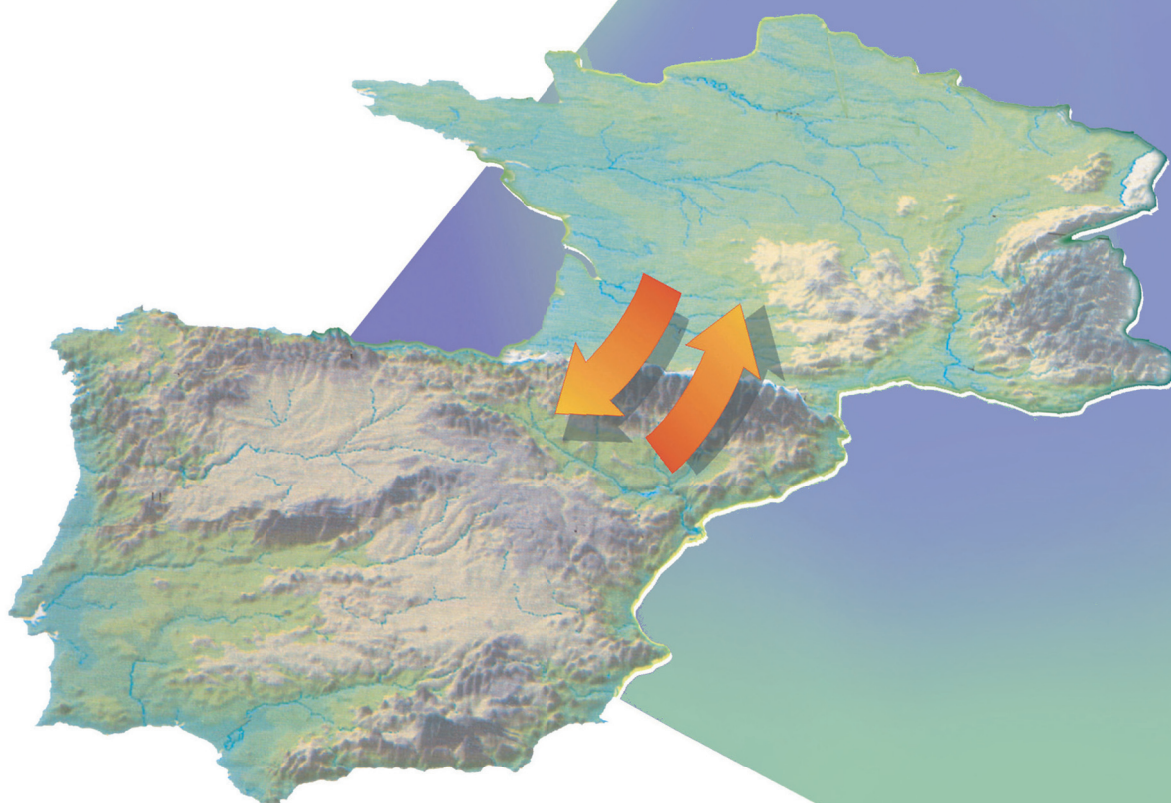


Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

SUPPLÉMENT AU DOCUMENT N°8

PRINCIPAUX CHIFFRES ACTUALISÉS POUR LES ANNÉES 2015 ET 2016

DECEMBRE 2019



titre de l'ouvrage : **Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées - Supplément au document n°8**
année d'édition : **décembre 2019**
rédaction : **Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - Cerema Sud-Ouest**

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 Fomento
Secretaría General de Transporte

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

www.fomento.gob.es



1.1. Préambule

CARTE 1. RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT
Actualisation de la carte 8 (page 38) de l'OTP n° 8

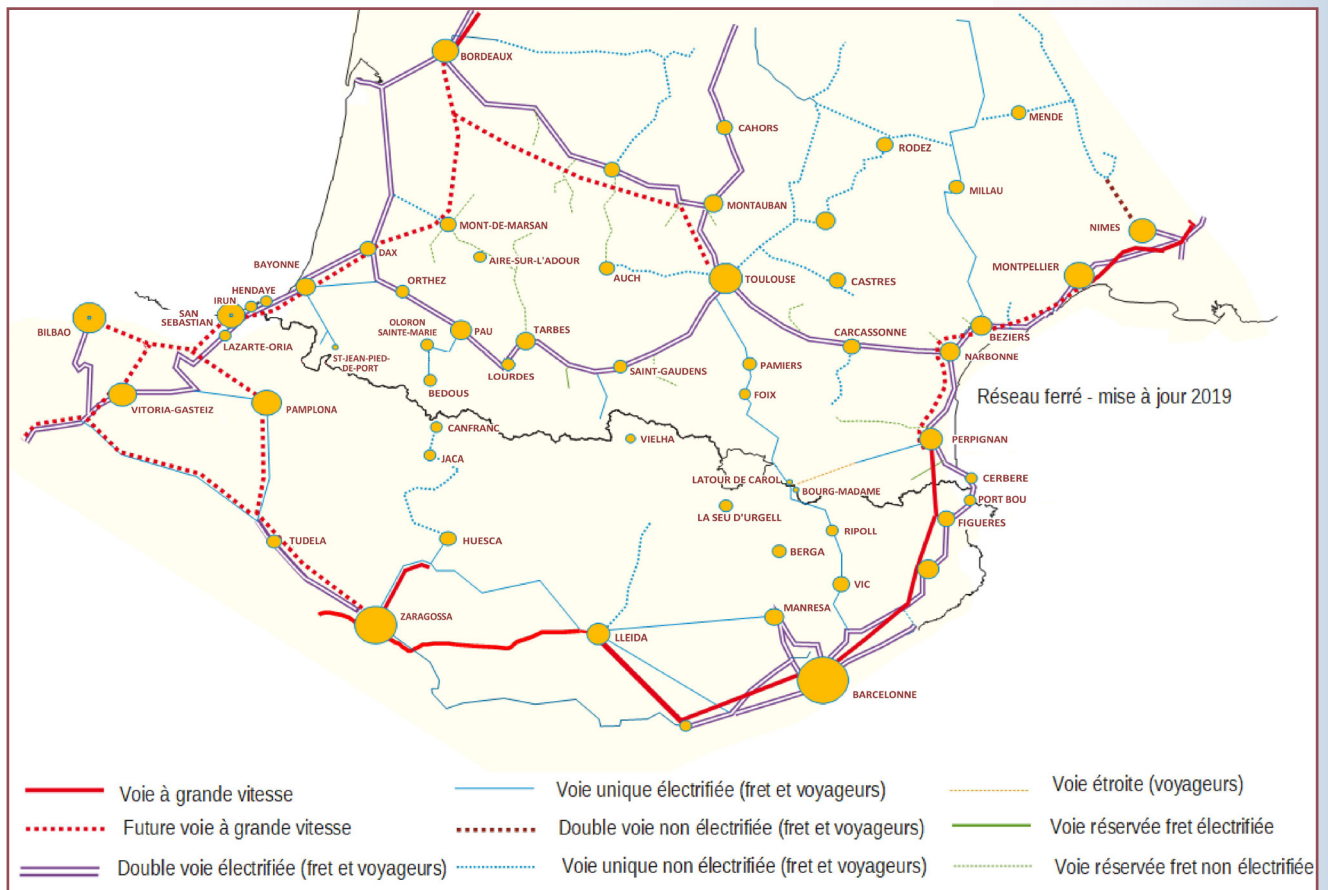


Sources : Ministerio de Fomento pour l'Espagne et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire pour la France

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

Les principales voies de connexion sont les autoroutes côtières (A8-A63 pour la façade atlantique et A7-A9 pour la façade méditerranéenne), sur lesquelles circulent 40,6 % du trafic transfrontalier.

CARTE 2. RÉSEAU FERROVIAIRE
Actualisation de la carte 11 (page 43) de l'OTP n° 8



Sources : Ministerio de Fomento pour l'Espagne et Ministère de la Transition Écologique et Solidaire pour la France

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

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

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

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

CARTE 3. RÉPARTITION DES FLUX DE VOYAGEURS EN 2016

entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe par mode de transport

(en millions de voyageurs)

pour les 3 périmètres (France, reste de l'UE15⁽¹⁾ sauf France + Suisse et Norvège, reste de l'Europe⁽²⁾)

Actualisation de la carte 23 (page 73) de l'OTP n° 8

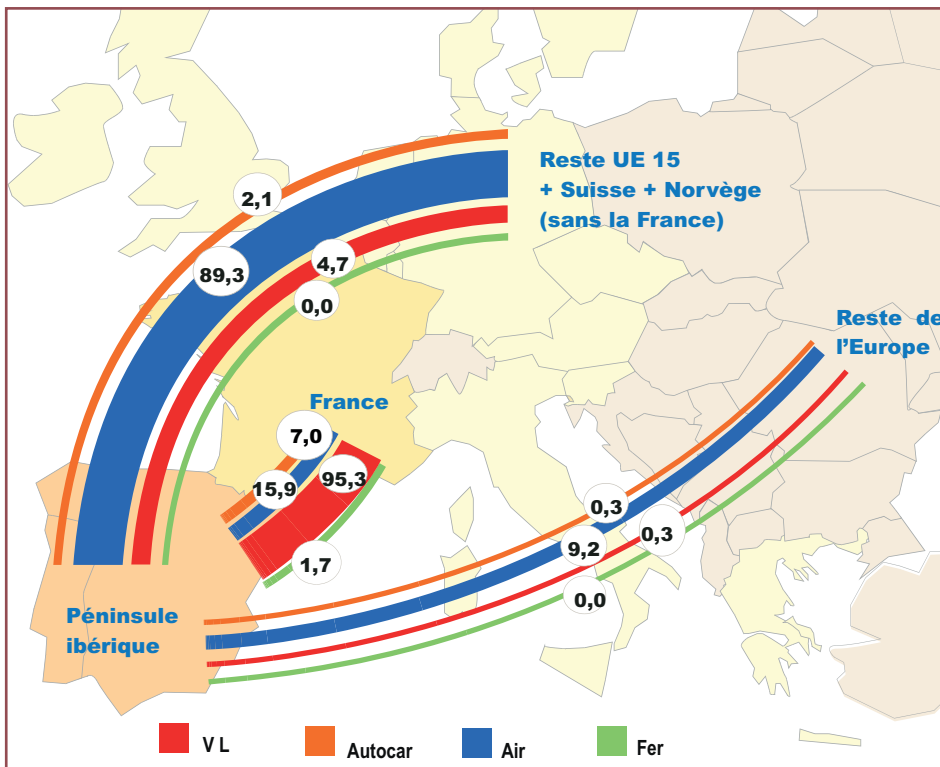


TABLEAU 1. SYNTHÈSE DES FLUX DE VOYAGEURS DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE EN 2016

(en millions de voyageurs)

Actualisation du tableau 12 (page 72) de l'OTP n° 8

Mode de transport	France	Reste UE15 (sauf France) + Norvège + Suisse	Pays intégrés en 2004	Pays intégrés en 2007 et 2013	Autres pays	Total
Route (VL)	95,3	4,7	0,1	0,1	0,1	100,4
Route (Autocar)	7,0	2,1	0,3	0,0	0,0	9,4
Fer	1,7	0,0				1,7
Air	15,9	89,3	3,5	2,0	3,7	114,5
Total	119,9	96,1	3,9	2,1	3,8	225,9

Sources carte et tableau : D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, ASF et Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales, Centre d'exploitation du tunnel du Somport, AENA S.A., Aéroports du Portugal, Eurostat, Comboios do Portugal (CP), Renfe et Euskotren

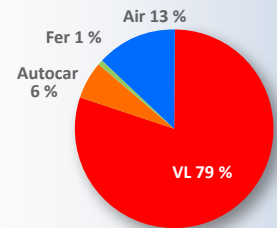
(1) L'UE-15 fait référence à l'Union européenne avec les 15 pays membres qui la composaient avant 2004 (France, Allemagne, Italie, Belgique, Pays Bas, Luxembourg, Royaume Uni, Irlande, Danemark, Grèce, Espagne, Portugal, Suède, Finlande et Autriche).

