

# Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°6  
Décembre 2011



# Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°6  
Décembre 2011





## COORDINATION :

### FRANCE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement  
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Midi-Pyrénées  
Service Transports, Infrastructures et Déplacements  
1 rue de la Cité Administrative – BP 80 002  
31074 Toulouse Cedex 9  
Tél : + 33 5 61 58 63 29  
Fax : + 33 5 61 58 55 48  
[www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr](http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr)

### ESPAGNE

Ministerio de Fomento  
Secretaría General de Transportes  
División de Prospectiva y Tecnología del Transporte  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 MADRID  
Tel +34 915978200  
Fax +34 915978749  
[www.fomento.es](http://www.fomento.es)

ISBN : 978-2-11-129557-5  
Dépôt légal : mars 2012  
Impression : Imprimerie des Capitouls  
2, chemin de Rébeillou - Bâtiment A  
31131 Flourens



# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>4</b>
	1.1 Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées .....	5
	1.2 Objectifs de l'OTP .....	5
	1.3 Cadre socio-économique .....	6
	1.4 Infrastructures de transport .....	6
	1.5 Flux de voyageurs .....	7
	1.6 Flux de marchandises .....	7
<b>2</b>	<b>CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE.....</b>	<b>8</b>
	2.1 Contexte européen.....	8
	2.2 Résumé de la construction de l'union européenne .....	9
	2.3 Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) .....	10
	2.4 Évolution démographique.....	13
	2.5 Données économiques générales .....	17
	2.6 Commerce extérieur .....	19
	2.7 Taux de motorisation .....	23
<b>3</b>	<b>INFRASTRUCTURES .....</b>	<b>24</b>
	3.1 Routes.....	24
	3.2 Rail .....	34
	3.3 Aéroports .....	44
	3.4 Ports .....	46
<b>4</b>	<b>TRAFIC DE VOYAGEURS .....</b>	<b>50</b>
	4.1 Par route.....	50
	4.2 Trafic ferroviaire .....	68
	4.3 Trafic aérien .....	70
	4.4 Synthèse du transport de voyageurs.....	73
	4.5 Évolution des flux de voyageurs entre 2001 et 2009 .....	74
<b>5</b>	<b>FLUX DE MARCHANDISES.....</b>	<b>78</b>
	5.1 Par route.....	78
	5.2 Trafic ferroviaire .....	84
	5.3 Trafic maritime .....	88
	5.4 Synthèse du transport de marchandises .....	92
	5.5 Évolution des flux de marchandises entre 2001 et 2009 .....	93
<b>6</b>	<b>CONCLUSIONS .....</b>	<b>99</b>



# 1 PRÉAMBULE

Le présent rapport constitue le document n° 6 publié par l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP). Il est basé sur le travail réalisé conjointement, depuis la publication du supplément au document n° 5 « Principaux chiffres actualisés pour l'année 2008 », par les deux 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° 6 présente les chiffres de l'année 2009. Pour cette année 2009, les données concernant la répartition des marchandises transportées par la route, en fonction de leur type, de leur origine-destination et de leur mode de transport ne sont pas disponibles. Les derniers chiffres disponibles sont ceux de l'enquête transit 2004, réalisée en 2004-2005. L'OTP a travaillé dans l'hypothèse que la structure du transport routier de marchandises a peu évolué depuis 2004 et a donc appliqué la répartition 2004 aux tonnages 2009. Une nouvelle enquête transit poids lourds (PL) a eu lieu en 2010, elle est actuellement en cours de redressement et ses résultats seront pris en compte dans la prochaine publication de l'OTP.

Le document n° 6 intègre les résultats des enquêtes véhicules légers (VL) et autocars réalisées en 2007 et 2008 sur les 2 autoroutes et en 2010 sur les 4 principaux passages centraux. Ces enquêtes permettent d'actualiser la connaissance des taux d'occupation des VL et des autocars, des origines et des destinations des voyageurs ainsi que le motif de leurs déplacements.

Le document n° 6 décrit également l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises entre 2001 et 2009.

*El presente informe es el documento n° 6 publicado por el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). El informe es fruto del trabajo conjunto, desde la publicación del suplemento del documento n° 5 "Principales cifras actualizadas para el año 2008", de los Ministerios español y francés en materia de transportes, con el objetivo común de crear un instrumento permanente para la medida del volumen de los flujos de transporte existentes en la frontera de los Pirineos.*

*El documento n° 6 presenta los datos del año 2009. Para el año 2009 no se dispone de datos referentes al reparto de las mercancías transportadas por carretera según origen-destino, tipo de mercancía y modo de transporte. Los últimos datos que se disponen de este reparto corresponden a la Encuesta TRANSIT 2004, realizada en 2004-2005. El OTP ha trabajado con la hipótesis que la estructura del transporte de mercancías por carretera no ha sufrido cambios significativos desde 2004, así pues se ha aplicado la distribución del 2004 a los tonelajes del 2009. Una nueva encuesta de tránsito para VP se ha realizado en 2010, actualmente ésta se encuentra en proceso de corrección y sus resultados serán considerados en la próxima publicación del OTP.*

*El documento n° 6 incluye los resultados de las encuestas de VL y autocares realizadas en 2007 y 2008 en las 2 autopistas y en 2010 en los 4 pasos centrales más importantes. Estas encuestas permiten actualizar los valores de los índices de ocupación de los VL y de los autocares y el conocimiento de los orígenes y destinos de los viajeros así como el motivo de sus desplazamientos.*

*El presente documento n° 6 incluye la evolución de los flujos de viajeros y mercancías entre los años 2001 y 2009.*



## 1.1. OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL DES TRAFICS DANS LES PYRÉNÉES

Conscients du volume important de leurs trafics transfrontaliers, de leur croissance passée et 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 par les personnels des ministères chargés des Transports des deux pays. Ses objectifs sont centrés sur l'élaboration d'une base de données commune aux deux pays 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 neuf ans de fonctionnement, l'OTP a montré qu'il constitue un instrument 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.

*Los Gobiernos de España y Francia tomaron la decisión de crear un instrumento binacional encargado de cuantificar y de seguir la evolución de sus flujos de tráfico transfronterizo, conscientes de la magnitud creciente de dichos flujos durante los últimos años, de los fuertes incrementos observados en el pasado y de su probable evolución en un futuro próximo.*

*Durante las sucesivas cumbres bilaterales hispano-francesas se consensuaron posturas sobre la necesidad de poner en servicio dicho instrumento, siendo en 1998, en la cumbre celebrada en La Rochelle, cuando se alcanzó un acuerdo para la creación de un Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP).*

*El OTP ha sido concebido como un grupo de trabajo conjunto, formado por personal de los ministerios responsables del transporte en ambos países. Sus objetivos se centran en la elaboración de una base de datos común sobre los flujos de transporte transfronterizo, tanto de viajeros como de mercancías, examinándose todos los modos de transporte. En sus siete años de funcionamiento, el OTP ha demostrado ser un instrumento muy útil para la reflexión conjunta de las administraciones correspondientes y para el análisis estadístico del complejo sistema de transporte que sirve al intercambio entre la Península Ibérica y el resto de Europa.*

## 1.2. OBJECTIFS DE L'OTP

Pour atteindre de façon progressive les objectifs que s'est fixé l'Observatoire franco-espagnol et en raison des nombreuses données relatives aux échanges et aux trafics entre les deux pays, il a été convenu, dès la première publication, d'établir un cadre général pour ses travaux. Sa 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 sources afin d'éclairer les enjeux des trafics dans les Pyrénées. A 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. Ainsi des relations de coopération technique se sont développées avec la Communauté de Travail des Pyrénées qui réunit les régions limitrophes des Pyrénées et Andorre. Certaines régions de la Communauté de Travail des Pyrénées ont engagé un programme d'études dans le cadre des programmes européens INTERREG successifs.



Au fur et à mesure de la parution des documents successifs de l'Observatoire, ces chapitres sont enrichis et dotés d'informations plus approfondies, à partir d'études complémentaires si nécessaire.

*El análisis del tráfico entre España y Francia ofrece una gran amplitud de posibilidades, por consiguiente se convino, desde la primera publicación del OTP, un índice de materias que sirvieran para encauzar los trabajos a realizar en aras de alcanzar, de forma progresiva, los objetivos marcados por el Observatorio.*

*La estructura adoptada consta de los cuatro capítulos fundamentales siguientes:*

- *el cuadro socioeconómico*
- *las infraestructuras*
- *los flujos de viajeros*
- *los flujos de mercancías*

*Cada uno de estos capítulos se construye a partir del conjunto de estadísticas, bases de datos y estudios realizados, disponibles en ambos países.*

*El trabajo efectuado consiste en recoger, homogeneizar, armonizar y dar un formato intermodal al conjunto de las fuentes actualmente existentes, con el fin de aclarar las discrepancias entre las mismas en todo aquello que se refiere al tráfico en los Pirineos. Para ello, el OTP se constituye como un órgano abierto al exterior que busca el contacto con todas aquellas entidades que, desde un enfoque técnico, le ayuden a alcanzar sus objetivos. En tal sentido se han establecido relaciones de cooperación técnica, en particular con la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, que agrupa a todas las regiones y comunidades autónomas limítrofes con los Pirineos, además de Andorra. . Algunas de las regiones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos han puesto en marcha un programa de estudios dentro de los sucesivos programas europeos INTERREG.*

*Al mismo tiempo que los documentos del Observatorio se consolidan, estos capítulos son enriquecidos y dotados de informaciones más detalladas, a partir de estudios complementarios si es necesario.*

### **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'Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées.

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<sup>1</sup>.

### **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.

Les infrastructures de transport existantes sont décrites, ainsi que les plates-formes logistiques les plus importantes qui participent à la chaîne logistique du transport.

Les éléments de prospective réunissent les informations issues des plans intermodaux qui, du niveau européen au niveau régional, sont approuvés et en vigueur.

<sup>1</sup>Europe géographique : les 27 pays de l'Union Européenne ainsi que la Suisse, la Norvège, l'Albanie, la Biélorussie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, la Macédoine, la Moldavie, la Serbie et Monténégro, la Russie, 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 importante puisque, dans les modes terrestres, les voyageurs et les marchandises empruntent les mêmes infrastructures. L'interaction entre les voyageurs et les marchandises est donc forte et explique, entre autres, l'intérêt de bien connaître les flux de voyageurs.

Il est nécessaire que tous les modes soient pris en compte : une concurrence existe entre les différents modes et les évolutions des trafics dans chacun de ces modes sont des indications sur leur attractivité.

Les flux de voyageurs sont donc mesurés en fonction du mode, de l'origine - destination, du point de traversée, du motif du voyage. Pour atteindre cet objectif, sont utilisées dans le présent document, les données des enquêtes tourisme espagnoles et portugaises, le résultat d'enquêtes autocars réalisées sur les deux autoroutes en 2007, le résultat des enquêtes véhicules légers (VL) réalisées sur les 2 autoroutes en 2008 et le résultats des enquêtes véhicules légers (VL) réalisées sur 4 passages à l'intérieur des Pyrénées en 2010.

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 et leur corrélation avec l'évolution de certaines variables explicatives.

Deux groupes de flux sont pris en compte :

- Ceux qui empruntent les modes de transports terrestres, pour lequel 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 2 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 (jusqu'à la Russie et la Turquie).

## 1.6. FLUX DE MARCHANDISES

Comme pour les voyageurs, ce chapitre traite des principaux flux de marchandises, par origine-destination, mode de transport, point de traversée et type de marchandises selon la classification NST :

- NST 0 : Produits agricoles et animaux vivants
- NST 1 : Denrées alimentaires et fourrages
- NST 2 : Combustibles minéraux solides
- NST 3 : Produits pétroliers
- NST 4 : Minerais et déchets pour la métallurgie
- NST 5 : Produits métallurgiques
- NST 6 : Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- NST 7 : Engrais
- NST 8 : Produits chimiques
- NST 9 : Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales

La réalisation d'une 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 2 groupes :

- Le premier relatif aux modes de transports terrestres (PL et trains) pour lesquels tous les véhicules qui franchissent la frontière sont comptés par l'OTP quelle que soit l'origine ou la destination.
- Le second relatif au mode maritime pour lequel l'OTP compte uniquement les flux entre les ports de la Péninsule Ibérique et les ports du reste de l'Europe géographique.

Pour la description de l'origine-destination et de la nature des marchandises transportées par la route, la dernière enquête transit disponible pour le présent document est celle de 2004. La nouvelle enquête réalisée en 2010 sera disponible pour le prochain document.

