deux côtés des Pyrénées. Il en ressort une analyse de la situation entre 2001 et 2017, avec un intérêt particulier pour les données de 2017. Les conclusions de cette analyse sont les suivantes :

1. Les données économiques font apparaître une situation de stabilité, avec des valeurs du PIB aux prix du marché par habitant positives depuis 2014 et une croissance supérieure à 2,5% en France, en Espagne et au Portugal en 2017.

En 2017, en termes monétaires, les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe ont augmenté de 8%, les pays de l'ex UE-15 étant les principaux partenaires (81,2% des échanges) et la répartition importations-exportations était de 52% - 48%. En termes de tonnage de marchandises, les échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe ont augmenté de 7,7%, avec les pays de l'ex UE-15 comme principaux partenaires (71,6% des échanges) et avec une répartition importations-exportations respectivement de 54% et 46%.

2. Dans le domaine des infrastructures, il convient de souligner les progrès dans les liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne, relatives au corridor atlantique et au corridor méditerranéen du RTE-T. En ce qui concerne le secteur maritime, il convient de souligner l'intérêt porté aux « autoroutes » de la mer et à leur coopération pour promouvoir les flux maritimes sur la façade atlantique.

3. Le transport de voyageurs dans les Pyrénées en 2017 atteint 239,0 millions de voyageurs, notamment grâce au transport aérien et au transport en véhicules légers qui ont représenté respectivement 52,2% et 43,5% des voyageurs. Cette valeur représente 10,3% de plus que les 216,7 millions de voyageurs indiqués dans le document n° 8 avec les données de 2015. Les détails les plus marquants de chaque mode de transport sont explicités ci-dessous :

- Pour le transport de voyageurs par route, le trafic moyen journalier annuel sur l'ensemble des 27 points de passages frontaliers est passé de 118 590 véhicules légers par jour en 2016 à 123 217 en 2017, soit une augmentation du trafic de 3,9%. Par rapport aux données publiées dans le rapport n° 8 de l'OTF (année 2015), l'augmentation est plus faible, à savoir 1,5%, le trafic de 2015 étant de 121 400 véhicules légers par jour.
- Le trafic autocar a diminué entre 2015 et 2017, passant de 739 autocars/jour à 633/jour (- 14,3%), et de 10,2 millions de voyageurs estimés, à 8,6 millions (-16,1%).
- Le transport ferroviaire, entre 2015 et 2017, se caractérise par une certaine stabilité par rapport aux données de la dernière décennie, entre 2008 et 2017. Plus précisément, le nombre de voyageurs est passé de 1,73 million en 2015 à 1,69 million en 2017, soit une baisse de 2,5%. Cette stabilité est due notamment aux lignes à grande vitesse existant entre l'Espagne et la France et à la ligne locale d'Euskotren reliant Lasarte à Hendaye.
- Le transport aérien continue de croître. Entre 2015 et 2017, le nombre de passagers aériens est passé de 102,5 millions à 124,8 millions, ce qui représente une augmentation de 21,8% au cours de cette période. Il est devenu le mode majoritaire de déplacement,



avec 52,2% des voyageurs à travers les Pyrénées.

- Si l'on exclut les flux de voyageurs entre la péninsule ibérique et la France, le transport aérien est le mode privilégié pour ceux qui voyagent entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Ainsi, en 2017, 85,2% des voyageurs entre la péninsule ibérique et la France ont utilisé la route (79,6% le véhicule léger et 5,6% le car) et 13,5% l'avion. Inversement, 94% des voyageurs qui ont voyagé entre la péninsule ibérique et un autre pays européen au-delà des Pyrénées autres que la France, ont voyagé par avion.

4. En ce qui concerne le transport de marchandises, le total des marchandises transportées à travers les Pyrénées en 2017 était de 272,9 millions de tonnes. Le principal mode de transport utilisé était le transport maritime (58,6% des marchandises), puis le transport routier (40,1% des marchandises). Par rapport aux données de l'OTP n° 8 (données de 2015), avec 242,2 millions de tonnes, ces chiffres représentent une augmentation de 12,7%. Les principales conclusions pour les différents modes de transport sont les suivantes :

- Le trafic moyen journalier annuel des poids-lourds effectuant des transports routiers de marchandises était en 2017 de 21 342 poids-lourds/jour, soit un total de 109,4 millions de tonnes par an. En 2015 (rapport n° 8 de l'OTP), 19 800 poids-lourds/jour et 98,4 millions de tonnes par an ont été recensés. Ces chiffres équivalent à une augmentation du trafic de 7,8% et une augmentation des marchandises transportées de 11,2%.
- Le transport de marchandises par voie ferrée entre 2015 et 2017 a connu une baisse de 3,1%, passant de 3,70 millions de tonnes en 2015 à 3,59 millions de tonnes en 2017 selon les données d'Eurostat. Cette baisse de marchandises n'est pas significative pour le total des marchandises transportées, puisqu'en 2015 et en 2017, la part du secteur ferroviaire a représenté respectivement 1,5% et 1,3% des marchandises transportées.
- Le transport de marchandises par voie maritime atteint 159,9 millions de tonnes de marchandises transportées en 2017, soit une augmentation de 14,1% par rapport aux données de 2015, quand 140 millions de tonnes de marchandises ont été transportées. Cette croissance dans le transport maritime est principalement liée à des flux entre la péninsule ibérique et les pays de l'ex UE-15, avec une augmentation de près de 9 millions de tonnes transportées, suivi par les pays candidats à l'UE et les pays du reste de l'Europe, avec une augmentation de plus de 5 millions de tonnes transportées pour chaque groupement.
- La distance est un facteur qui peut aider à comprendre le mode utilisé dans le transport de marchandises, puisqu'en 2017, dans les échanges de marchandises avec la France, 82% du tonnage transporté est passé par la route. Dans les échanges avec le reste des pays de l'ex UE-15 (sans la France), 34,7% ont utilisé le transport routier et 62,9% le transport maritime. Pour le reste des pays européens, 88,8% du tonnage a été transporté par voie maritime.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