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

GRAPHIQUES 1. RÉPARTITION MODALE DES VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2016

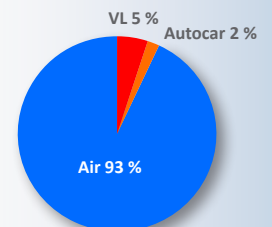
Actualisation des graphiques 23 (page 72) de l'OTP n° 8

Péninsule ibérique - France



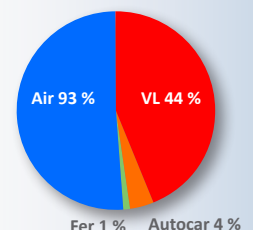
119,9 millions de voyageurs

Péninsule ibérique - UE-15 sans la France + Suisse + Norvège



96,1 millions de voyageurs

Péninsule ibérique - Reste de l'Europe



225,9 millions de voyageurs

53 % des voyages se font entre la France et la Péninsule Ibérique (dont 85 % par la route et 13 % par les airs).

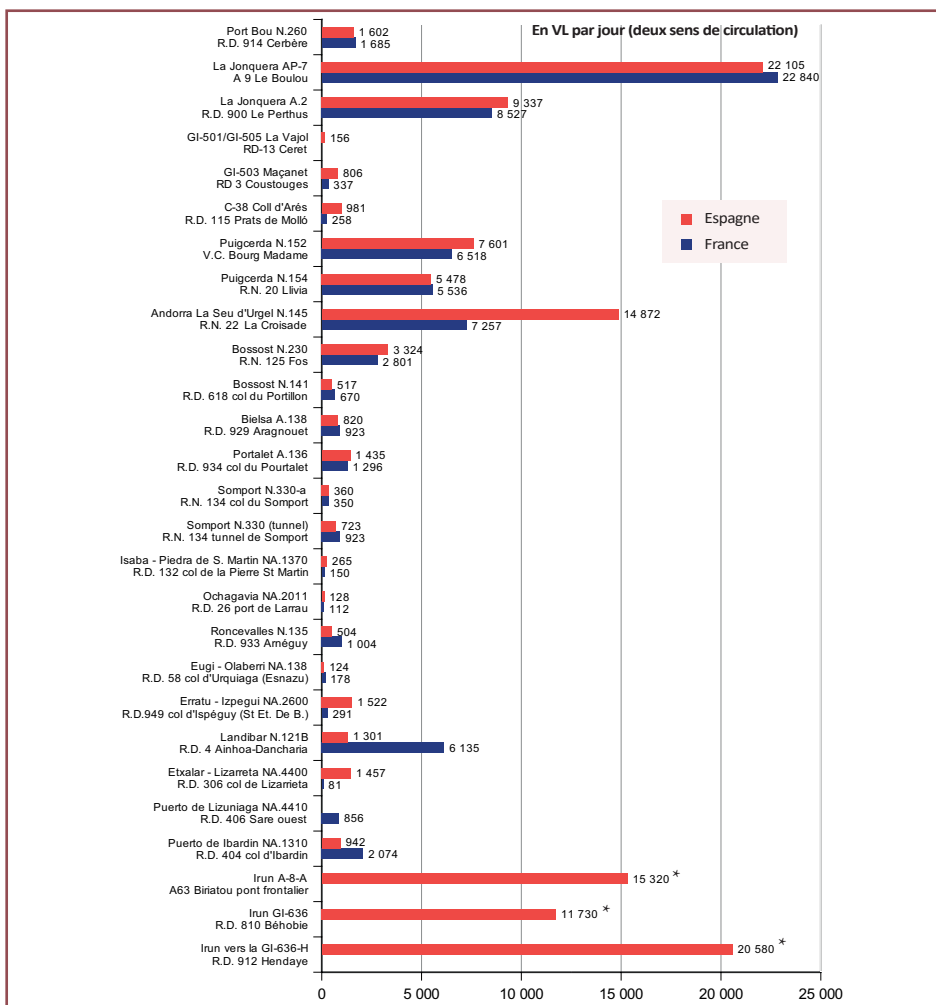
Le mode routier sert essentiellement de liaison entre la France et la Péninsule Ibérique.

En effet, si les voyageurs en véhicules légers (VL) et autocar représentent près de 50 % du trafic total, 93 % de ces relations sont entre la France et la Péninsule Ibérique. A l'inverse, une écrasante majorité des liaisons de la Péninsule Ibérique avec les autres pays se fait par voie aérienne (plus de 90 %).

2.1. Transport routier

GRAPHIQUE 2. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES VÉHICULES LÉGERS AUX PASSAGES FRONTALIERS EN 2016

(somme des 2 sens de circulation)
Actualisation du graphique 17 (page 55) de l'OTP n° 8



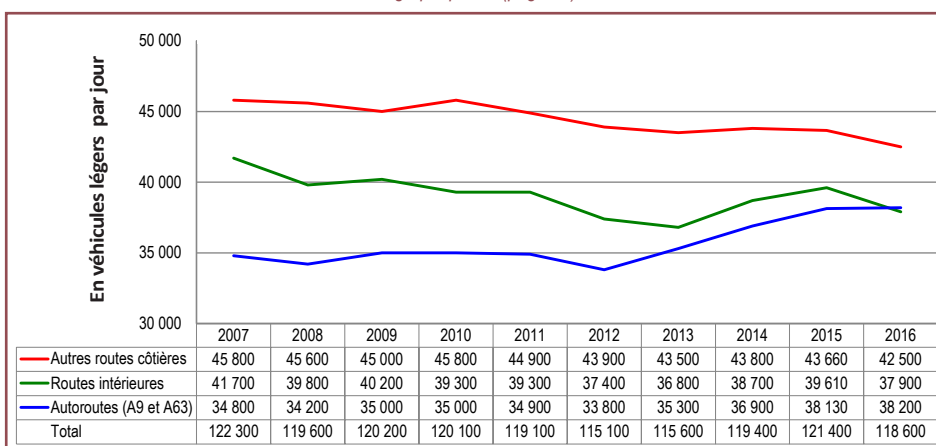
Sources : D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, Direction des Tunnels du Somport et d'Aragnouet-Bielsa, ASF et Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales

* Les données des trois routes côtières du Pays Basque proviennent de la province espagnole de Guipuzcoa, redressées par les relevés visuels effectués par le Cerema.

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

GRAPHIQUE 3. ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES VÉHICULES LÉGERS SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DES PYRÉNÉES

Actualisation du graphique 18 (page 56) de l'OTP n° 8



Sources : D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, ASF et Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales.

Le nombre moyen de véhicules légers ayant traversé la frontière franco-espagnole chaque jour était de 121 400 en 2015 et 118 600 en 2016, dont 32 % par les 2 autoroutes, 36 % par les autres routes côtières et 32 % par les routes intérieures.

Le trafic global des véhicules légers a baissé de 2800 véhicules, soit 2,3 % entre 2015 et 2016, après une hausse de 1,8 % entre 2014 et 2015, où il a presque atteint le niveau des années 2005-2007.

Plus de la moitié de cette baisse se situe sur la façade atlantique, essentiellement sur les deux routes départementales (RD810 et RD912).

On constate également une baisse importante à Ibardin (- 400 véhicules) et Dancharia (- 300 véhicules). Ces deux dernières données, obtenues à partir de comptages d'une semaine par trimestre, sont cependant moins représentatives que celles obtenues à partir de comptages mensuels.

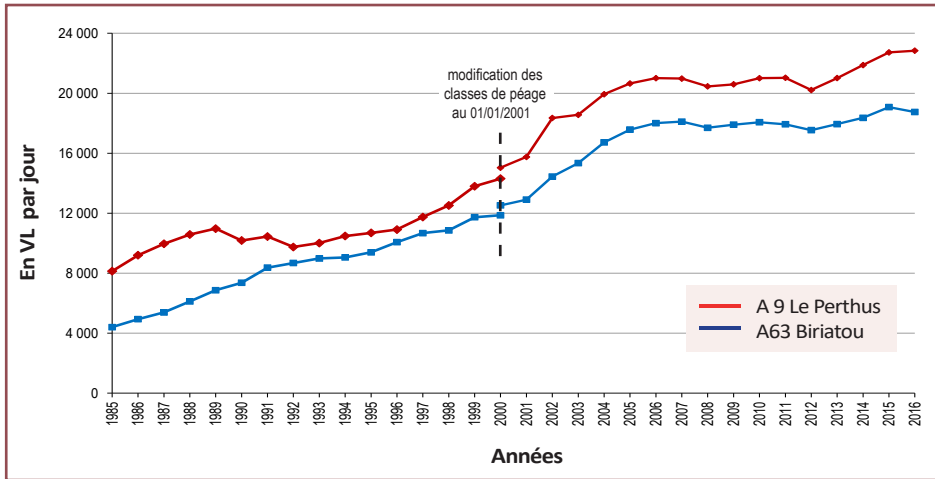
Globalement, entre 2005 et 2016, le trafic des véhicules légers franchissant la frontière franco-espagnole a diminué de 3,1 %.

Après 3 années de hausse, le trafic frontalier autoroutier reste stable entre 2015 et 2016. Par contre, le trafic sur les autres routes baisse après 3 années de relative stabilité.

Entre 2006 et 2016, le nombre de véhicules légers empruntant l'autoroute pour traverser la frontière a augmenté de 9,5 %. A l'inverse, sur la même période, les frontières sur les autres routes ont vu le nombre de passages baisser (- 8 % environ).

GRAPHIQUE 4. ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES VÉHICULES LÉGERS SUR LES 2 AUTOROUTES

Actualisation du graphique 19 (page 56) de l'OTP n° 8



Source : ASF - péages

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

TABLEAU 2. ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN VÉHICULE LÉGER EN 2016 ET RÉPARTITION ÉCHANGE - TRANSIT

(en millions de voyageurs par an)

Actualisation du tableau 6 (page 57) de l'OTP n° 8

2016	TMJA (en VL/ jour)	taux de remplissage des VL	nombre de voyageurs/an (en millions)	% transit	voyageurs en transit (en millions)	voyageurs en échange (en millions)
A9 Le Boulou	22 840	2,61	21,82	15,5 %	3,38	18,44
A63 Biriattou	15 320	2,51	14,07	8,4 %	1,18	12,89
Les 4 passages intérieurs enquêtés	17 499	2,19	14,03	0,8 %	0,11	13,91
autres passages intérieurs	20 407	2,19	16,36	0,8 %	0,13	16,23
autres passages côtiers	42 522	2,19	34,08	0,8 %	0,27	33,81
TOTAL (arrondi)	118 590	2,31	100,4	5,1 %	5,1	95,3

Sources : D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, Diputaci6n de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, ASF et Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales

Entre 2014 et 2015, le trafic de véhicules légers a augmenté sur les deux autoroutes françaises concédées (+ 3,9 % pour l'une et l'autre).

Par contre, après 3 années de hausse du trafic sur les 2 autoroutes, si le trafic sur l'A9 au Perthus a légèrement augmenté (+ 0,5 %), celui de l'A63 à Biriattou a sensiblement baissé (- 1,7 %) entre 2015 et 2016.

Il faut noter que le TMJE (Trafic Moyen Journalier en Été) a baissé sur les 2 autoroutes en 2016 en raison de l'attentat de Nice.