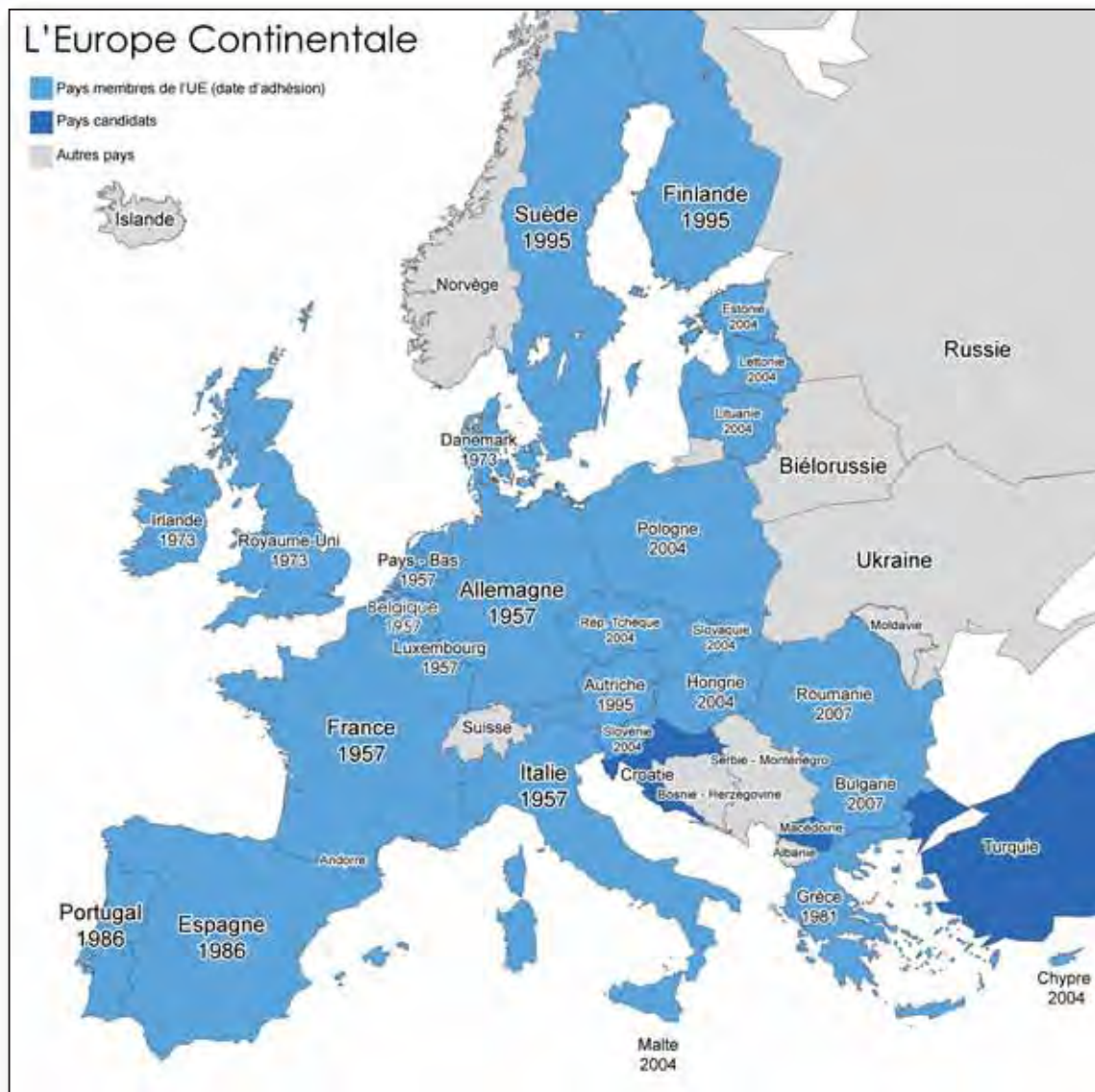


## 2 CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE

### 2.1. CONTEXTE EUROPÉEN

La Carte 1 représente l'Europe et indique l'année d'adhésion des pays membres de l'UE.

Carte 1 : Carte politique de l'Europe (au 01/01/2010)





## 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<sup>er</sup> 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 référendum.
- 1979 : Création du Système monétaire européen (SME), qui succède au serpent monétaire européen, et de l'ECU.
- 1981 : Adhésion de la Grèce à 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<sup>er</sup> janvier : mise en application du Marché unique.  
1<sup>er</sup> 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'Union Européenne.  
Entrée de Slovénie dans la zone euro.  
11<sup>e</sup> 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 UE et des USA.  
Démarrage de l'Union pour la Méditerranée.  
Entrée de la Suisse dans l'espace de Schengen
- 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.

### 2.3. RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (RTE-T)

La politique de réseaux européens arrêtée au niveau communautaire fixe un schéma de référence pour les connexions entre l'Espagne et la France, définies à travers de grands corridors.

Les objectifs prioritaires et les grandes lignes d'action prévues dans le cadre des réseaux européens sont définis dans la Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiée par la Décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004.

L'Union Européenne a défini 30 projets prioritaires (voir Carte 2), dont plusieurs concernent tout particulièrement les franchissements pyrénéens :

- Projet n° 3 : axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe comportant deux branches : orientale et occidentale.
- Projet n° 8 : axe multimodal Portugal/Espagne - reste de l'Europe.
- Projet n° 16 : axe ferroviaire de fret Sines/Algésiras - Madrid - Paris.
- Projet n° 19 : interopérabilité des lignes à grande vitesse dans la Péninsule Ibérique.
- Projet n° 21 : autoroutes de la mer ; celle de l'Europe de l'ouest - qui relie l'Espagne et le Portugal, via l'arc atlantique, à la mer du Nord et à la mer d'Irlande - et celle de l'Europe du sud-ouest (Méditerranée occidentale) - qui relie l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccorde à l'autoroute de la mer de l'Europe du sud-est.

Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) est entré dans le processus de révision en 2009. En octobre 2011, la Commission Européenne a proposé au Parlement Européen et au Conseil de l'Union Européenne, un projet de nouveau règlement pour le développement du réseau RTE-T. Le processus qui doit aboutir à une codécision du Parlement et du Conseil a démarré au début 2012.

Carte 2 : Le Réseau Transeuropéen (RTE-T) et les 30 axes et projets prioritaires



Source : Réseau transeuropéen de transport : RTE-T, axes et projets prioritaires.



Dans le cadre du **Projet prioritaire n° 3**, l'Espagne et la France ont signé en octobre 1995 un accord international portant sur la construction et l'exploitation du tronçon international de la ligne ferroviaire à grande vitesse sur le versant méditerranéen. La concession de la ligne internationale Perpignan-Figueras, d'une longueur de 44,4 km (24,6 km en France et 19,8 km en Espagne) a été octroyée au groupe TP Ferro en février 2004. Les travaux ont débuté en octobre 2004. Le percement du tunnel transfrontalier du Perthus a commencé en juillet 2005 et s'est achevé en novembre 2007. Ce tunnel possède une longueur totale de 8,35 km (7,3 km en France et 1 km en Espagne). La LGV Perpignan-Figueras a été mise en service en décembre 2010.

Toujours dans le cadre du **Projet n° 3** (versant méditerranéen), le tronçon Nîmes-Montpellier (80 km) déclaré d'utilité publique le 16 mai 2005 va faire l'objet d'un contrat de partenariat public privé. La procédure d'appel public à la concurrence, lancée en septembre 2008, s'est terminée fin 2011. L'« attributaire pressenti » en janvier 2012 est Bouygues. Les travaux devraient commencer fin 2012 pour une mise en service en 2017.

Le tronçon Montpellier-Perpignan a fait l'objet d'un débat public en 2009 ; actuellement, sont en cours les études et la concertation préalables à l'enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique en 2015.

L'exploitation de la ligne à grande vitesse Madrid-Saragosse-Barcelone-frontière française (804 km de long jusqu'à Figueras) a débuté en octobre 2003 avec la mise en service du tronçon Madrid-Lérida. La connexion ferroviaire avec Barcelone est quant à elle effective depuis le 20 février 2008. Il est prévu que cette ligne atteigne la frontière en 2012. Mais auparavant, ont lieu des étapes emblématiques comme le lancement en 2010 des services de transport sur le premier corridor fret transfrontalier de largeur internationale entre le port de Barcelone et la France (combinant voie de largeur internationale et 3<sup>ème</sup> rail) ou comme l'achèvement des tunnels urbains de Barcelone et de Gérone en 2011.

En 2009, la Commission Européenne a ouvert le processus de révision du Réseau Trans-européen de Transport (Rte-t). L'objectif du Ministère de Fomento dans ce processus a été de soutenir la poursuite et l'amélioration des actuels projets prioritaires, et de promouvoir l'inscription du Corridor Méditerranéen Ferroviaire, étant donné son importance comme axe structurant européen. Parallèlement à ce processus, le Ministère de Fomento a élaboré pour la première fois un projet global, avec des délais et des budgets spécifiques, pour que le Corridor Méditerranéen soit pleinement opérationnel durant l'année 2020.

En ce qui concerne le versant atlantique du **Projet n° 3**, le premier tronçon de cette ligne a été mis en service en Espagne le 22 décembre 2007 entre Madrid et Valladolid sur une distance de 179,5 km.

En France, le contrat de concession de la LGV Tours-Bordeaux a été signé le 16 juin 2011, la mise en service est prévue en 2017. Les aménagements ferroviaires entre Bordeaux et la frontière espagnole ont fait l'objet d'un débat public en 2006 au terme duquel Réseau Ferré de France a décidé d'investir pour améliorer la ligne existante et d'étudier une ligne nouvelle à grande vitesse. Les études et la concertation préalables à l'enquête publique se poursuivent avec un objectif d'obtention de la déclaration d'utilité publique en 2014.

En Espagne, un accord de collaboration entre l'Administration générale de l'État, l'Administration générale de la Communauté autonome du Pays basque et l'ADIF (Administrateur des infrastructures ferroviaires, l'équivalent du Réseau ferré de France) a été signé en avril 2006 en vue de la construction du nouveau réseau ferroviaire du Pays basque, dit « Y basque ». Ce nouveau réseau à grande vitesse reliera le Pays basque au reste de la Péninsule Ibérique et de l'Europe.

## 2.4. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

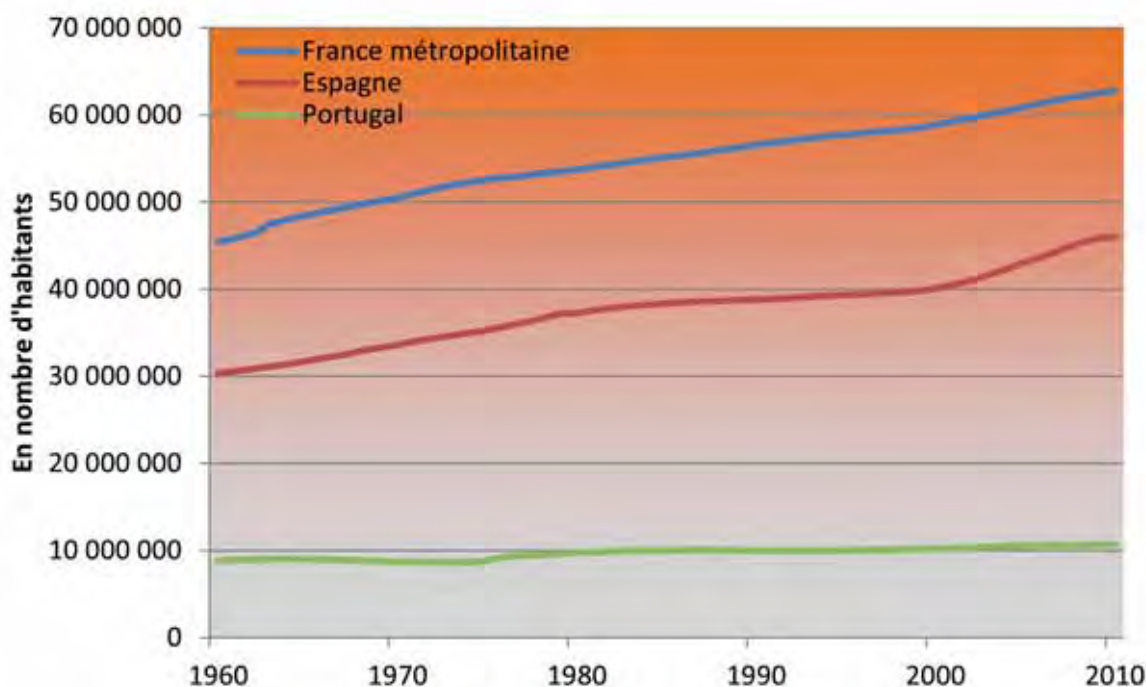
Le Tableau 1 résume les principales caractéristiques démographiques de l'Espagne, du Portugal et de la France en 2010.