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

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

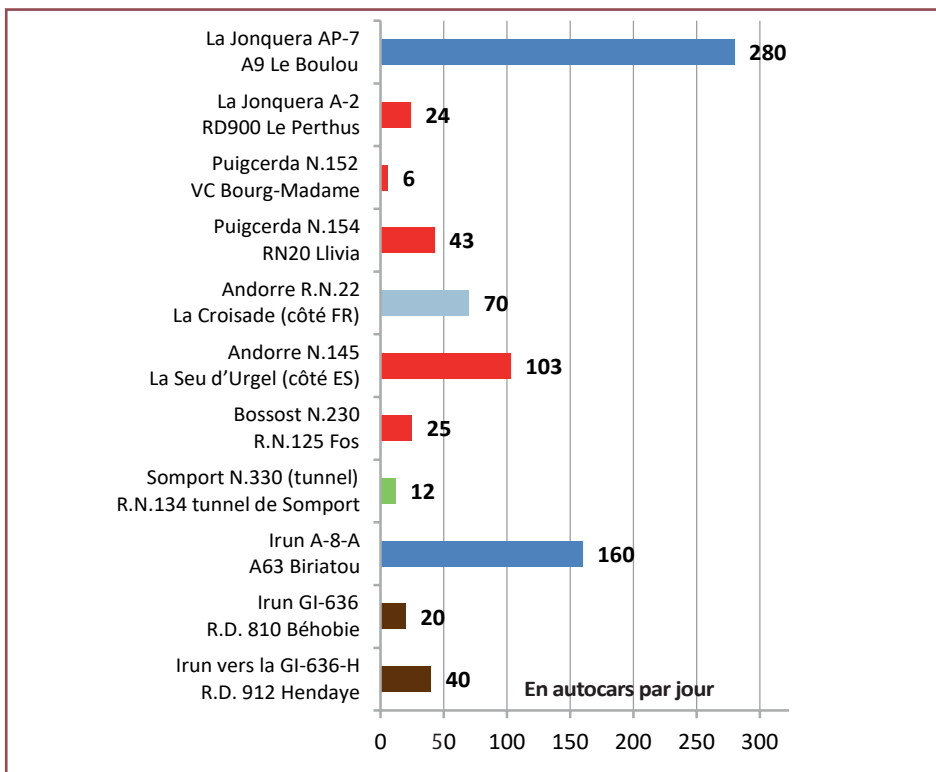
Le taux d'occupation des véhicules est estimé à partir des enquêtes par interviews réalisées en 2013-2014 sur les deux autoroutes françaises et en 2010 sur les 4 principaux passages centraux :

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

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

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

GRAPHIQUE 5. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES AUTOCARS AUX PASSAGES FRONTALIERS EN 2016 (somme des 2 sens de circulation)
Actualisation du graphique 20 (page 58) de l'OTP n° 8



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

- Les barres bleues représentent le trafic sur les deux autoroutes françaises (A9 et A63) à partir des relevés visuels effectués 4 jours par mois durant 8 heures en 2016;
- Les barres rouges font référence aux données de la «Mapa de trafico 2016» de la Dirección General de Carreteras du Ministerio de Fomento ;
- La barre bleu clair représente les données issues de l'enquête effectuée en 2010 sur les passages centraux ;
- La barre verte représente le trafic autocar issu de la direction du tunnel du Somport ;
- Les barres brunes proviennent des comptages manuels 2011 de la Gipuzcoa.

TABLEAU 3. ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS AYANT TRAVERSÉ LES PYRÉNÉES EN AUTOCAR EN 2016 ET RÉPARTITION ÉCHANGE - TRANSIT
(en millions de voyageurs par an)
Actualisation du tableau 7 (page 59) de l'OTP n° 8

2016	TMJA (en autocars/jour)	taux de remplissage des autocars	nombre de voyageurs/an (en millions)	% transit	voyageurs en transit (en millions)	voyageurs en échange (en millions)
A9 Le Boulou	280	42	4,27	49 %	2,09	2,18
A63 Biriadou	160	31	1,81	16 %	0,29	1,52
Les 4 passages intérieurs enquêtés	113	38	1,57	0 %	0	1,57
autres passages intérieurs	43	38	0,60	0 %	0	0,60
autres passages côtiers	84	38	1,17	0 %	0	1,17
TOTAL (arrondi)	680	38	9,4	25 %	2,4	7,0

Sources : D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, ASF et Centre d'exploitation du tunnel de Somport.

Le nombre moyen d'autocars qui ont traversé la frontière franco-espagnole chaque jour était de 739 en 2015 et 680 en 2016, dont près de 65 % par les 2 autoroutes du littoral.

Le trafic des autocars a augmenté de 8,7 % entre 2014 et 2015, et a diminué de 8 % entre 2015 et 2016 (en particulier, baisse de 20 véhicules par jour à Biriadou).

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

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

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

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

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

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

2.2. Transport ferroviaire

TABLEAU 4. ÉVOLUTION DU FLUX FERROVIAIRE DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE
(en nombre de voyageurs par an)

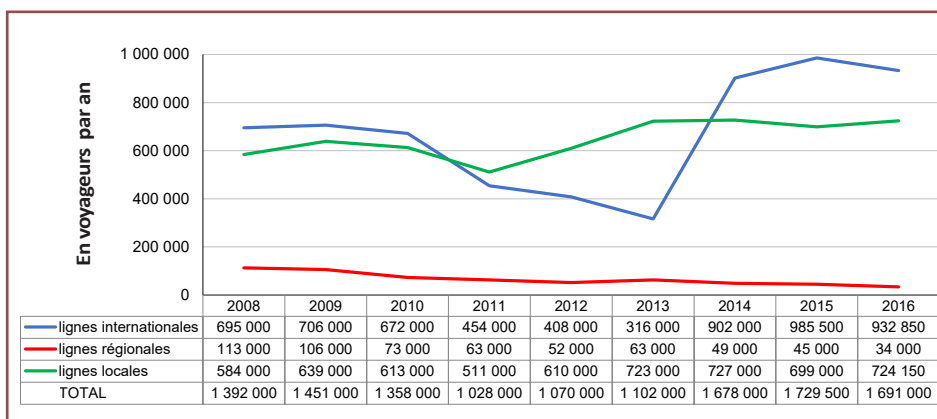
Actualisation des tableaux 8, 9 et 10 (page 66-67) de l'OTP n° 8

en nombre de voyageurs / an	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
trafic ferroviaire lignes internationales	695 000	706 000	672 000	454 000	408 000	316 000	902 000	985 000	932 850
Espagne - France	626 000	554 000	529 000	320 000	301 000	247 000	824 000	909 000	854 000
Espagne - reste de l'Europe	68 000	66 000	60 000	56 000	40 000				
Portugal - France	101 000	86 000	83 000	78 000	67 000	69 000	78 000	76 500	78 850
trafic ferroviaire régional	113 000	106 000	73 000	63 000	52 000	63 000	49 000	45 000	34 000
trafic ferroviaire local	584 000	639 000	613 000	511 000	610 000	723 000	727 000	699 000	724 150
Barcelone - Latour de Carol	12 000	15 000	15 000	7 000	6 000	22 000	24 672	12 578	10 425
Lasarte Oriá-Hendaye (Euskotren)	572 000	624 000	598 000	503 000	603 000	701 000	702 000	686 559	713 730
TOTAL	1 392 000	1 451 000	1 358 000	1 028 000	1 070 000	1 102 000	1 678 000	1 729 500	1 691 000

Sources : Eurostat (rail_pa_intcmng et rail_pa_intgong), pays déclarant Espagne pour le trafic des lignes internationales, Comboios du Portugal (CP) pour le trafic Portugal-France, RENFE et Euskotren pour les autres flux

GRAPHIQUE 6. ÉVOLUTION DU FLUX FERROVIAIRE DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE

Actualisation du graphique 21 (page 68) de l'OTP n° 8



Sources : Eurostat (rail_pa_intcmng et rail_pa_intgong), pays déclarant Espagne pour le trafic des lignes internationales, Comboios du Portugal (CP) pour le trafic Portugal-France, RENFE et Euskotren pour les autres flux

En 2016, plus de la moitié des voyageurs qui ont franchi la frontière en train, l'ont fait par les lignes internationales (55 %). Les voyageurs qui ont emprunté la desserte locale des Euskotren représentent 42 % du flux ferroviaire total.

Le nombre annuel de voyageurs qui ont franchi les Pyrénées en train a été de 1,73 millions en 2015 et de 1,69 millions en 2016.

Le nombre de voyageurs qui franchit la frontière franco-espagnole en train est resté relativement stable de 2006 à 2010, aux alentours de 1,4 millions de voyageurs par an.

Après une période de 3 ans (2011 - 2013) durant laquelle la fréquentation avait nettement baissé (suite à l'arrêt des lignes entre Barcelone et Montpellier, Zurich et Milan), celle-ci se situe depuis 3 ans autour de 1,7 millions de voyageurs, grâce à l'ouverture du service des TGV directs entre la France et l'Espagne.

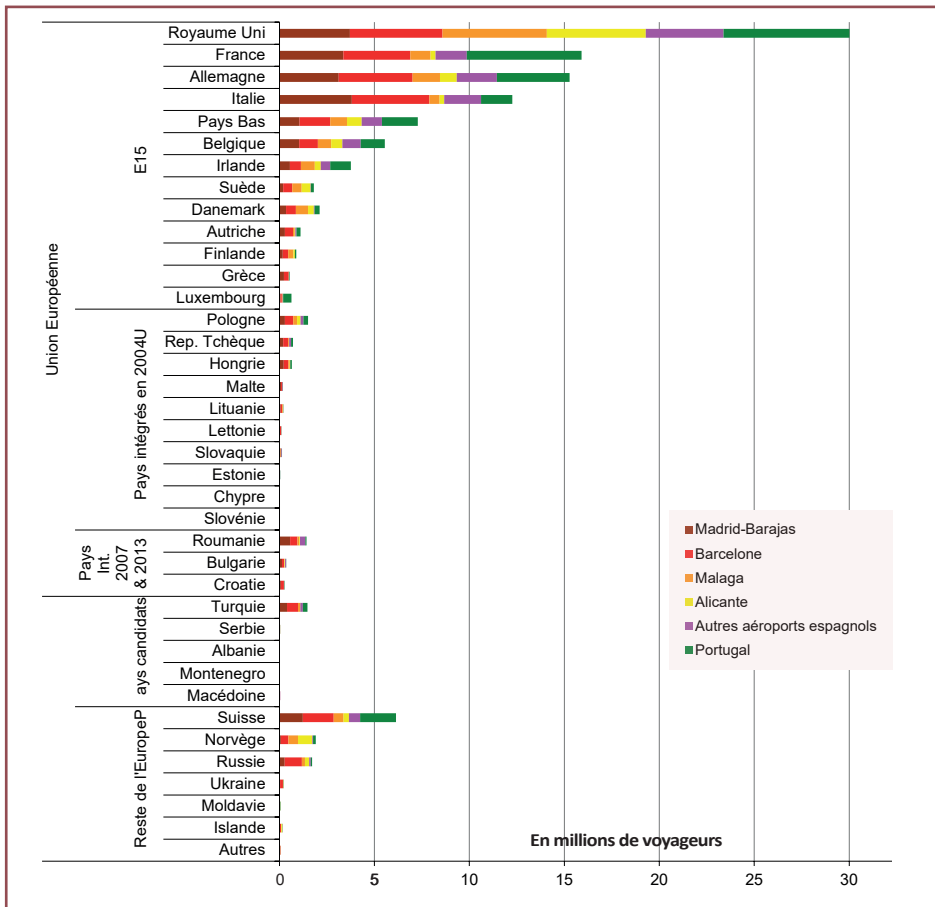
Le trafic ferroviaire international de voyageurs a ainsi augmenté de 34 % entre 2008 et 2016.

Le trafic ferroviaire régional a baissé quasiment chaque année depuis 2008 (et même avant). En 8 ans, la fréquentation a diminué de 70 %.

Le nombre de voyageurs sur les lignes locales est en hausse depuis 2006, même si des baisses ont eu lieu entre 2010 et 2014. Ainsi, entre 2008 et 2016, la fréquentation a augmenté de 24 %.

2.3. Transport aérien

GRAPHIQUE 7. TRAFIC AÉRIEN DES VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE EN 2016
Actualisation du graphique 22 (page 70) de l'OTP n° 8

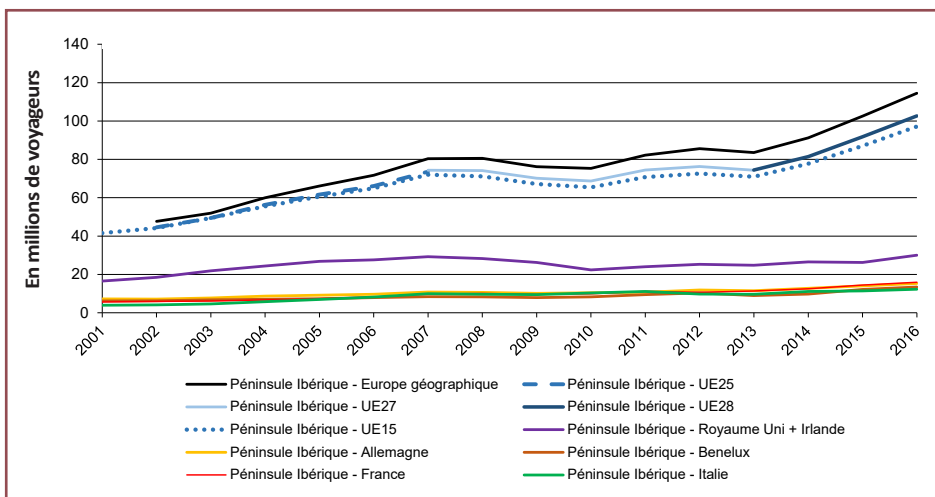


Le nombre total de passagers aériens entre la Péninsule Ibérique et l'Europe s'est élevé à 102,5 millions de voyageurs en 2015, et 114,5 millions en 2016.

Ce chiffre ne prend pas en compte les flux en provenance ou à destination des îles de l'Espagne et du Portugal.

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

GRAPHIQUE 8. ÉVOLUTION DU FLUX AÉRIEN DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE ENTRE 2001 ET 2016
(en millions de voyageurs par an)



Entre 2006 et 2016, le flux de voyageurs par voie aérienne entre la Péninsule Ibérique et l'Europe a globalement augmenté de près de 60 %.

Si la fréquentation a évolué assez lentement entre 2006 et 2013 (parfois à la baisse), celle-ci est repartie à la hausse depuis, avec un rythme très soutenu (+ 11,7 % entre 2015 et 2016, + 37 % entre 2013 et 2016).

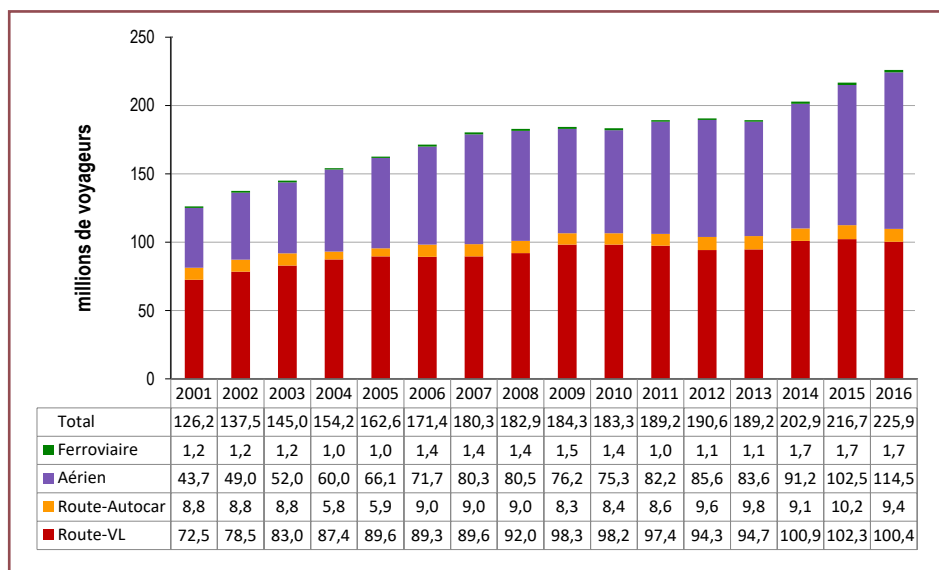
Sources : AENA S.A. et Aeroportos du Portugal.

2.4. Évolution

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

- **Données 2001** : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003) ;
- **Données 2002** : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003) ;
- **Données 2003** : Supplément du Document n° 3, principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004) ;
- **Données 2004** : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006) ;
- **Données 2005** : Supplément du Document n° 4, principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007) ;
- **Données 2006** : Document n° 5 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2008) ;
- **Données 2007 et 2008** : Supplément du Document n° 5, principaux chiffres actualisés pour l'année 2008 (août 2010) ;
- **Données 2009** : Document n° 6 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2011) ;
- **Données 2010 et 2011** : Supplément du Document n° 6, principaux chiffres actualisés pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013) ;
- **Données 2012 et 2013** : Document n° 7 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (avril 2015) ;
- **Données 2014** : Supplément du Document n° 7, principaux chiffres actualisés pour l'année 2014 (juillet 2016) ;
- **Données 2015** : Document n° 8 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2018) ;
- **Données 2016** : le présent document.

GRAPHIQUE 9. ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE
Actualisation du graphique 24 (page 75) de l'OTP n° 8



La tendance observée en 2014 et 2015 se confirme, à savoir une hausse importante du trafic aérien, après 6 ans de quasi-stabilité. Il est ainsi devenu en 2015 le mode le plus utilisé devant le mode routier VL.

Ce dernier connaît une évolution modérée depuis 2004 (+ 14,9 % en 12 ans, soit moins de 1,2 % de hausse annuelle moyenne).

Les autres modes, autocars et ferroviaire, sont quasiment stables depuis 2001, et à des niveaux beaucoup plus faibles que les deux premiers modes.

TABLEAU 5. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE GÉOGRAPHIQUE

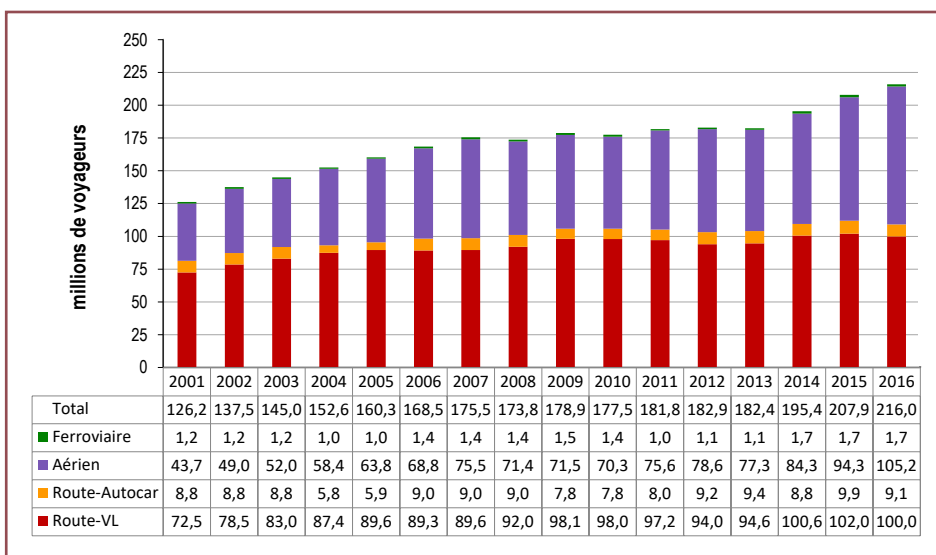
Actualisation du tableau 13 (page 79) de l'OTP n° 8

	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	79,0 %	4,0 %	4,2 %
Routes-VL	38,5 %	2,2 %	-1,9 %
Routes-autocars	6,8 %	0,4 %	-7,8 %
Fer	41,7 %	2,3 %	0,0 %
Air	162,0 %	6,6 %	11,7 %

En 2016, le nombre de voyageurs tous modes confondus a augmenté de 4,2 % par rapport à l'année 2015. En fait, seul le mode aérien augmente, et de manière très importante (+ 12 millions de voyageurs en un an), les deux modes routiers étant même en baisse.

GRAPHIQUE 10. ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 (+ SUISSE ET NORVÈGE)

Actualisation du graphique 25 (page 76) de l'OTP n° 8



Le premier constat est la quasi-similitude avec la courbe précédente, le mode aérien étant cependant à un niveau légèrement inférieur.

Entre 2001 et 2016, le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 + la Suisse et la Norvège a augmenté de 71 %, soit en moyenne de 3,6 % par an.

Après une période de croissance soutenue entre 2001 et 2007, puis une phase de stagnation entre 2007 et 2013, le flux de voyageurs repart à la hausse de manière importante depuis 2014.

TABLEAU 6. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 (+ SUISSE ET NORVÈGE)

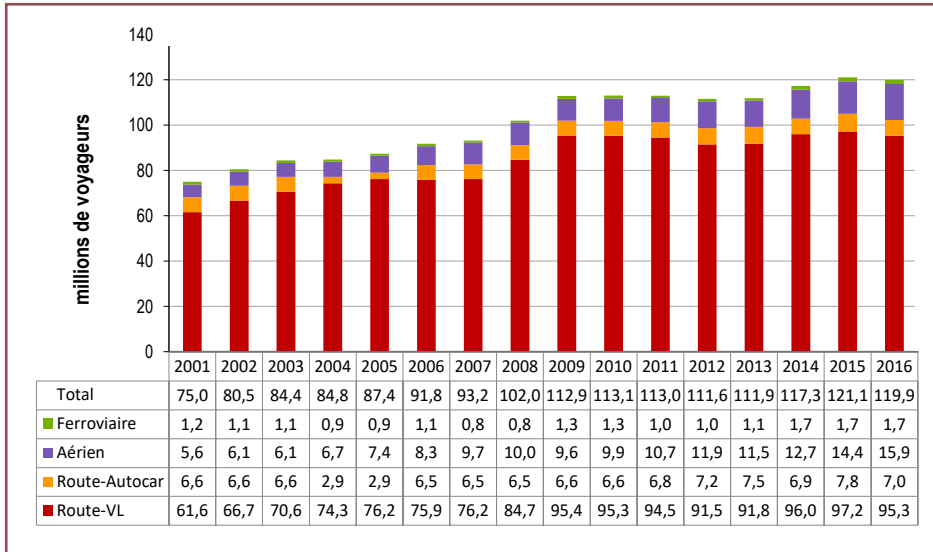
Actualisation du tableau 14 (page 79) de l'OTP n° 8

	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	71,2 %	3,6 %	3,9 %
Routes-VL	37,9 %	2,2 %	-2,0 %
Routes-autocars	3,4 %	0,2 %	-8,1 %
Fer	41,7 %	2,3 %	0,0 %
Air	140,7 %	6,0 %	11,6 %

En 2016, le nombre de voyageurs tous modes confondus a augmenté de 3,9 % par rapport à l'année 2015. Cette croissance est exclusivement due au mode aérien (+ 11 millions de voyageurs, soit + 11,6 % en un an), le mode routier étant en baisse et le ferroviaire stable (et très marginal avec moins de 1 % de part de trafic).

GRAPHIQUE 11. ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE

Actualisation du tableau 26 (page 77) de l'OTP n° 8



On constate la nette prédominance du mode routier VL. Celui-ci cependant, après deux périodes de croissance soutenue (2001-2005 et 2008-2009), est plus stable depuis, avec même un creux en 2012 et 2013.

Entre 2001 et 2016, le nombre de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et la France a augmenté de 60 %, soit en moyenne de 3,2 % par an.