**Tableau 1 : Démographie de l'Espagne, de la France et du Portugal en 2010**

	Population (millions d'habitants)	Croissance de la population en 10 ans (2010/2001)	Croissance annuelle de la population 2010-2009	Densité de population (habitants/km <sup>2</sup> )	% population européenne
Espagne	45,989	13,6 %	0,35 %	90,9	9,2 %
France <sup>2</sup>	62,793	6,0 %	0,52 %	115,4	12,5%
Portugal	10,638	3,7 %	0,10 %	115,5	2,1 %
UE-27	501,103	3,6 %	0,28 %	113,8	100%

Source : EUROSTAT - démographie - données nationales - population au 1<sup>er</sup> janvier.

**Graphique 1 : Evolution de la population de la France, de l'Espagne et du Portugal entre 1960 et 2010**



Source : Eurostat - démographie - données nationales - population au 1<sup>er</sup> janvier.

En 2010, l'Espagne, de la France et du Portugal représentent 119,4 millions d'habitants soit près de 24 % de la population totale de l'Union Europe des 27.

Pendant les 10 dernières années, les populations de l'Espagne et de la France ont augmenté avec un taux largement supérieur à celui de la population de l'UE27 : 13,6% pour l'Espagne, 6,0% pour la France et 3,6% pour l'UE27. L'augmentation de population de l'Espagne représente 5,5 millions d'habitants supplémentaires et celle de la France 3,5 millions ce qui correspond à plus de la moitié de l'augmentation de la population européenne sur la même période (32% pour l'Espagne et 20% pour la France).

<sup>2</sup>France métropolitaine (hors départements d'Outre-mer). Toute mention à la France se réfère à la France métropolitaine.



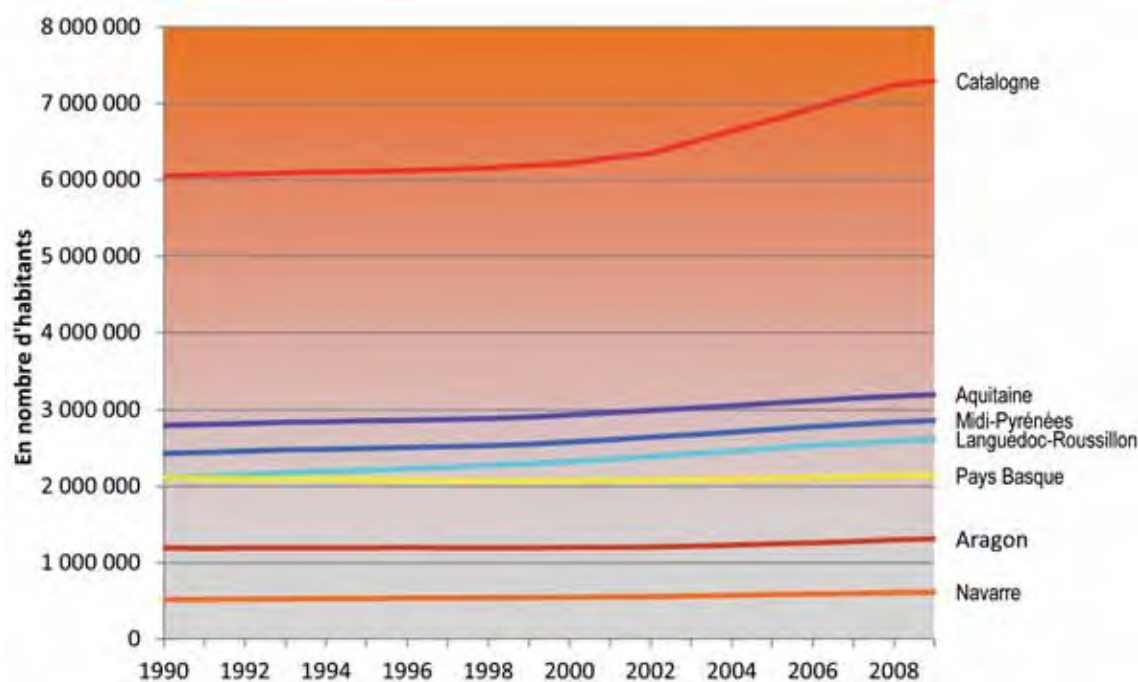
La densité de population de la France métropolitaine et celle du Portugal sont supérieures à celle de la moyenne européenne (en habitants /km<sup>2</sup>, Portugal : 115,5 et France métropolitaine : 115,4). La densité de l'Espagne avec 90,9 habitants/km<sup>2</sup> reste inférieure à la moyenne européenne.

**Tableau 2 : Population des régions proches des Pyrénées en 2009**

	Population (millions d'habitants)	Part des 15-64 ans (%)	Croissance de la population en 10 ans (2009/2000)	Croissance annuelle de la population 2009-2008	Densité de population (hab/km <sup>2</sup> )
Pays basque	2,136	68,0	3,2%	-0,13%	295,2
Navarre	0,615	67,6	12,4%	1,37%	59,1
Aragon	1,314	66,8	9,8%	1,24%	27,5
Catalogne	7,290	68,2	17,3%	0,72%	227,0
Aquitaine	3,200	64,0	9,1%	0,77%	77,5
Midi-Pyrénées	2,865	64,3	11,1%	0,97%	63,2
Languedoc-Roussillon	2,616	63,3	12,7%	1,10%	95,6

Source Eurostat – démographie – données régionales – population au 1<sup>er</sup> janvier.

**Graphique 2 : Evolution de la population des régions proches des Pyrénées entre 1990 et 2009**



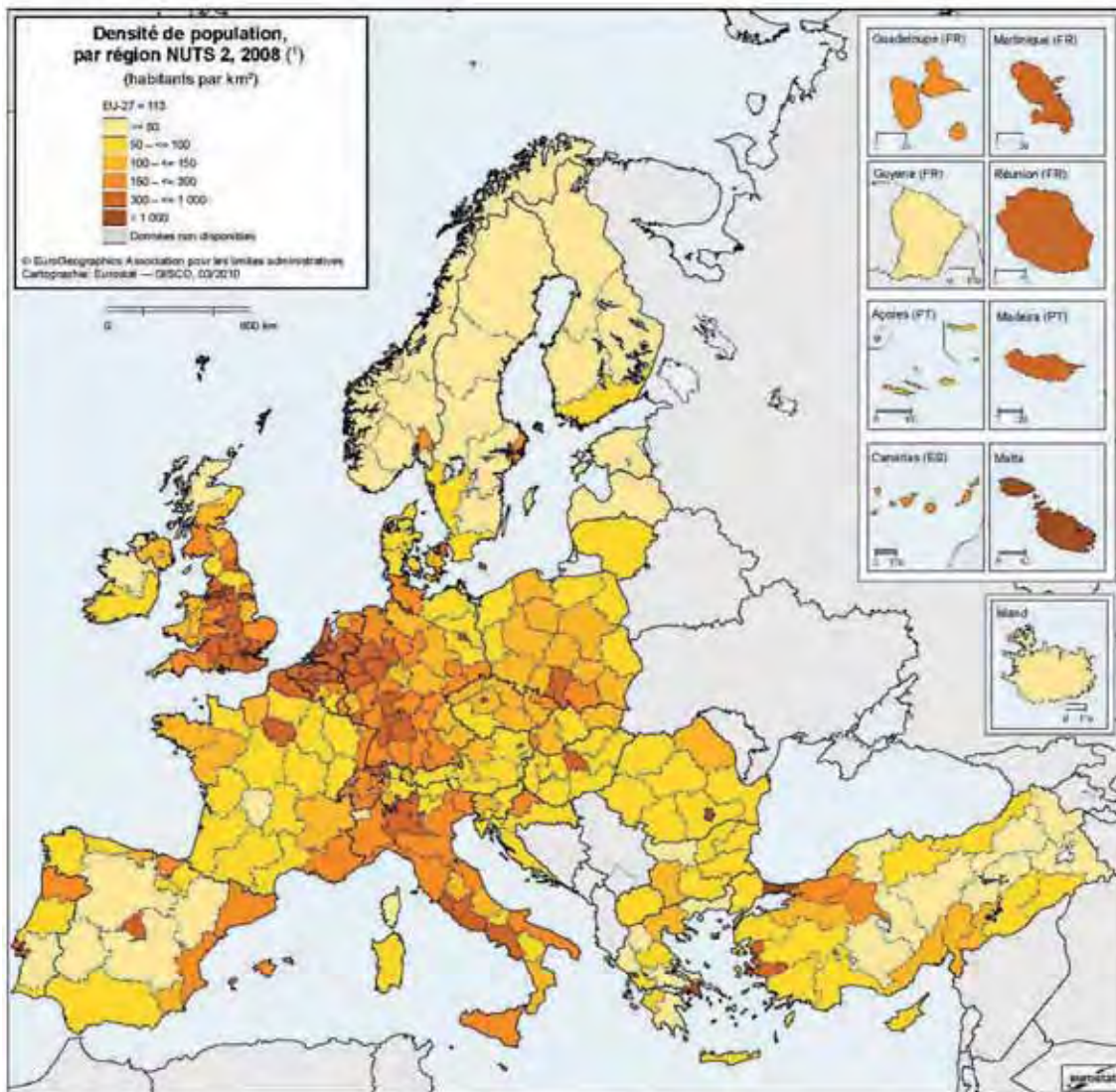
Source : Eurostat – démographie – données régionales – population au 1<sup>er</sup> janvier.

En 2009, les quatre régions frontalières espagnoles comptaient 11,355 millions d'habitants, soit près du quart de la population totale de l'Espagne (24,8%), et les trois régions françaises des Pyrénées 8,681 millions d'habitants, soit 13,9 % de la population française.

Pendant les 10 dernières années, la population des 3 régions françaises a augmenté régulièrement de 1% par an en moyenne. En Espagne, les 3 régions les moins peuplées, Pays Basques, Aragon et Navarre ont vu leur population augmenter de 0,6% par an en moyenne et la Catalogne a vu sa population croître de façon importante, 2,2% en moyenne entre 2002 et 2008.

En structure par catégorie d'âge, la situation est contrastée des 2 cotés de la frontière : la part des 15-64 ans s'élève à 68,0% dans les régions espagnoles et 63,9% dans les régions françaises.

**Carte 3 : Densité de population en Europe en 2008**



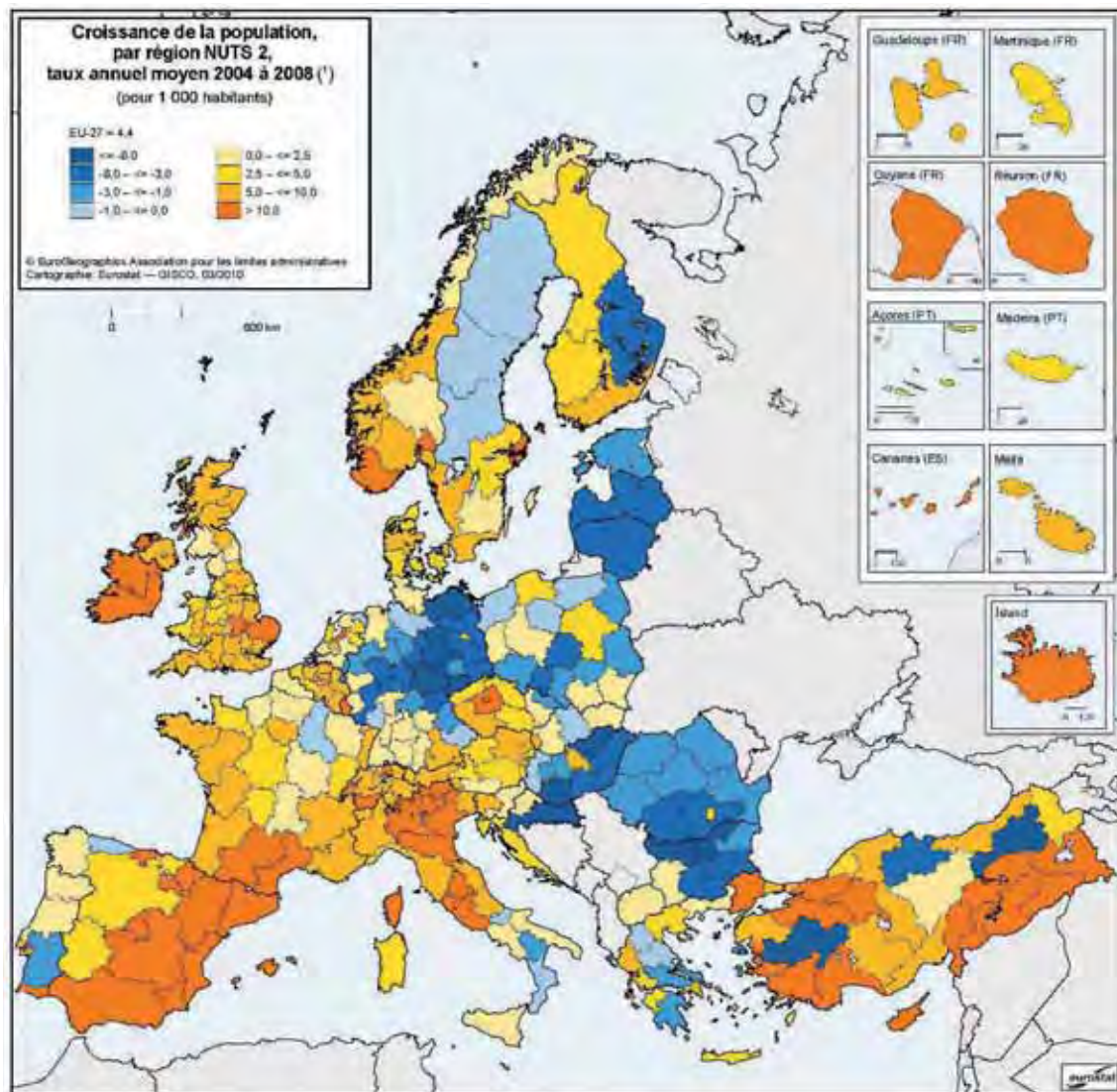
(1) La densité de population est basée sur la superficie totale des régions, y compris les eaux intérieures.