TABLEAU 7. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE

Actualisation du tableau 15 (page 79) de l'OTP n° 8

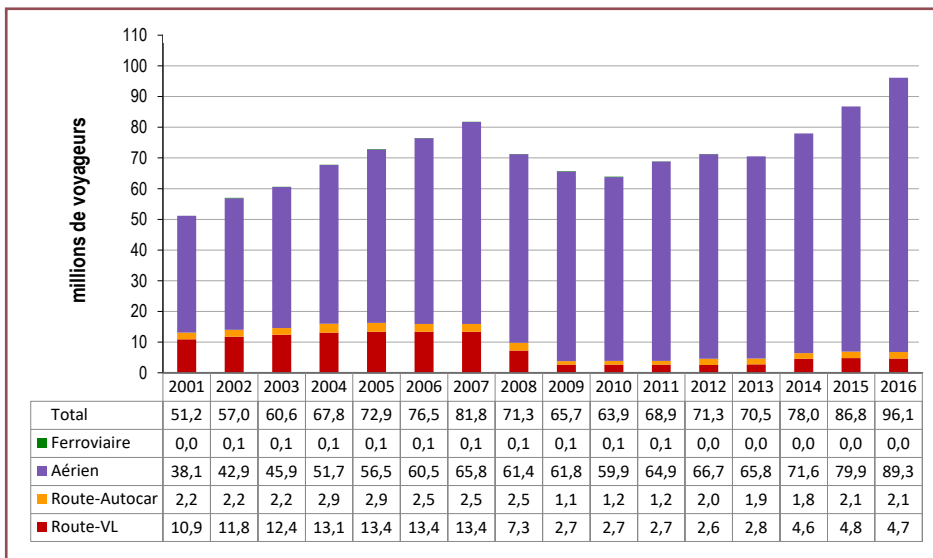
	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	59,9 %	3,2 %	-1,0 %
Routes-VL	54,7 %	3,0 %	-2,0 %
Routes-autocars	6,1 %	0,4 %	-10,3 %
Fer	41,7 %	2,3 %	0,0 %
Air	183,9 %	7,2 %	10,4 %

En 2016, le nombre de voyageurs tous modes confondus a baissé de 1 % par rapport à l'année 2015.

Que ce soit en VL ou en autocar, le mode routier perd des voyageurs (3 millions en un an), tandis que l'aérien en gagne (1,5 millions en un an), soit + 10,4 %, ce qui est le cas depuis 2014 (+ 4,4 millions, soit + 38,3 % en 3 ans).

GRAPHIQUE 12. ÉVOLUTION DU FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 (+ SUISSE ET NORVÈGE) SANS LA FRANCE

Actualisation du graphique 27 (page 78) de l'OTP n° 8



Pour ces pays, c'est le mode aérien qui est clairement le plus important et en forte croissance depuis 2013. Les deux modes routiers, très faibles depuis 2009, n'ont que légèrement augmenté depuis.

Le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 + la Suisse et la Norvège sans la France a augmenté de 87,7 % entre 2001 et 2016, soit en moyenne de 4,3 % par an.

Sur la même période, le trafic aérien a plus que doublé (+ 134,4 %).

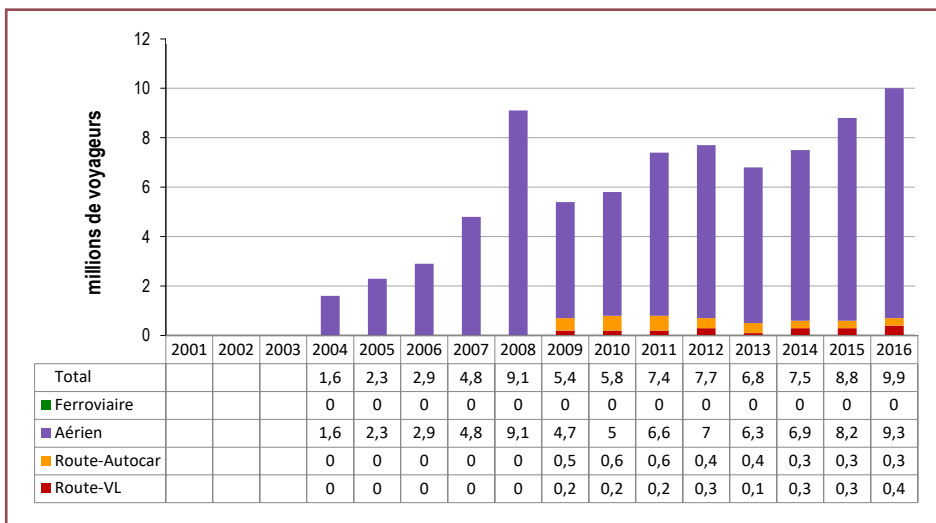
TABLEAU 8. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 (+ SUISSE ET NORVÈGE) SANS LA FRANCE
Actualisation du tableau 16 (page 80) de l'OTP n° 8

	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	87,7 %	4,3 %	10,7 %
Routes-VL	-56,9 %	-5,5 %	-2,1 %
Routes-autocars	-4,5 %	-0,3 %	0,0 %
Fer	-	-	-
Air	134,4 %	5,8 %	11,8 %

Entre 2015 et 2016, seul le mode aérien a augmenté (+ 11,8 %), tandis que les autres modes sont stables ou en baisse. Sur l'ensemble des modes, on a une augmentation de 10,7 %.

On voit donc que l'augmentation constatée sur le graphique 10 se fait avec le reste de l'UE-15 plus la Suisse et la Norvège, mais sans la France, et exclusivement par mode aérien.

GRAPHIQUE 13. ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE SANS L'UE-15 NI LA SUISSE NI LA NORVÈGE



Ce dernier groupe de pays utilise le mode aérien à plus de 90 %, et son usage augmente rapidement depuis 2013 (+ 47,6 % en 3 ans), même si les quantités de voyageurs sont bien inférieures à celles des autres pays (reste de l'UE-15 + Suisse et Norvège).

Le mode routier est peu utilisé (et reste stable depuis 2008), tandis que mode ferroviaire ne l'est pas du tout.

TABLEAU 9. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE SANS L'UE-15 NI LA SUISSE NI LA NORVÈGE

	Évolution 2004-2016 (Air)		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	519,0 %	16,4 %	12,5 %
Routes-VL	100,0 %	10,4 %	33,3 %
Routes-autocars	-40,0 %	-7,0 %	0,0 %
Fer	-	-	-
Air	481,0 %	15,8 %	13,4 %

Les taux de croissance du mode VL et surtout aérien sont très importants. Ceux du mode VL s'appliquant à un nombre de voyageurs très faibles, ils sont peu significatifs.

En revanche, ceux du mode aérien, combinés avec des quantités de voyageurs beaucoup plus importantes, traduisent son réel dynamisme.

CARTE 4. RÉPARTITION DES FLUX DE MARCHANDISES EN 2016
entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe par mode de transport
(en millions de tonnes)
pour les 3 périmètres (France, reste de l'UE15⁽³⁾ sauf France, reste de l'Europe⁽⁴⁾)
Actualisation de la carte 26 (page 96) de l'OTP n° 8

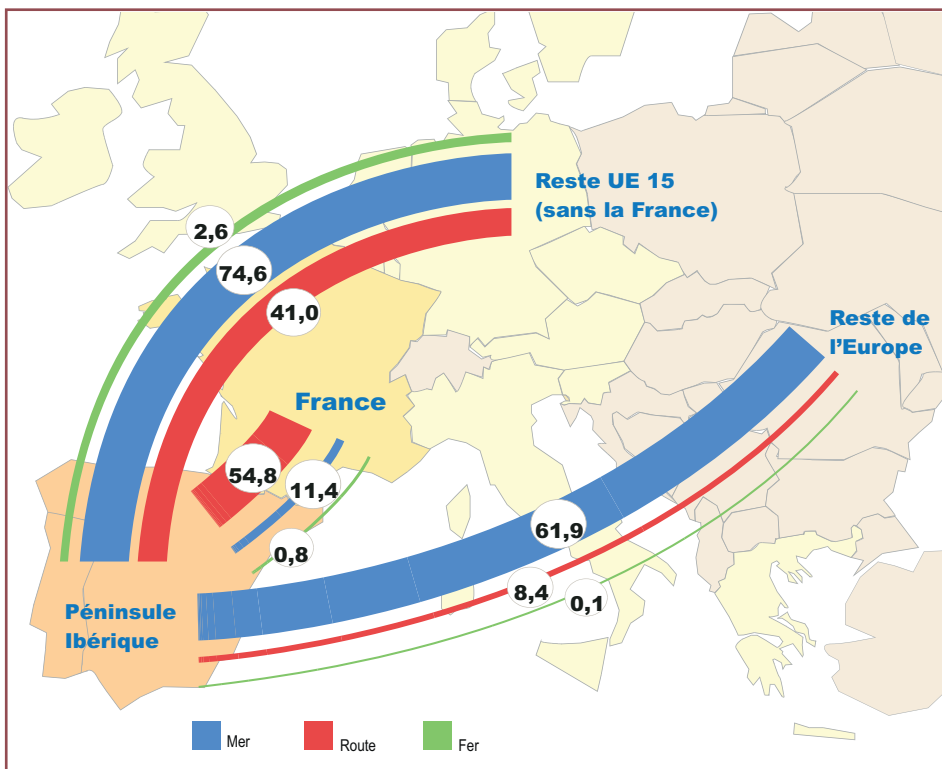


TABLEAU 10. SYNTHÈSE DES FLUX DE MARCHANDISES DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE
A TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2016
(en millions de tonnes)
Actualisation du tableau 23 (page 95) de l'OTP n° 8

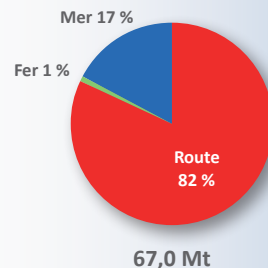
Mode de transport	France	Reste UE-15 (sauf France)	Pays intégrés en 2004	Pays intégrés en 2007 et 2013	Autres pays	Total
Route	54,8	41,0	5,8	0,7	1,9	104,1
Fer	0,8	2,6	0,1			3,5
Mer	11,4	74,6	7,0	4,6	50,3	148,0
Total	67,0	118,2	12,9	5,3	52,2	255,6

Sources carte et tableau: D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, ASF, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales, enquête TRANSIT 2010, Eurostat, Puerstos des Estado, Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) du Portugal.

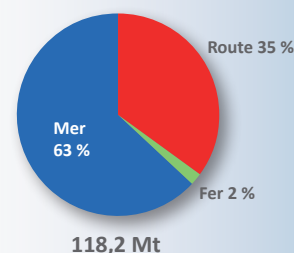
Les échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe ont augmenté de 5,5 % entre 2015 et 2016. Ils ont augmenté de 5,3 % avec la France et de 5,9 % avec le reste de l'UE-15 sans la France.

GRAPHIQUES 14. RÉPARTITION MODALE DES MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE EN 2016
Actualisation des graphiques 36 (page 95) de l'OTP n° 8

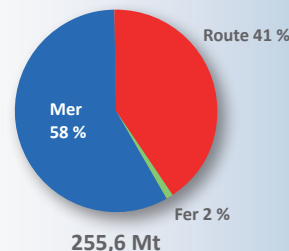
Péninsule ibérique - France



Péninsule ibérique - UE-15 sans la France



Total



Plus de 50 % des échanges routiers se font avec la France.

Pour les échanges avec la Péninsule Ibérique, la France est le seul pays à utiliser le mode routier de manière massive (plus de 80 % du fret).

Les autres pays favorisent le mode maritime pour ces mêmes échanges.

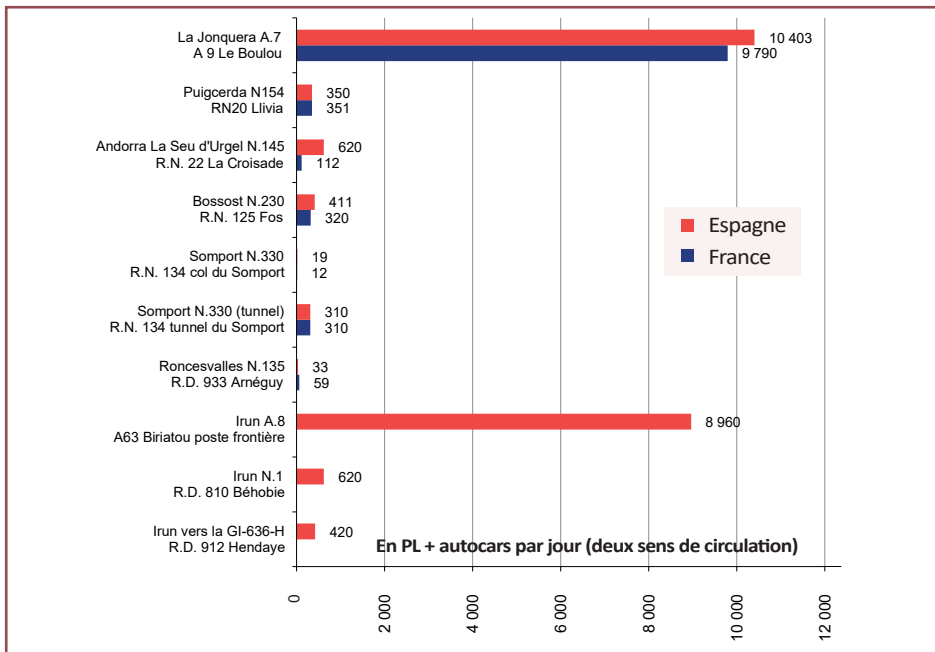
(3) L'UE-15 fait référence à l'Union européenne avec les 15 pays membres qui la composaient avant 2004 (France, Allemagne, Italie, Belgique, Pays Bas, Luxembourg, Royaume Uni, Irlande, Danemark, Grèce, Espagne, Portugal, Suède, Finlande et Autriche).