Source: Eurostat (tsp00024).

Source : Annuaire Régional Eurostat 2010 page 19.



### Carte 4 : Évolution démographique en Europe



(\*) Belgique et Royaume-Uni, moyenne 2004 à 2007; Danemark, moyenne 2007 à 2008; Turquie, 2008.

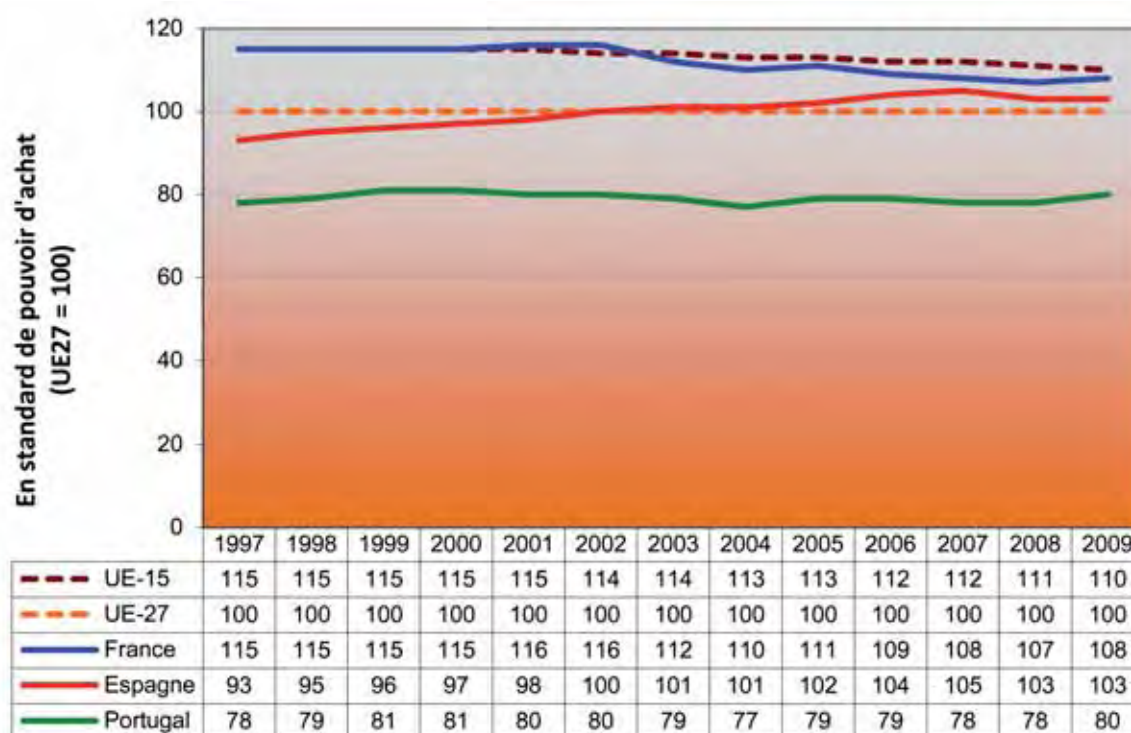
Source: Eurostat (reg\_gind2).

Source : Annuaire Régional Eurostat 2010 page 20.

## 2.5. DONNÉES ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

Le Graphique 3 montre l'évolution du PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat (UE-27 = 100).

Graphique 3 : Évolution du PIB en valeurs constantes (période 1997-2009)



Source : EUROSTAT. Comptes nationaux annuels (nama\_gdp).

En standard de pouvoir d'achat par habitant et par rapport à la moyenne de l'UE27, le PIB de la France, après avoir été longtemps confondu avec le PIB de l'ancienne UE15, a décroché en 2003, présente une tendance à la diminution depuis et reste au dessous de la valeur du PIB de l'UE15 (avec un écart maximal de 4 points en 2007 et 2008).

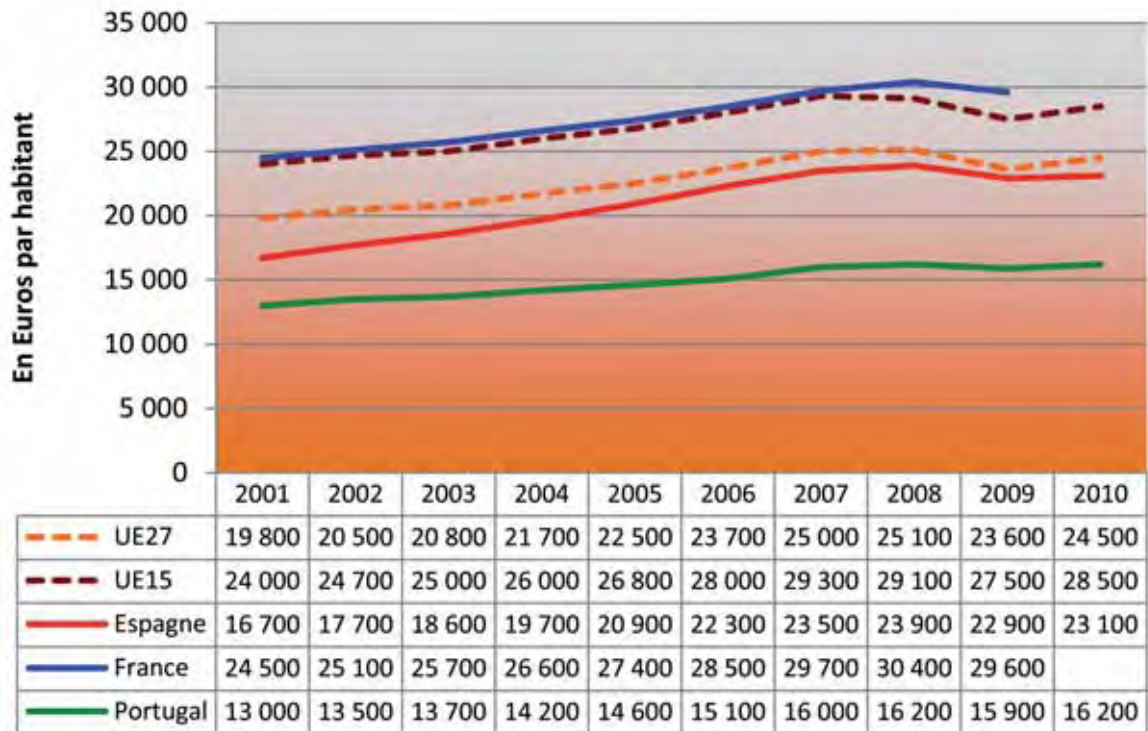
Le PIB de l'Espagne a augmenté régulièrement jusqu'en 2007 où il atteint 105, puis il a diminué à 103 en 2008, niveau qu'il a conservé en 2009.

Le Portugal présente un PIB relativement constant sur la période l'observation (entre 78 et 80).

En 2009 et en standard de pouvoir d'achat par habitant (UE27=100), les PIB de la France et de l'Espagne sont légèrement supérieurs au PIB moyen de l'UE27 (respectivement 108 et 103), celui du Portugal reste nettement inférieur (80).

L'unité « standard de pouvoir d'achat par habitant (UE27=100) » gomme les phénomènes qui touchent l'ensemble de l'Europe comme la crise économique de 2009. C'est pourquoi il est présenté le graphique 4 ci-après qui montre l'évolution du PIB en prix du marché en euro par habitant.

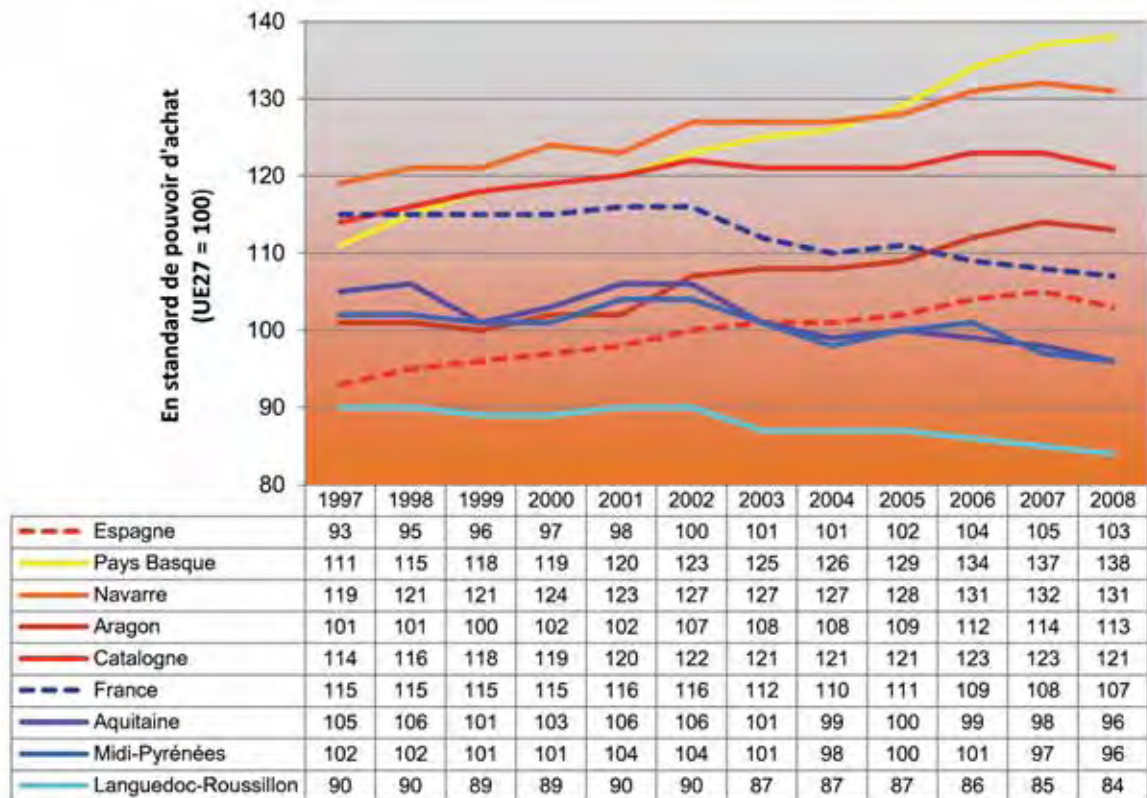
Graphique 4 : Évolution du PIB en prix du marché



Source : EUROSTAT. Comptes nationaux annuels (nama\_gdp).

Le Graphique 5 montre l'évolution du PIB par habitant dans les régions frontalières des Pyrénées entre 1997 et 2008, en pourcentage par rapport à la moyenne de l'Union Européenne (UE-27).