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

3.1. Transport routier

GRAPHIQUE 15. TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS DES POIDS-LOURDS ET AUTOCARS AUX PRINCIPAUX PASSAGES FRONTALIERS EN 2016

(somme des 2 sens de circulation)
Actualisation du graphique 28 (page 82) de l'OTP n° 8

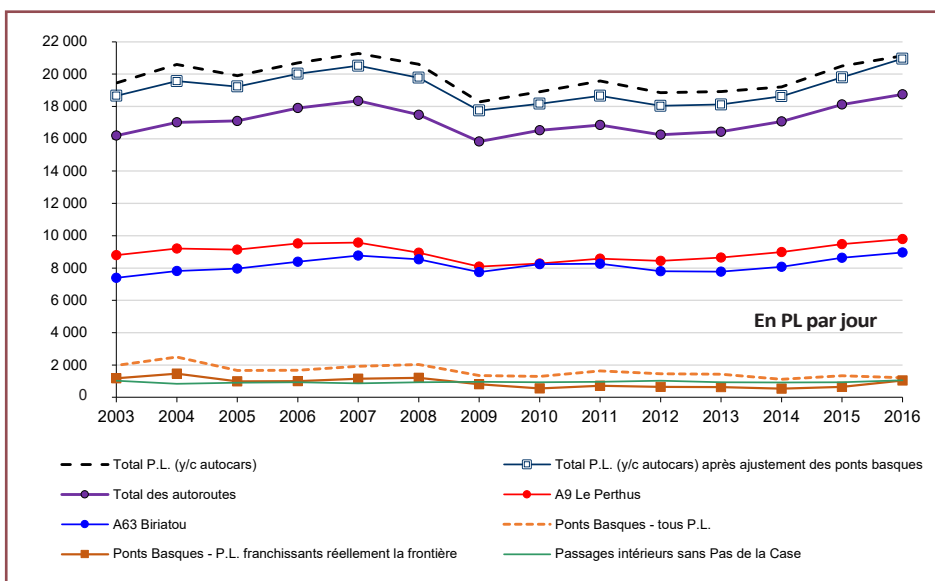


Sources : D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales, ASF.

Les données des routes côtières du Pays Basque proviennent de la province espagnole de Guipuzcoa, redressées par les relevés visuels effectués par le Cerema

GRAPHIQUE 16. ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS QUI FRANCHISSENT LA FRONTIÈRE FRANCO-ESPAGNOLE

Actualisation du graphique 29 (page 83) de l'OTP n° 8



Sources : D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales, ASF et enquête TRANSIT 2010.

Le total des poids-lourds (PL) et autocars ayant franchi la frontière franco-espagnole aux principaux passages frontaliers s'est élevé à 19 800 PL/jour en 2015 et 20 950 en 2016. Le total des PL de marchandises y a atteint 19 100 PL/jour en 2015 et 20 300 en 2016. En 2016, 90,3 % d'entre eux ont emprunté les 2 autoroutes et seulement 4,8 % soit environ 950 PL/jour, les passages intérieurs.

En ce qui concerne les ponts basques, l'enquête réalisée en 2010 a mis en évidence la sur-estimation du trafic PL recensé par les stations de comptage permanent de la province du Gipuzkoa. Elles considèrent comme PL tout véhicule de plus de 6 mètres et prend donc en compte l'ensemble des véhicules longs dont les bus, camping-cars et certains fourgons.

Le nombre effectif de PL passant la frontière s'élève à 36 % du trafic des véhicules comptés comme PL par le compteur automatique sur le pont de Béhobie et à 54 % sur le pont Saint-Jacques. Ces ratios seront réactualisés en 2017 à la suite des comptages réalisés par le Cerema.

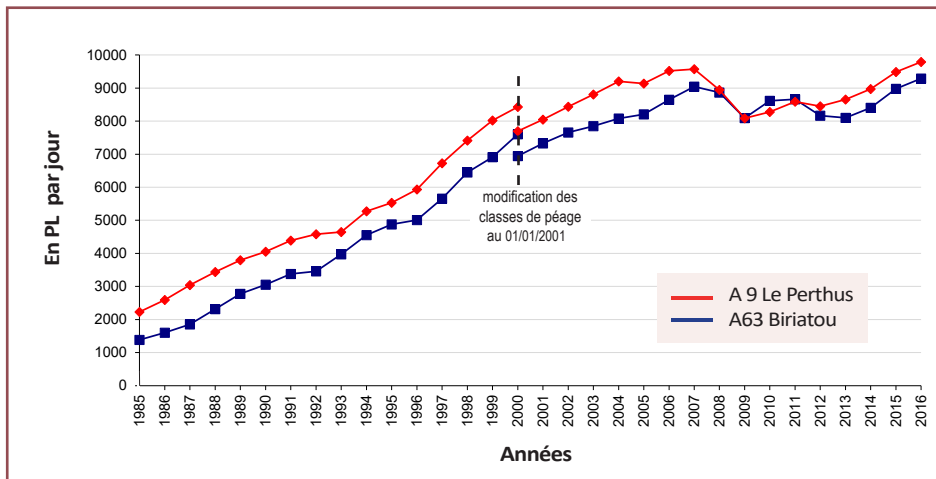
Le présent document prend en compte le nombre effectif des PL franchissant la frontière sur les deux ponts basques.

Après la chute du trafic PL due à la crise économique (- 14 % entre 2007 et 2009), le nombre de PL franchissant les Pyrénées a légèrement augmenté entre 2009 et 2011 (+ 5,2 %) pour redescendre en 2012 (- 3,3 %) et à nouveau augmenter depuis (+ 16,2 % entre 2012 et 2016), rattrapant ainsi le niveau de 2007.

Le trafic des PL sur les 2 autoroutes A9 et A 63 a globalement augmenté de 6,2 % en 2015 et 3,5 % en 2016. Sur les passages intérieurs, après 2 années de baisse en 2013 et 2014, le trafic a augmenté en 2015 (+ 2,3 %) et en 2016 (+ 12,6 %).

GRAPHIQUE 17. ÉVOLUTION DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL DES POIDS-LOURDS ET AUTOCARS SUR LES 2 AUTOROUTES A9 ET A63

Actualisation du graphique 30 (page 84) de l'OTP n° 8



Source : ASF - péages

TABLEAU 11. ESTIMATION DU TONNAGE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE A TRAVERS LES PYRÉNÉES EN 2016

Actualisation du tableau 18 (page 85) de l'OTP n° 8

Passages	Tonnage moyen (t/PL)	Trafic PL/jour	Trafic autocars/jour	Trafic PL marchandises par jour	Tonnage par jour (kt/j)	Tonnage annuel (Mt)
Autoroute A8- A63 Nord-Sud	14,1	4 500	80	4 420	62,4	22,9
Autoroute A8- A63 Sud-Nord	15,1	4 460	80	4 380	66,0	24,2
Autoroute A7- A9 Nord-Sud	12,3	4 880	140	4 740	58,4	21,4
Autoroute A7- A9 Sud-Nord	15,5	4 910	140	4 770	74,0	27,1
Ponts basques- PL franch. réels	9,3	1 040	60	980	9,1	3,3
Autres routes *	14,2	1 165	135	1 030	14,6	5,4
TOTAL	14,0	20 955	635	20 320	284,6	104,1

* N135 – RD933, N330 – RN134 (tunnel et col du Somport), N230 – RN125, N145 – RN22, N154- RN20

Sources : D.G. de Carreteras du Ministerio de Fomento, Diputación de Gipuzkoa, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Conseils Départementaux des Pyrénées Atlantiques, de la Haute-Garonne et des Pyrénées Orientales, ASF et enquête TRANSIT 2010

TABLEAU 12. RÉPARTITION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES PAR ZONES D'ORIGINE-DESTINATION

Actualisation du tableau 20 (page 86) de l'OTP n° 8

Échanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Andorre	TOTAL
France	49,7	4,3	0,6	0,3	54,8
Reste de l'UE-15 sans la France	35,8	4,9	0,2	0,0	41,0
Pays intégrés dans l'UE en 2004	5,3	0,5	0,0	0,0	5,8
Pays intégrés dans l'UE en 2007	0,6	0,1	0,0	0,0	0,7
Reste de l'Europe sans l'UE-25	1,6	0,3	0,0	0,0	1,9
Ensemble de l'Europe	92,9	10,1	0,8	0,3	104,1

Source : enquête TRANSIT 2010

Le graphique représente l'évolution du trafic des poids lourds (soit les véhicules de catégorie 3 et 4 de péage y compris les autocars) mesuré aux barrières de péage du Perthus sur A9 et de Biriadou sur A63 (différent du trafic frontalier, qui est celui du Pont International).

Les évolutions constatées sont les suivantes :

- **A9 Le Perthus** : +5,7% en 2015 et + 3,2 % en 2016, soit une augmentation de 9,1 % en 2 ans ;
- **A63 Biriadou** : + 6,8 % en 2015 et + 3,5 % en 2016, soit une augmentation de 10,5 % en 2 ans.

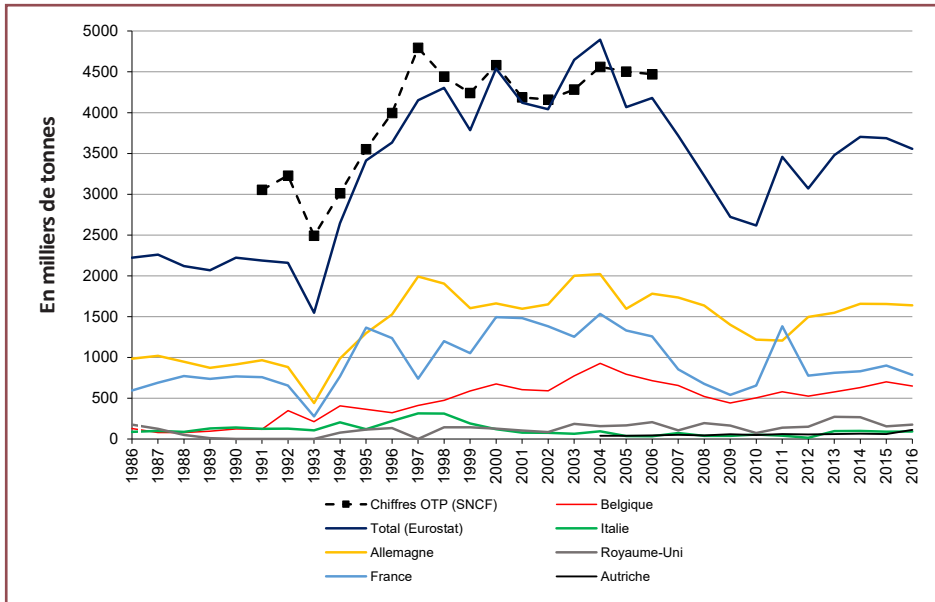
Le tonnage des marchandises qui traversent les Pyrénées par la route est estimé à partir du trafic des PL de marchandises sur les passages frontaliers et du tonnage moyen transporté par PL.