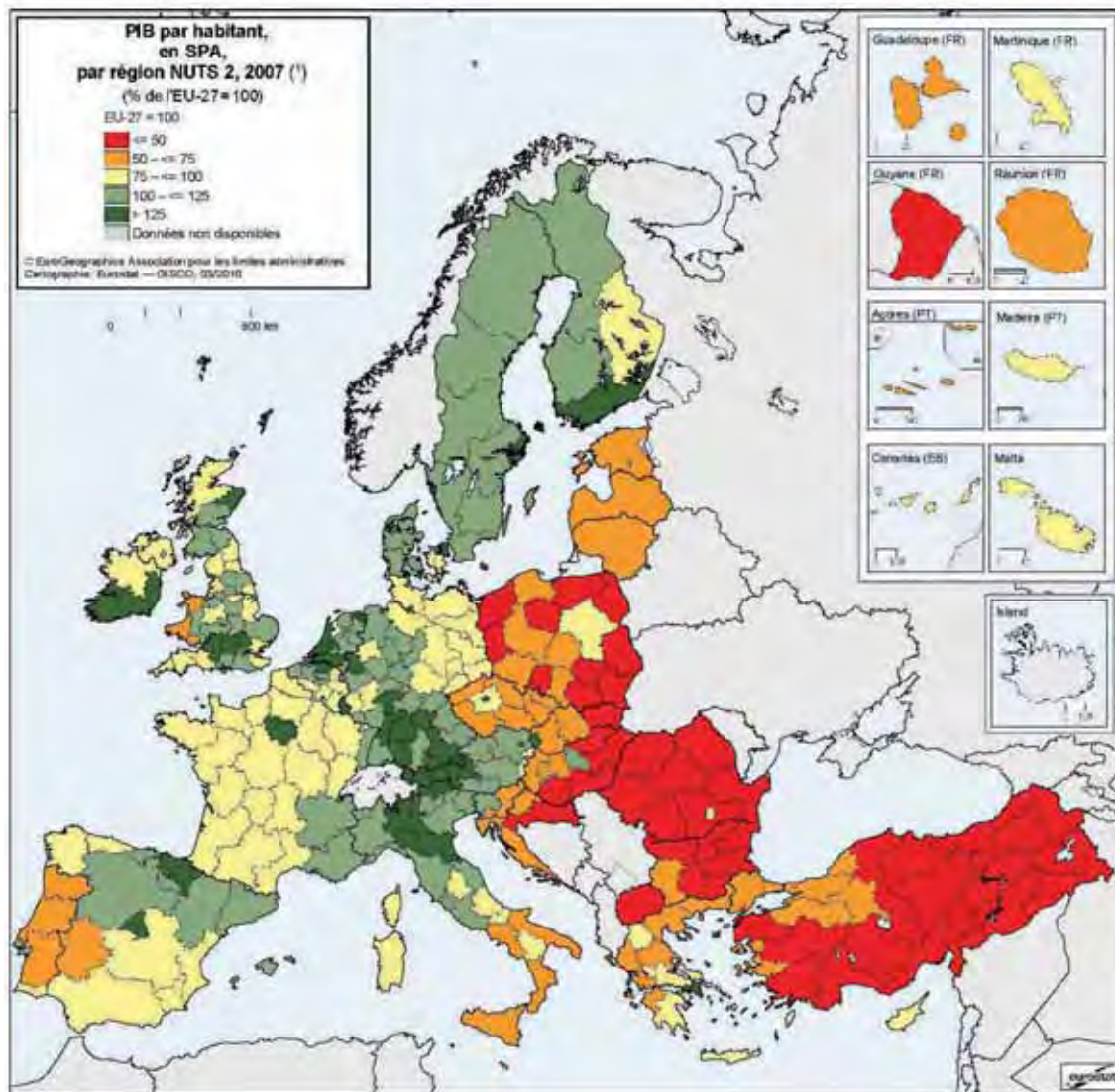
Graphique 5 : Évolution du PIB des régions proches des Pyrénées en standard de pouvoir d'achat (UE27=100)



Source : EUROSTAT. Comptes nationaux annuels (nama\_gdp).

En Espagne, le PIB des communautés autonomes frontalières est largement supérieur à la moyenne nationale alors qu'en France, le PIB des régions frontalières des Pyrénées est très inférieur à la moyenne nationale. D'autre part, en Espagne, le PIB des communautés frontalières augmente régulièrement (sauf celui de la Catalogne qui est stabilisé entre 121 et 123 depuis 2002), alors qu'en France, le PIB des régions frontalières présente une décroissance globale depuis 2002, il est inférieur à la moyenne européenne pour les 3 régions.

Carte 5 : PIB régional dans l'UE-27 (2007)



(\*) Turquie, 2006.

Source: Eurostat (reg\_rdgdp).

Source : Annuaire Régional Eurostat 2010 page 78.

## 2.6. COMMERCE EXTÉRIEUR

En 2009, le commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays européens (UE-27, pays candidats à l'adhésion à l'UE<sup>3</sup> et reste de l'Europe géographique<sup>4</sup>) s'élevait à 277 milliards d'euros et était réparti comme indiqué dans le Tableau 3.

<sup>3</sup>Croatie, Macédoine et Turquie.

<sup>4</sup>Principauté d'Andorre, Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bélarus, Suisse, Serbie et Monténégro, Géorgie, Islande, Liechtenstein, République de Moldavie, Norvège, Russie, Saint-Marin et Ukraine.

**Tableau 3 : Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe en 2009 (en milliards d'euros)**

	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
Ancienne UE15	111,42	22,07	133,48	86,46	14,24	100,71	197,88	36,31	234,19
Pays intégrés en 2004	6,90	1,01	7,91	5,94	0,68	6,62	12,84	1,69	14,53
Pays intégrés en 2007	1,02	0,18	1,20	1,03	0,18	1,21	2,05	0,36	2,41
Pays candidats	2,55	0,31	2,95	2,75	0,22	3,00	5,30	0,53	5,94
Reste de l'Europe	10,55	1,62	12,09	6,92	0,61	7,51	17,47	2,23	19,60
<b>Total</b>	<b>132,44</b>	<b>25,19</b>	<b>157,63</b>	<b>103,10</b>	<b>15,94</b>	<b>119,04</b>	<b>235,54</b>	<b>41,13</b>	<b>276,67</b>

Source : Eurostat - Commerce extérieur.

La majorité des échanges de la Péninsule Ibérique ont pour origine et destination l'UE-25, et plus particulièrement les pays qui formaient l'ancienne UE-15. Les pays de l'ancienne UE15 représente une part de marché de 85%. Viennent ensuite les pays du reste de l'Europe et de ceux intégrés en 2004 avec 7% et 5% respectivement.

Le Graphique 6 montre l'évolution des échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec les pays du reste de l'Europe géographique pendant la période 1995-2009.

**Graphique 6 : Évolution du commerce extérieur de l'ensemble Espagne-Portugal avec le reste de l'Europe entre 1995 et 2009 (en milliards d'euros)**



Source : Eurostat - Commerce extérieur.

La crise économique qui affecte l'ensemble de la planète se traduit sur les échanges de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe par une interruption brutale de leur croissance dès 2008 et par une chute de 21% en 2009 par rapport à 2008, qui resitue le commerce extérieur au niveau des années 2003 et 2004.

Cette chute est particulièrement importante dans les échanges avec les pays de l'ancienne UE-15 qui sont les principaux partenaires commerciaux de l'Espagne et du Portugal.

Le Tableau 4 montre les échanges commerciaux entre l'Espagne et le Portugal et le reste de l'Europe, en termes de tonnages des marchandises transportées.

**Tableau 4 : Échanges commerciaux de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe en 2009 (en Millions de Tonnes)**

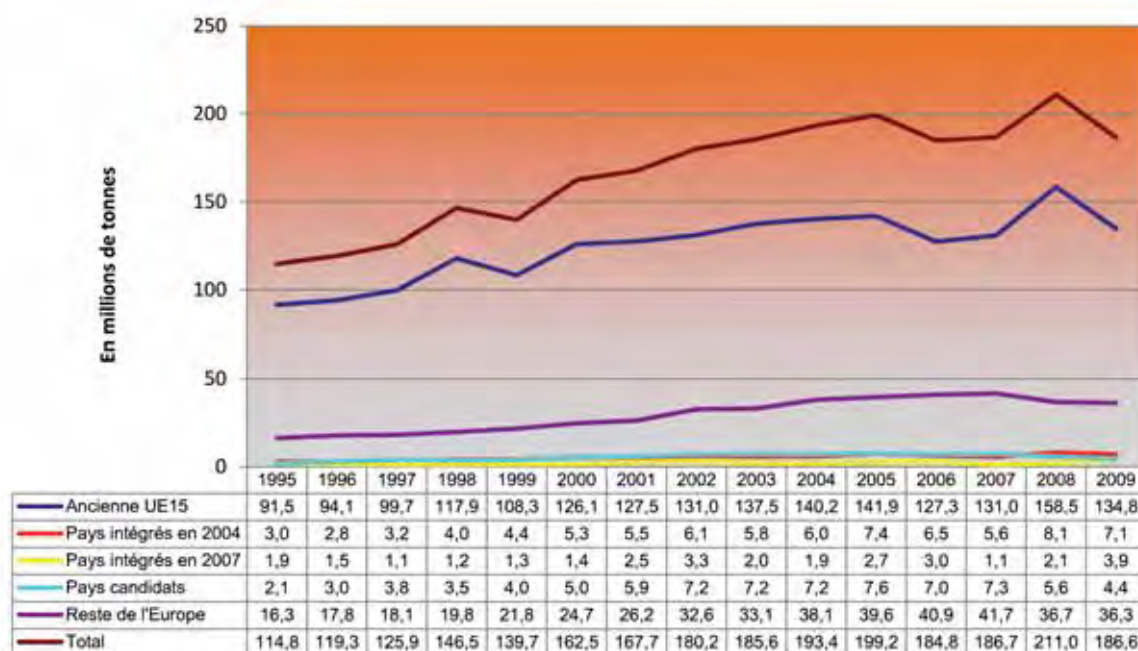
	Importations			Exportations			Total		
	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique	Espagne	Portugal	Péninsule Ibérique
Ancienne UE15	62,51	9,55	72,06	55,53	7,23	62,76	118,04	16,78	134,82
Pays intégrés en 2004	3,65	0,40	4,05	2,86	0,23	3,09	6,51	0,63	7,14
Pays intégrés en 2007	2,81	0,48	3,29	0,57	0,07	0,64	3,38	0,55	3,93
Pays candidats	2,24	0,30	2,57	1,60	0,29	1,96	3,84	0,59	4,53
Reste de l'Europe	26,04	3,53	29,53	6,24	0,50	6,68	32,28	4,03	36,21
<b>Total</b>	<b>97,24</b>	<b>14,26</b>	<b>111,50</b>	<b>66,80</b>	<b>8,33</b>	<b>75,13</b>	<b>164,05</b>	<b>22,59</b>	<b>186,63</b>

Source : Eurostat - Commerce extérieur.

La principale différence des échanges commerciaux examinés en valeur monétaire et en tonnage pour l'ensemble de la Péninsule Ibérique se situe dans la répartition des importations. Tandis que les exportations vers l'ensemble de l'UE-27 représentent 90% en valeur monétaire et en tonnage, les importations passent de 90% en valeur monétaire à 71% en tonnage. Cette différence est absorbée par les pays qui forment le reste de l'Europe, puisqu'ils passent de 7% en valeur monétaire à 25% en tonnage.

Le Graphique 7 montre l'évolution des échanges commerciaux de l'ensemble Espagne-Portugal avec les pays du reste de l'Europe au cours de la période 1995-2009.

**Graphique 7 : Évolution du commerce extérieur de l'ensemble Espagne-Portugal avec le reste de l'Europe pendant le période 1995-2009 (en millions de tonnes)**



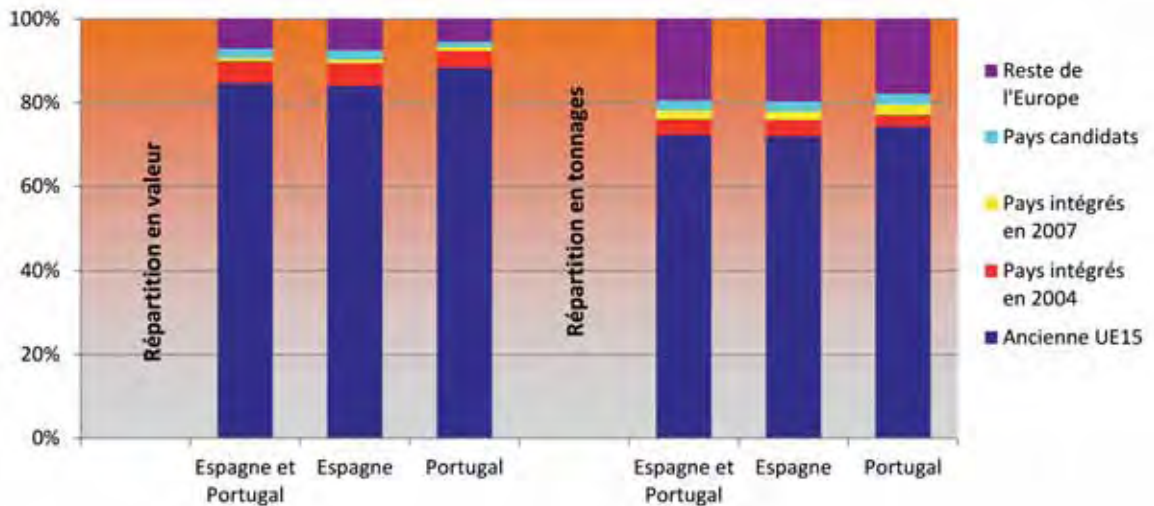
Source : Eurostat - Commerce extérieur.