L'estimation du tonnage moyen transporté par PL provient des résultats des enquêtes transit 2010 sur les autoroutes et les 4 principaux passages centraux, et des enquêtes effectuées par le Cerema en 2011 sur les deux ponts basques.

Le tonnage total des marchandises qui ont traversé les Pyrénées par la route s'est élevé à **98,4 Mt en 2015** et **104,1 Mt en 2016** (soit une augmentation de 5,8 %).

3.2. Transport ferroviaire

GRAPHIQUE 18. ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES, DANS LES DEUX SENS, A TRAVERS LES PYRÉNÉES EN FONCTION DU PAYS D'ORIGINE / DESTINATION
Actualisation du graphique 31 (page 88) de l'OTP n° 8



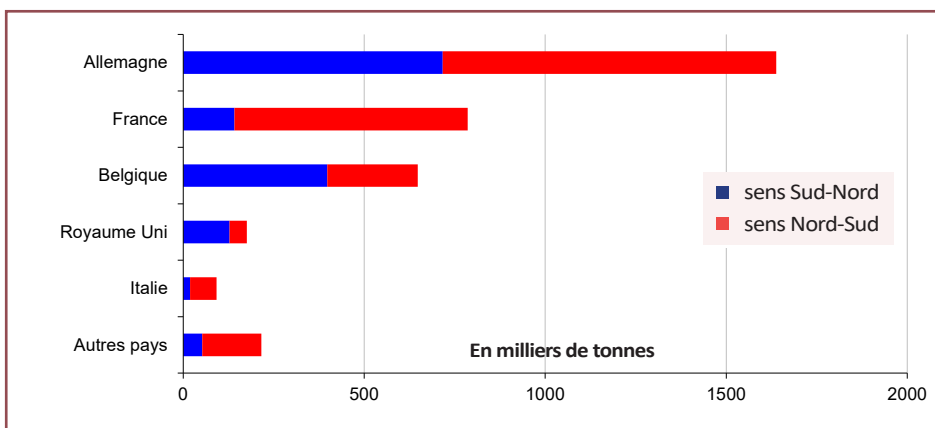
Sources : Eurostat (rail_go) et SNCF (jusqu'en 2006)

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

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

Le transport ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées s'est élevé à 3,7 Mt en 2015 (+ 8,8 % par rapport à 2014) et à 3,5 Mt en 2016 (- 5,4 % par rapport à 2015).

GRAPHIQUE 19. RÉPARTITION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES A TRAVERS LES PYRÉNÉES, PAR ORIGINE / DESTINATION ET PAR SENS, EN 2016
Actualisation du graphique 32 (page 89) de l'OTP n° 8

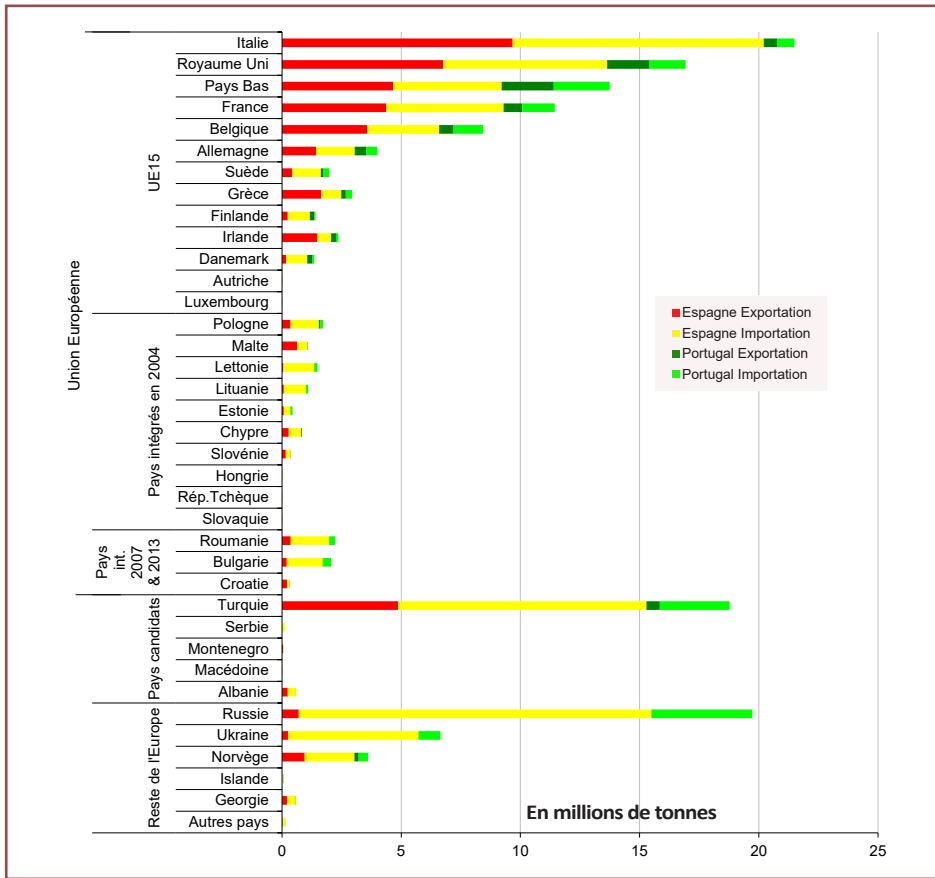


Source : Eurostat (rail_go)

Alors que le fret ferroviaire de marchandises à travers les Pyrénées était relativement équilibré en 2012, et même en faveur du sens Sud-Nord en 2013, la tendance s'inverse depuis 2014. Ainsi, en 2016, 41,4 % des échanges se font dans le sens Sud-Nord et 58,6 % dans le sens Nord-Sud.

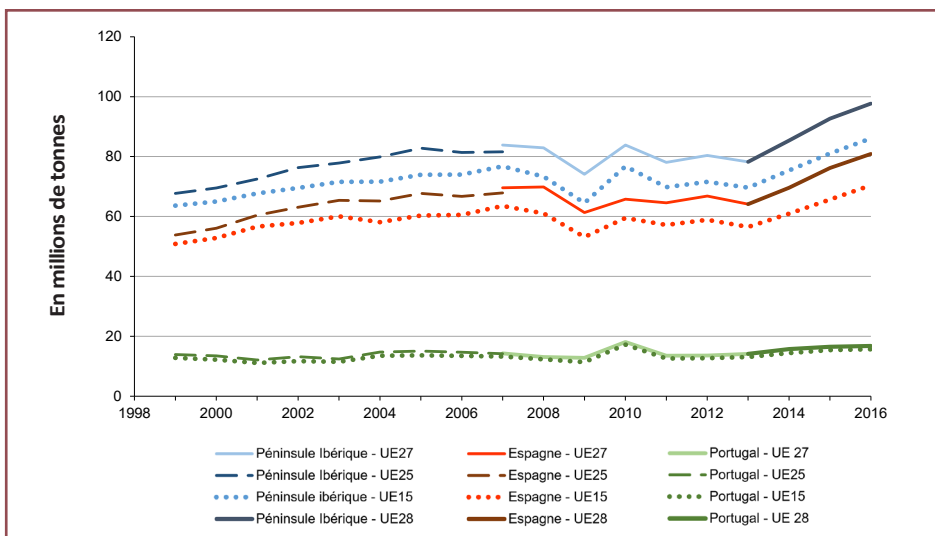
3.3. Transport maritime

GRAPHIQUE 20. RÉPARTITION DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE, PAR PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION EN 2016
Actualisation du graphique 33 (page 90) de l'OTP n° 8



Source : Puertos de Estado et Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) du Portugal.

GRAPHIQUE 21. ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'UNION EUROPÉENNE ENTRE 1999 ET 2016
Actualisation du graphique 35 (page 94) de l'OTP n° 8



Source : Puertos de Estado et Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) du Portugal.

Les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe sont générés à 82,4 % par l'Espagne et 17,6 % par le Portugal. Ils atteignent 140,1 Mt en 2015 et 148,0 Mt en 2016, répartis de la manière suivante :

- Ancienne UE-15 : 57,8 % en 2015 et 58,2 % en 2016 ;
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2004 : 4,9 % en 2015 et 4,8 % en 2016 ;
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2007 et 2013 : 3,4 % en 2015 et 3,1 % en 2016 ;
- Pays candidats à l'adhésion : 11,5 % en 2015 et 13,2 % en 2016 ;
- Reste de l'Europe : 22,4 % en 2015 et 20,8 % en 2016.

Globalement, les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique ont augmenté entre 2014 et 2015 (+ 6,5 %) et entre 2015 et 2016 (+ 5,6 %) : ceux de l'Espagne en augmentation en 2015 (+ 6,9 %) et en 2016 (+ 4,6 %), et ceux du Portugal également : + 6,5 % en 2015 et + 10,9 % en 2016. La forte progression entre 2015 et 2016 (+ 5,6 %) est essentiellement due aux échanges avec le reste de l'UE-15 (+ 5 Mt, soit + 6,2 %) et avec la Turquie (+ 3,5 Mt, soit + 22,7 %). Parmi les autres pays, seuls les échanges de ceux intégrés en 2004 augmentent (+ 1,6 %), les autres étant stables, voire en légère baisse.

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

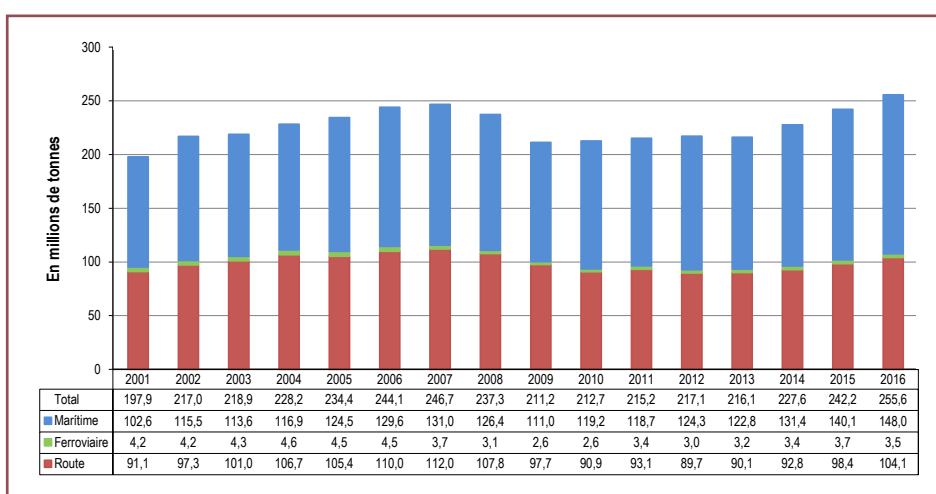
- Bahia de Algeciras avec 18,4 Mt en 2015 et 19,7 Mt en 2016 ;
- Valence avec 17,0 Mt en 2015 et 15,6 Mt en 2016 ;
- Bilbao avec 12,9 Mt en 2015 et 14,0 Mt en 2016 ;
- Barcelone avec 12,6 Mt en 2015 et 12,4 Mt en 2016 ;
- Tarragone avec 11,0 Mt en 2015 et 11,9 Mt en 2016.

3.4. Évolution

Le présent chapitre rassemble les données sur les flux de marchandises recueillies dans le présent document et dans les documents antérieurs de l'OTP :

- **Données 2001** : Bilan 2001 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (avril 2003) ;
- **Données 2002** : Document n° 3 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2003) ;
- **Données 2003** : Supplément du Document n° 3, principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 (novembre 2004) ;
- **Données 2004** : Document n° 4 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2006) ;
- **Données 2005** : Supplément du Document n° 4, principaux chiffres actualisés pour l'année 2005 (août 2007) ;
- **Données 2006** : Document n° 5 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2008) ;
- **Données 2007 et 2008** : Supplément du Document n° 5, principaux chiffres actualisés pour l'année 2008 (août 2010) ;
- **Données 2009** : Document n° 6 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (décembre 2011) ;
- **Données 2010 et 2011** : Supplément du Document n° 6, principaux chiffres actualisés pour les années 2010 et 2011 (novembre 2013) ;
- **Données 2012 et données partielles 2013** : Document n° 7 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (avril 2015) ;
- **Données 2014** : Supplément du Document n° 7, principaux chiffres actualisés pour l'année 2014 (juillet 2016) ;
- **Données 2015** : Document n° 8 de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (mai 2018) ;
- **Données 2016** : le présent document.

GRAPHIQUE 22. ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE
Actualisation du graphique 37 (page 98) de l'OTP n° 8



Le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe avait atteint un pic en 2007 (246,7 Mt) avant de redescendre à son minimum en 2009 (211,2 Mt) au moment de la crise. Après 4 ans de stagnation, il repart à la hausse de manière soutenue depuis 2014.

Le mode maritime est majoritaire depuis le début de l'analyse (2001), et sa part de trafic augmente, notamment depuis 2013 (56,8 % en 2013, 57,9 % en 2016).

TABEAU 13. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE

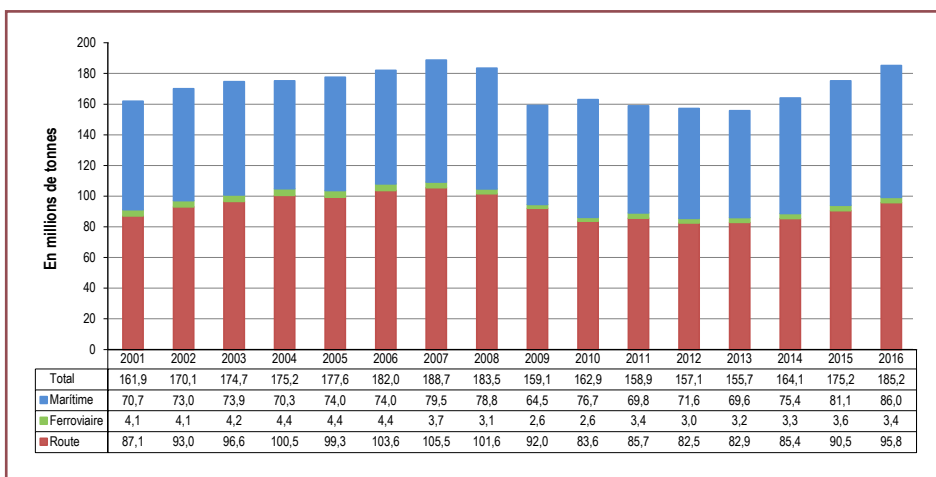
Actualisation du tableau 24 (page 99) de l'OTP n° 8

	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	29,2 %	1,7 %	5,5 %
Route	14,3 %	0,9 %	5,8 %
Fer	- 16,7 %	- 1,2 %	- 5,4 %
Mer	44,2 %	2,5 %	5,6 %

Entre 2001 et 2016, le transport de marchandises a augmenté de 29,2 % (+ 18,3 % sur la période 2013-2016). Sur la même période, le transport par la route a augmenté de 14,3 % (+ 15,5 % sur la période 2013-2016), et le transport maritime a augmenté de 44,2 % (+ 20,5 % sur la période 2013-2016). Avec un peu plus de 1 %, le transport ferroviaire reste marginal.

GRAPHIQUE 23. ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15

Actualisation du graphique 38 (page 99) de l'OTP n° 8



Sur la période 2001-2016, le flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 a augmenté de 14,4 %. Comme dans le cas précédent, cette évolution a été perturbée par crise de 2009. Le flux évolue de nouveau à la hausse depuis 2014 (+ 18,9 % entre 2013 et 2016).

Cette évolution se partage entre le mode routier et le mode maritime (entre 2013 et 2016, + 15,6 % pour la route, + 23,6 % pour le maritime).

Ainsi le trafic maritime se rapproche du trafic routier, encore légèrement majoritaire.

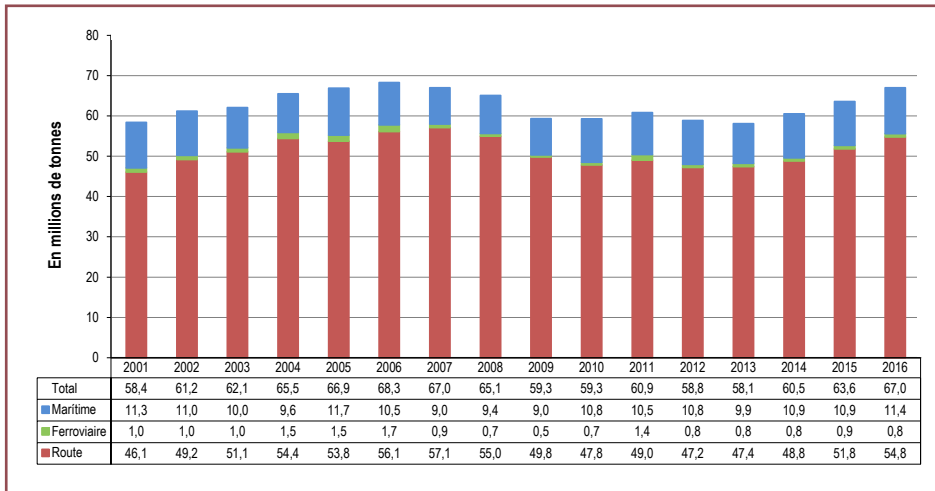
TABEAU 14. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15

Actualisation du tableau 25 (page 100) de l'OTP n° 8

	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	14,4 %	0,9 %	5,7 %
Route	10,0 %	0,6 %	5,9 %
Fer	- 17,1 %	- 1,2 %	- 5,6 %
Mer	21,6 %	1,3 %	6,0 %

GRAPHIQUE 24. ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE

Actualisation du graphique 39 (page 100) de l'OTP n° 8



Les échanges entre la Péninsule Ibérique et la France ont atteint leur maximum en 2006 avant de baisser quasiment chaque année jusqu'en 2013. Ils remontent depuis sous l'impulsion du trafic routier (+ 15,6 % entre 2013 et 2016), qui reste le mode privilégié avec près de 82 % de part de trafic.

Les échanges maritimes, qui représentent entre 17 et 18 % de part de trafic, ont très peu varié depuis 2001 (+ 0,9 % entre 2001 et 2016, avec des hausses et des baisses).

Avec un peu plus de 1 % de part de trafic, le transport ferroviaire reste marginal.

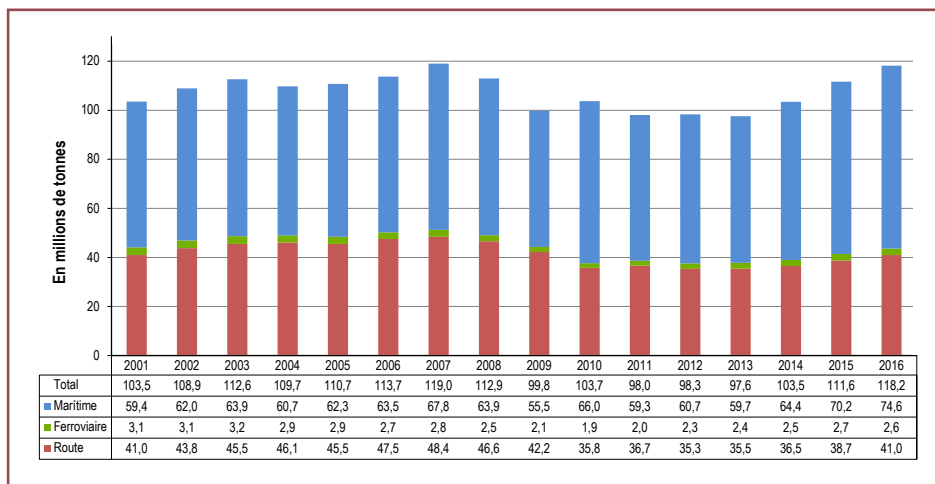
TABLEAU 15. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LA FRANCE

Actualisation du tableau 26 (page 101) de l'OTP n° 8

	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	14,7 %	0,9 %	5,3 %
Route	18,9 %	1,2 %	5,8 %
Fer	- 20,0 %	- 1,5 %	- 11,1 %
Mer	0,9 %	0,1 %	4,6 %

GRAPHIQUE 25. ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 SANS LA FRANCE

Actualisation du graphique 40 (page 101) de l'OTP n° 8



Les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 sans la France ont augmenté de 25,6 % entre 2001 et 2016. En fait, après plusieurs années d'oscillation (2001-2013), leur hausse a été particulièrement importante depuis (+ 25 % entre 2013 et 2016). Leur part du trafic augmente également depuis (61,2 % en 2013, 63,1 % en 2016).

Le transport de marchandises par la route, après avoir subi une rupture de série en 2010, remonte peu à peu depuis 2013, en restant bien en dessous du trafic maritime (34,7 % de part de trafic en 2016).

TABEAU 16. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'UE-15 SANS LA FRANCE

Actualisation du tableau 27 (page 102) de l'OTP n° 8

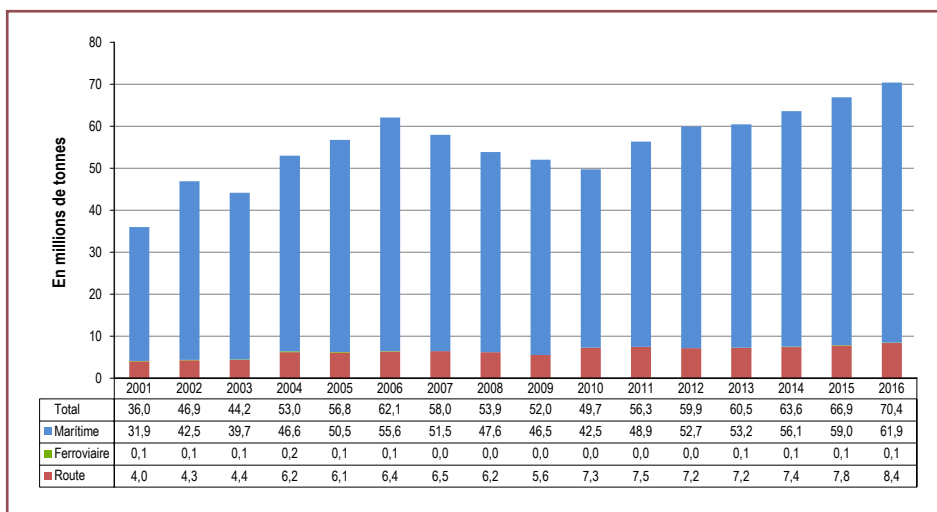
	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	14,2 %	0,9 %	5,9 %
Route	0,0 %	0,0 %	5,9 %
Fer	- 16,1 %	- 1,2 %	- 3,7 %
Mer	25,6 %	1,5 %	6,3 %

Le transport ferroviaire se maintient au-dessus de 2 %, avec de faibles écarts d'une année à l'autre.

Les évolutions sur 1 et 15 ans montrent clairement le dynamisme du transport maritime par rapport au transport terrestre.

GRAPHIQUE 26. ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE (SANS L'UE-15)

Actualisation du graphique 41 (page 102) de l'OTP n° 8



Le transport de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe sans l'UE15 a atteint sa valeur maximale en 2016 avec 70,4 Mt. Il a presque doublé entre 2001 et 2016, augmentant en moyenne de 4,6 % par an, malgré la baisse observée durant 4 années consécutives (2007-2010).

Le transport ferroviaire est très peu utilisé, à l'inverse du transport maritime, largement majoritaire et en progression rapide depuis 2010 (+ 45,6 % en 6 ans).

Le transport routier est également en croissance, mais de manière bien plus lente, et sa part de trafic se réduit depuis 2010 (14,7 % en 2010, 11,9 % en 2016).

TABEAU 17. ÉVOLUTION EN TERMES RELATIFS, DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET LE RESTE DE L'EUROPE (SANS L'UE-15)

Actualisation du tableau 28 (page 102) de l'OTP n° 8

	Évolution 2001-2016		En 1 an (2015-2016)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	95,6 %	4,6 %	5,2 %
Route	110,0 %	5,1 %	7,7 %
Fer	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Mer	94,0 %	4,5 %	4,9 %



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