Entre 1995 et 2009, le tonnage du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec les pays du reste de l'Europe géographique a globalement augmenté de 3,5% par an en moyenne.

Cette valeur prend en compte l'importante diminution de la dernière année : entre 1995 et 2008, l'augmentation annuelle moyenne a été de 4,8%. En 2009, les tonnages échangés entre l'Espagne et le Portugal et les pays du reste de l'Europe géographique ont diminué de 11,5%.

Le graphique 8 montre la répartition du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec les autres pays de l'Europe géographique répartis suivant les périmètres traditionnels (ancienne UE15, pays intégrés en 2004, en 2007, pays candidats, reste de l'Europe). La répartition est présentée en tonnage et en valeur monétaire.

**Graphique 8 : Commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe en 2009**

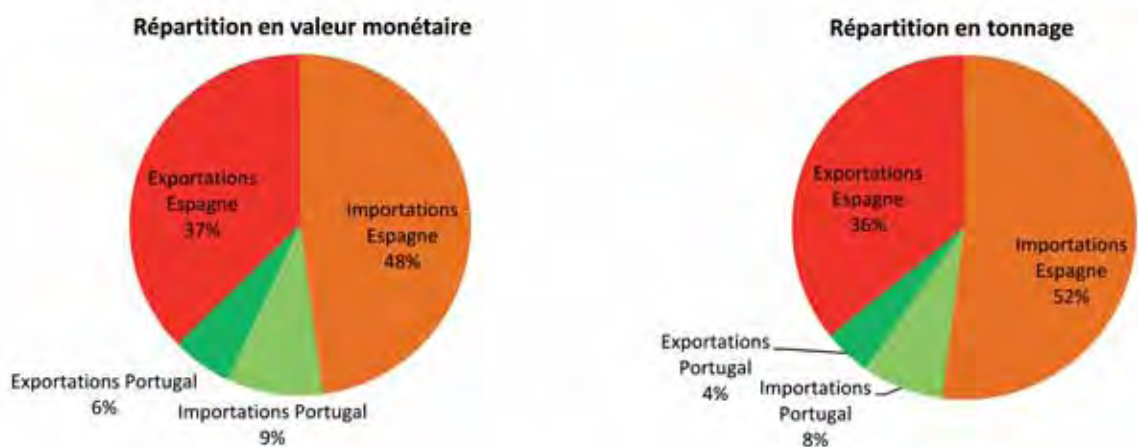


Source : Eurostat – Commerce extérieur.

Le graphique 8 met en évidence l'importance du commerce extérieur avec l'UE15 (72% en tonnage et 85% en valeur monétaire) ainsi que la faible valeur monétaire des produits échangés avec les pays hors UE (19% en tonnage et 7% en valeur monétaire).

Le graphique 9 met en évidence les parts respectives de l'Espagne et du Portugal dans le commerce extérieur de la Péninsule Ibérique avec les autres pays de l'Europe géographique.

**Graphique 9 : Part de l'Espagne et du Portugal dans le commerce de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe en 2009**



Source : Eurostat – Commerce extérieur.

La part de l'Espagne dans le commerce extérieur de la Péninsule Ibérique avec les autres pays de l'Europe géographique s'élève à 85% en valeur monétaire et 88% en tonnage, celle du Portugal s'élève à 15% en valeur monétaire et 12% en tonnage.

Le graphique 9 permet aussi de visualiser la situation de la balance commerciale de la Péninsule Ibérique par rapport aux autres pays de l'Europe géographique, en tonnage et en valeur monétaire.

En tonnages, 60% des échanges sont des importations ; tandis qu'en termes monétaires, la proportion est légèrement inférieure, 57%, ce qui indique une balance commerciale négative pour l'ensemble de la Péninsule Ibérique.

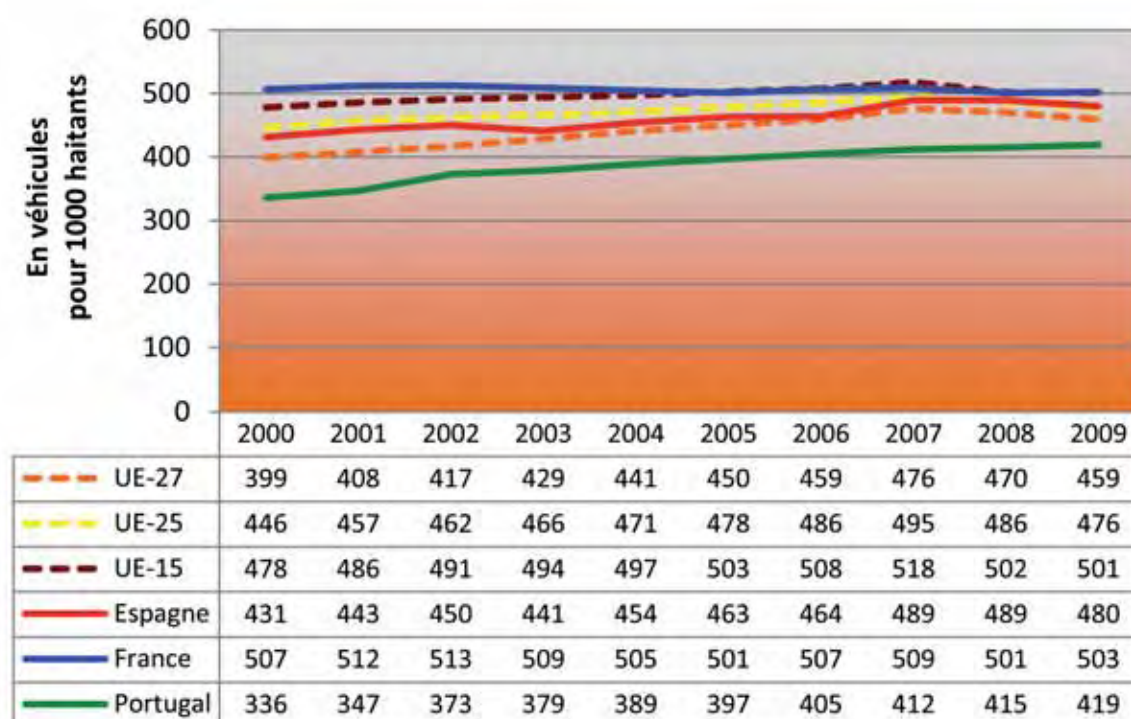
Pour chacun des 2 pays Espagne et Portugal, les importations sont plus importantes que les exportations. Le différentiel est plus grand en tonnage qu'en valeur monétaire et il est plus grand pour Portugal que pour l'Espagne. Pour le Portugal, les exportations représentent la moitié des importations en tonnage et deux tiers en valeur monétaire. Par contre pour l'Espagne, les exportations représentent 70% des importations en tonnages et 77% en valeur monétaire.

## 2.7. TAUX DE MOTORISATION

La notion de taux de motorisation n'est pas harmonisée à l'échelle communautaire. Son calcul s'effectue à partir des données rassemblées par les services de la Commission Européenne et fournies par les différents pays, en tenant compte du fait que leur façon de mesurer une même réalité peut différer.

Le Graphique 10 montre l'évolution du taux de motorisation en Espagne, au Portugal et en France, ainsi que dans les 15 premiers pays ayant adhéré à l'UE (UE-15), dans les 25 pays composant l'UE en 2006 (UE-25) et dans l'ensemble des États membres en 2007 (UE-27).

Graphique 10 : Évolution du taux de motorisation (nombre de véhicules par millier d'habitants)



Source : Eurostat.

Il faut souligner qu'un changement de tendance : pour tous les pays analysés le taux de motorisation cesse de croître, excepté pour le Portugal où le taux de motorisation continue à croître très légèrement.



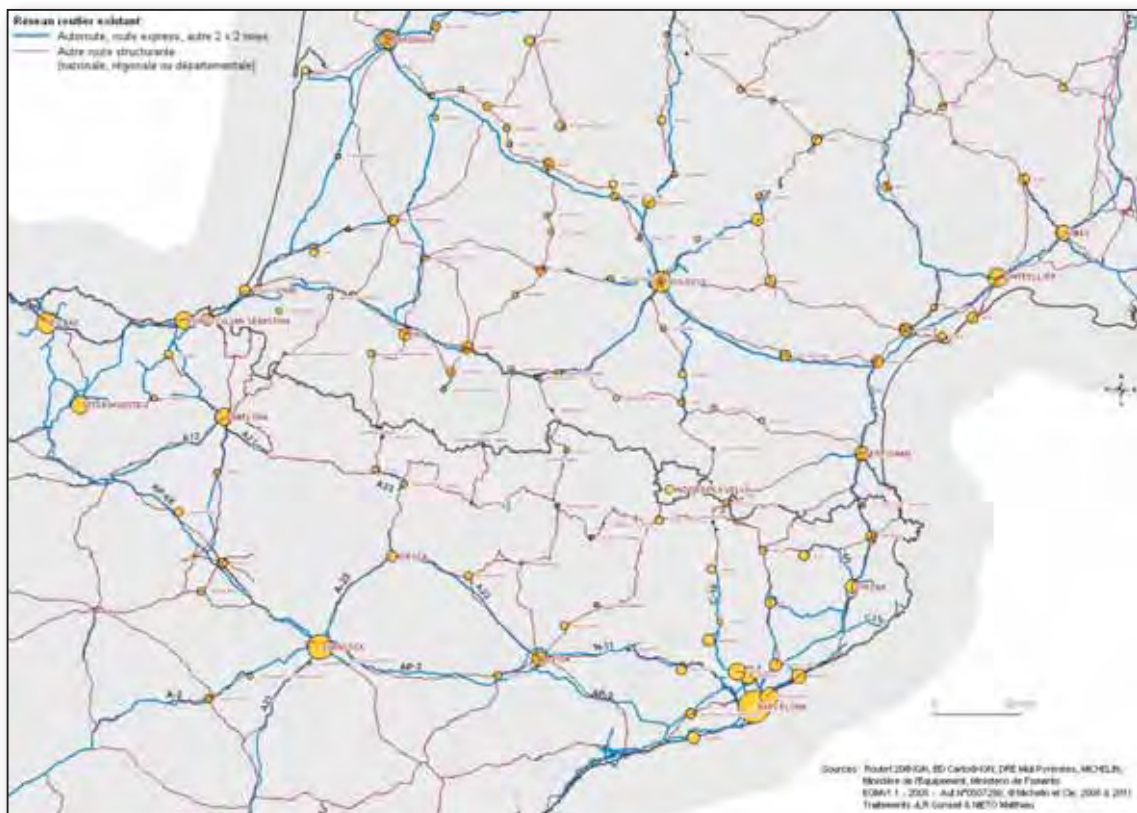
# 3 INFRASTRUCTURES

## 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-A9 sur la façade méditerranéenne et l'AP8-A63 sur la façade atlantique.

Carte 6 : Réseau routier structurant proche des Pyrénées, 2011



Sources : Ministerio de Fomento pour l'Espagne et ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement pour la France.

Le Tableau 5 répertorie les 26 routes qui traversent la frontière franco-espagnole et une 27<sup>ème</sup> qui relie l'Espagne et la France en traversant la principauté d'Andorre. Les points de passage frontaliers les plus importants sont en grisés.

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 RN 10 et la RD 912 (sauf desserte locale), mais ils peuvent circuler sur les ponts frontières qui enjambent la Bidasoa.
- Sur la façade méditerranéenne, toujours côté français, les camions de plus de 11 tonnes ne peuvent traverser le village du Perthus et la circulation des poids lourds de plus de 20 tonnes est interdite sur la RN 114 entre Port-Vendres et la frontière.
- La RN 20 à Bourg Madame 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 probablement depuis 2007. La circulation des PL concernés par cette interdiction se reporte sur l'itinéraire Puigcerda-Llívia.

**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	N-I-H
RN 10	Hendaye (Béhobie) – Bordeaux	Donostia/San Sebastián - Irún	N-I
A-63	Hendaye (Biriadou) – Bayonne	Donostia/San Sebastián - Irún	AP-8
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 – Lizarrieta	NA-4400
RD 20	Ainhoa – Dancharia – Bayonne	Pamplona - Dantxarinea	N-121-B
RD 949	St. Étienne de Baygorry	Izpegi	NA-2600
RD 58	Col d'Urquiaga (Esnazu)	Eugi-Alduides	N-138
RD 933	St. Jean Pied-de-Port – Orthez	Pamplona - Roncesvalles - Valcarlos	N-135
RD 26	Larrau – Tardets	Ochagavía - Larrau	NA-2011
RN 132	La Pierre St. Martin – Arette	Isaba - Belagua	NA-1370
RN 134	Col du Somport	Puerto de Somport	N-330
RN 134	Somport - Pau (tunnel du Somport)	Huesca - Somport (túnel de Somport)	N-330
RD 934	Pourtalet – Laruns – Pau	Huesca – Biescas – Portalet	A-136
RD 929	Aragouet – Lannemezan	Barbastro - Bielsa	A-138
RD 618	Col du Portillon - Bagnères-de-Luchon	Puerto del Portilhon	N-141
RN 125	Fos – Montréjeau	Lleida - Vielha - Les	N-230
RN 22	Andorre - Ax - Toulouse	La Seu d'Urgell - Andorra	N-145
RD 68	Puigcerdà – Llívia	Puigcerdà - Llívia	N-154
RN 20	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-505
RD 13	Céret	La Vajol	GI-503
RN 9	Le Perthus – Perpignan	Barcelona - La Jonquera	N-II
A-9	Le Boulou – Perpignan	Barcelona - La Jonquera	AP-7 / A-2
RN 114	Cerbère – Perpignan	Figueres - Portbou	N-260

Sources : Ministerio de Fomento, DG Carreteras et ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

### 3.1.2. TRAFIC TOTAL

La Carte 7 montre le trafic moyen journalier sur les principaux axes de la zone frontalière en 2009.

**Carte 7 : Trafic moyen journalier sur les principaux axes des Pyrénées en 2009**

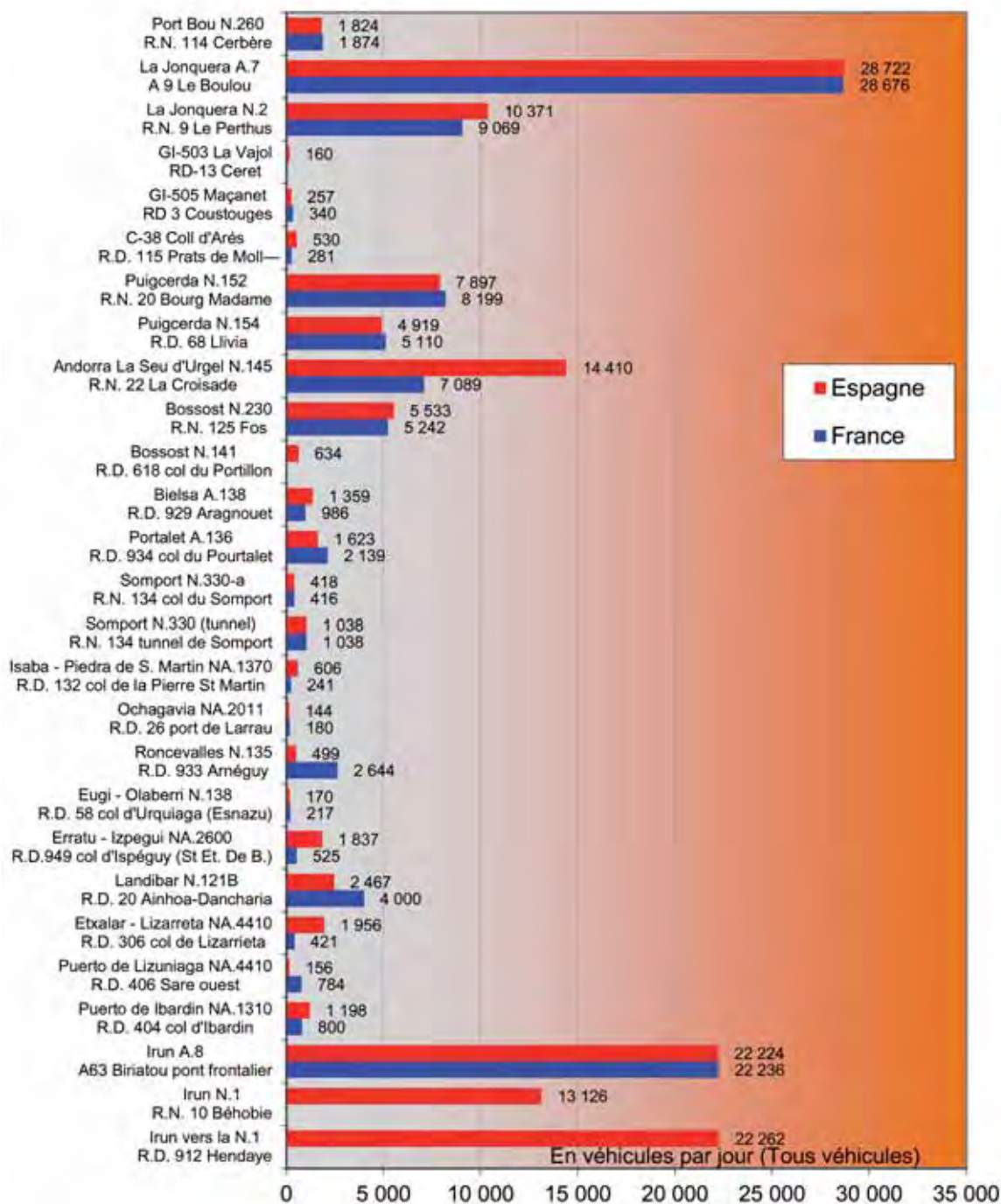


Source : Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

En moyenne, 138 700 véhicules ont traversé la frontière franco-espagnole chaque jour en 2009. Le trafic total de véhicules a diminué de 1,1% par rapport à 2008. Le trafic aux extrémités atlantique et méditerranéenne des Pyrénées représente 70 % du total.

Le Graphique 11 montre le trafic moyen journalier (TMJ), tous véhicules confondus, aux points de passage frontaliers en 2009.

Graphique 11 : Trafics moyens journaliers annuel aux points de passage frontaliers pendant l'année 2009 (tous véhicules confondus)



Sources : Espagne : Ministerio de Fomento ; France : ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, ASF.

Dans le cas du point de passage Andorre-La Seu d'Urgell N 145 / RN 22 La Croisade, les chiffres fournis par le poste de comptage français affichent 6 700 véhicules de moins que ceux enregistrés côté espagnol. Cela s'explique par le fait qu'entre les 2 points de comptage, se trouve la principauté d'Andorre et que le nombre de véhicules qui vont ou viennent d'Andorre en provenance ou à destination de l'Espagne (comptabilisés côté espagnol) est plus élevé que le nombre de véhicules qui vont ou viennent d'Andorre en provenance ou à destination de la France (comptabilisés côté français).

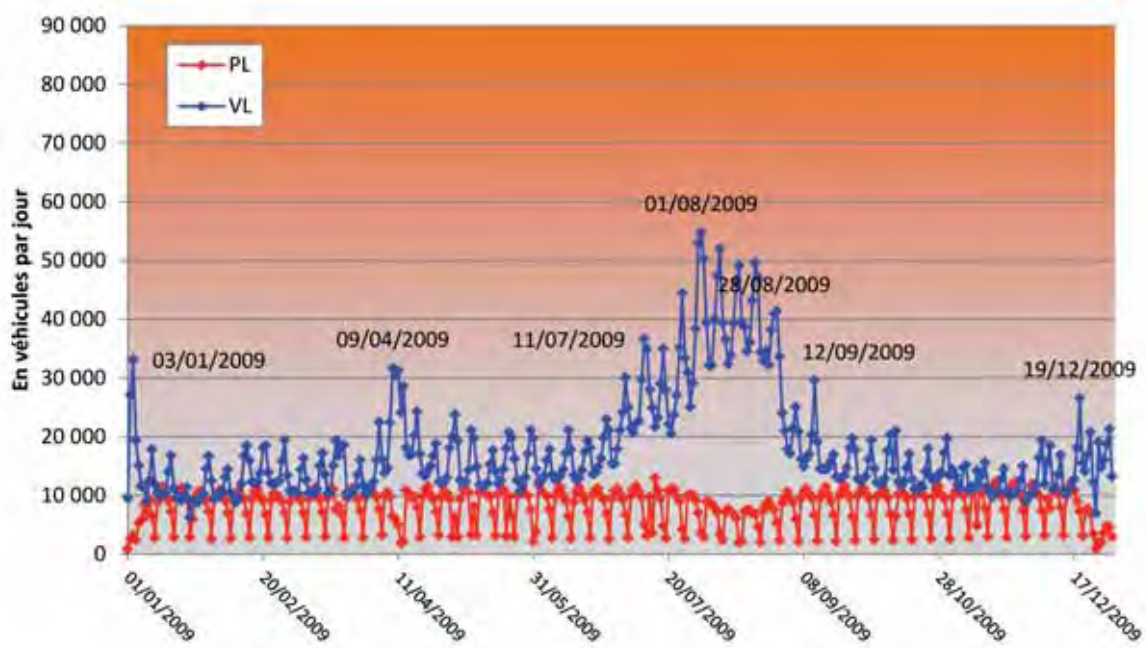
La différence entre les trafics comptés en France et en Espagne est également très élevée aux points de passage de Roncesvalles / Arnéguy, Erratu-Izpegui / col d'Ispeguy, Landibar

/ Ainhoa-Dancharia et Etxalar-Lizarieta / col de Lizarieta, car les postes de comptage situés de part et d'autre de la frontière étant relativement éloignés, tous les véhicules ne passent pas nécessairement par les deux ; une partie d'entre eux prennent une autre direction ou s'arrêtent aux « ventas » espagnoles proches de la frontière.

Les routes sur lesquelles le trafic est le plus élevé sont les autoroutes du littoral : l'A63- AP8 sur la façade atlantique et l'A9-AP7 sur la façade méditerranéenne, ainsi que le pont Saint Jacques entre Irun et Hendaye coté atlantique (N1/RD912).

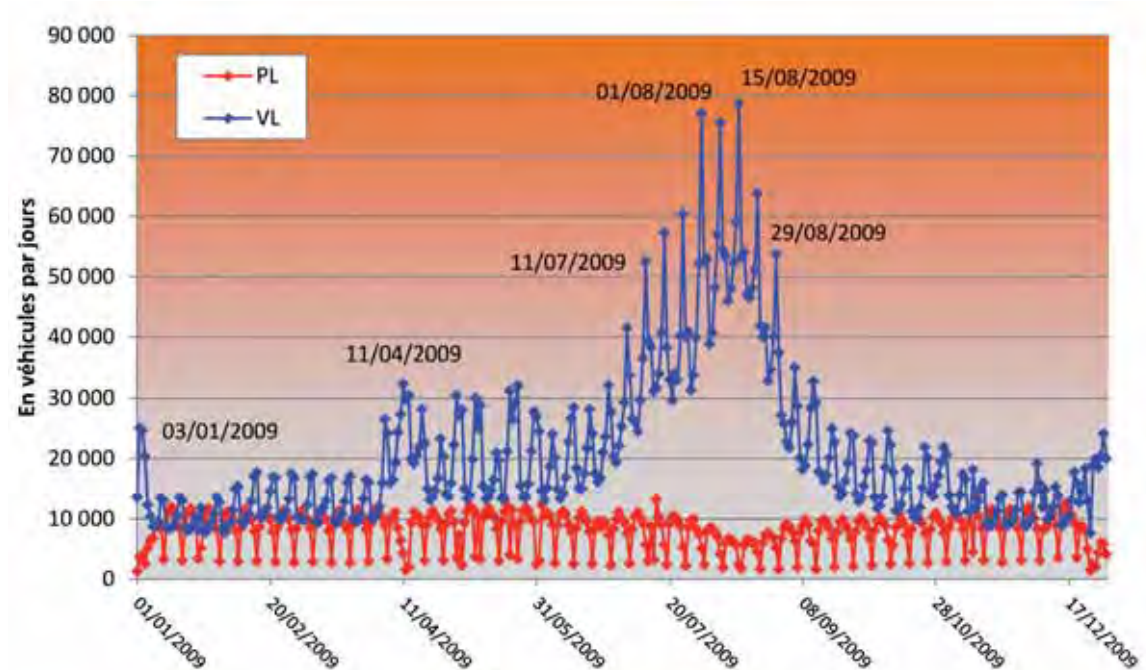
Les graphiques 12 et 13 suivants représentent les trafics journaliers des deux axes autoroutiers.

**Graphique 12 : Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A63 en 2009 (Biriadou)**



Source : ASF, péage de Biriadou.

**Graphique 13 : Évolution journalière du trafic sur l'autoroute A-9 en 2009 (Le Perthus)**



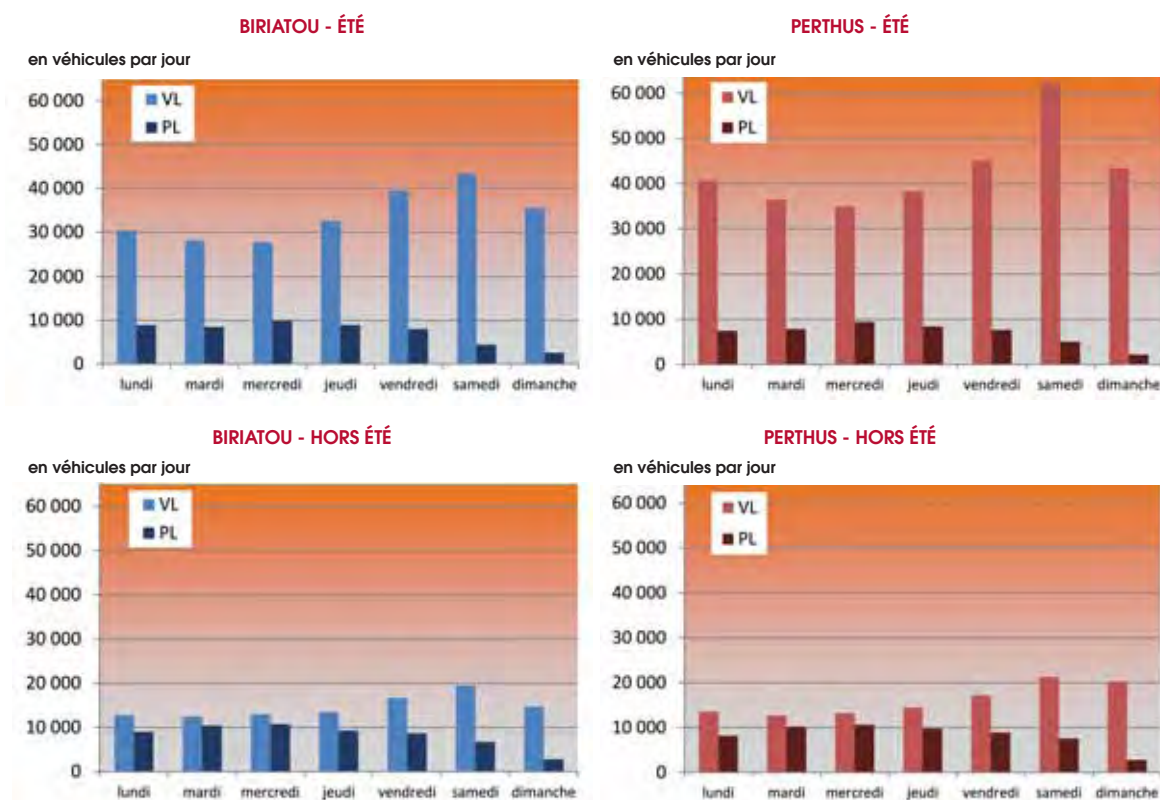
Source : ASF, péage du Perthus.

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

- Ces deux autoroutes connaissent une pointe de trafic de véhicules légers pendant le week-end, plus précisément le samedi, et un trafic minimum de véhicules lourds le dimanche (en raison des restrictions de circulation).
- La circulation de véhicules légers atteint son maximum absolu en août (départ estival), alors que le trafic des poids lourds diminue en raison des restrictions spéciales mises en place à l'occasion du chassé-croisé de l'été.
- Les autres pointes de trafic de véhicules légers coïncident avec les jours fériés, et plus particulièrement avec les vacances de Noël et de Pâques. Étant donné que les restrictions de circulation imposées aux poids lourds pour éviter de saturer les routes dépendent des prévisions de flux de voyageurs, toute augmentation importante de ce type de trafic va de pair avec une diminution du trafic de marchandises.
- Excepté pendant l'été et pendant les autres périodes de vacances scolaires de l'année, pendant les jours ouvrables, le trafic moyen journalier des véhicules lourds est très proche de celui des véhicules légers.

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 suivants présentent le trafic moyen journalier par type de jour pendant ces deux périodes.

**Graphique 14 : Trafic moyen journalier par type de jour sur les 2 autoroutes en 2009**



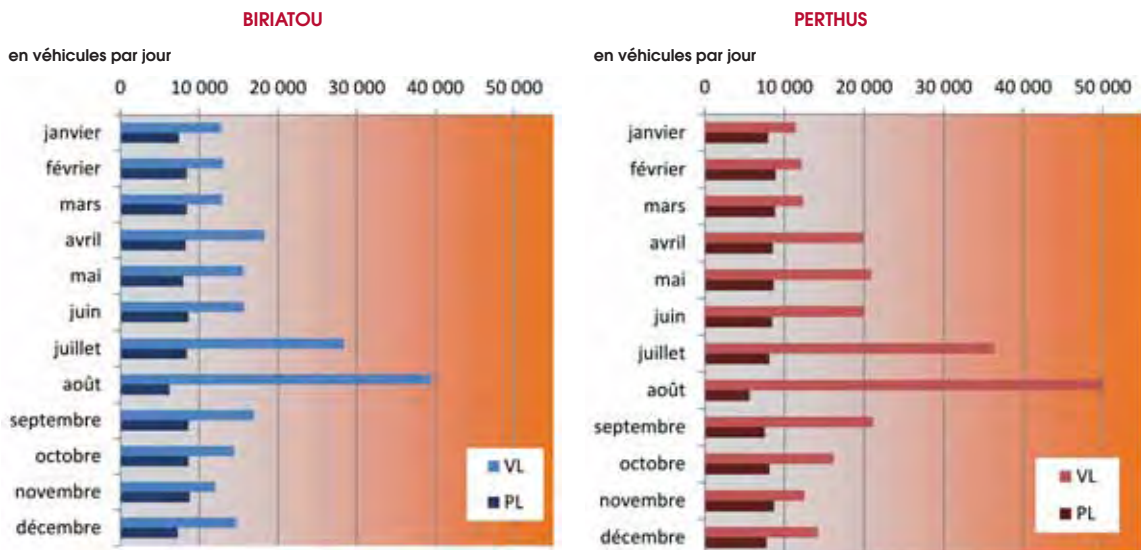
Source : ASF, péages.

Les graphiques 14 montrent que :

- La circulation des véhicules légers est maximale le samedi tout au long de l'année : moyenne de 21 300 VL/jour au Perthus et 19 500 VL/jour à Biriatoù hors été et 62 300 VL/j au Perthus et 43 400 VL/jour à Biriatoù en été.
- La circulation des poids-lourds est maximale le mercredi tout au long de l'année avec un trafic moyen annuel peu sensible aux variations saisonnières : 10 400 PL/jour au Perthus et 10 600 PL/jour à Biriatoù.
- Tous trafics confondus, ces deux autoroutes sont plus chargées en été que pendant le reste de l'année.

Les graphiques 15 ci-dessous, qui montrent les trafics moyens journaliers mensuels pour ces mêmes autoroutes, permettent d'avoir une vision plus globale du trafic.

**Graphique 15 : Trafic moyen mensuels journalier par type de jour sur les 2 autoroutes en 2009**

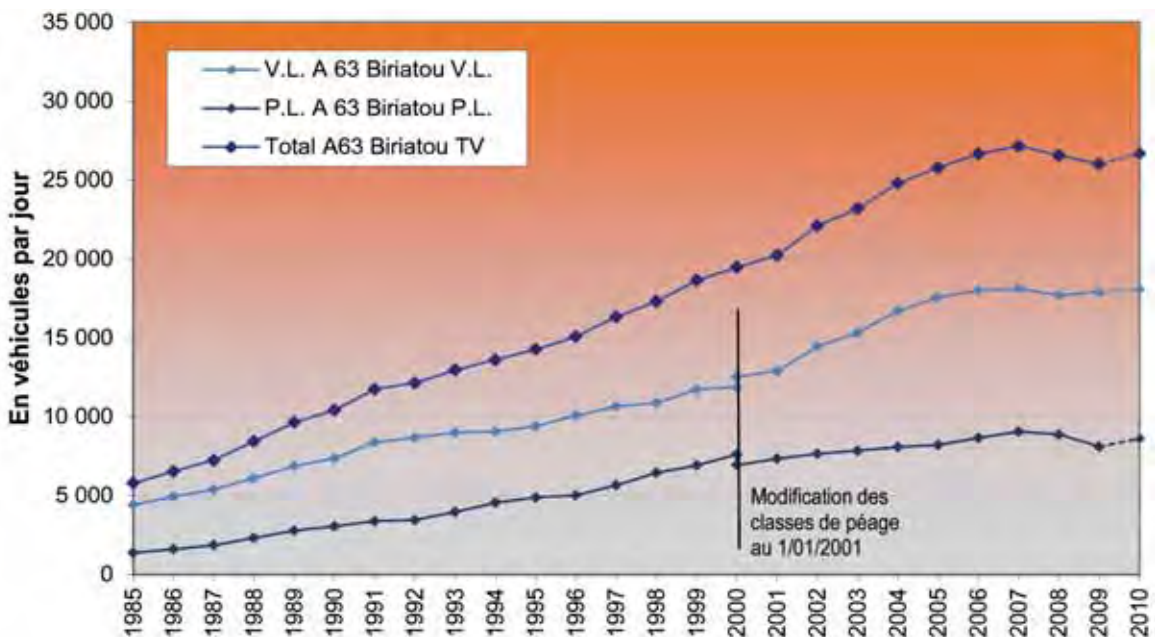


Source : ASF, péages.

Hors été, les trafics des péages du Perthus et de Biriatou sont assez comparables. Le Perthus se distingue pendant la saison touristique, de mai à septembre et particulièrement en juillet et août, avec un trafic des véhicules légers beaucoup plus important qu'à Biriatou : de 4 000 à 10 000 VL de plus par jour au Perthus en moyenne.

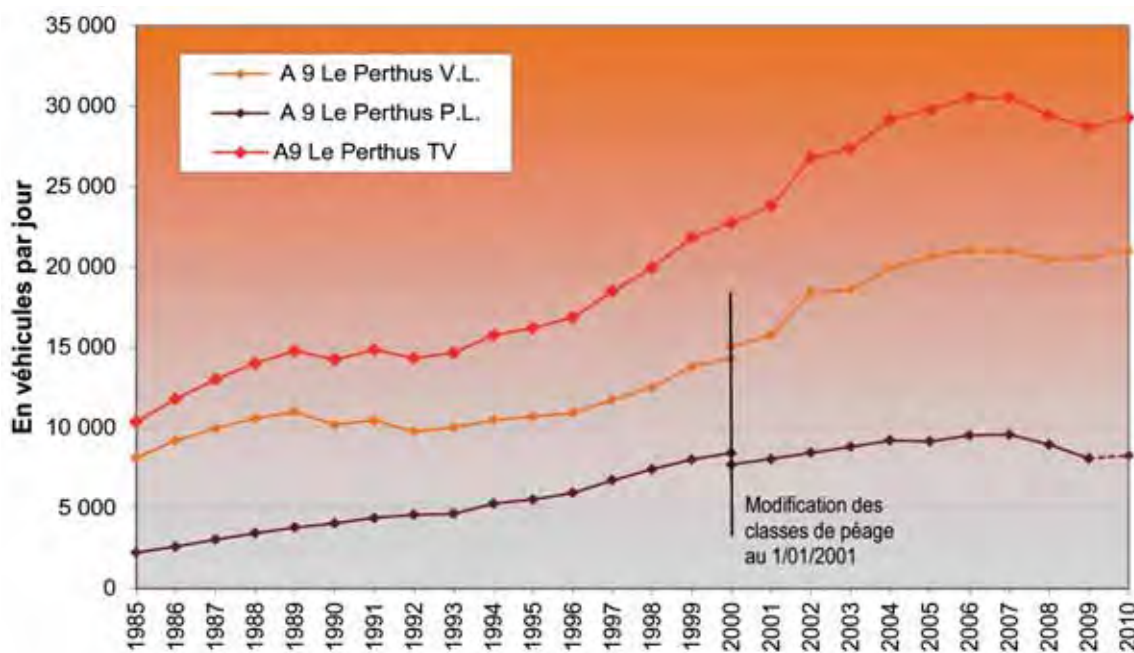
Après avoir effectué cette analyse pour 2009, il est intéressant d'étudier l'évolution du trafic moyen annuel de véhicules légers et lourds enregistré sur les deux autoroutes du littoral entre 1985 et 2009 (2010 en pointillés).

**Graphique 16 : Évolution du trafic moyen journalier annuel de l'autoroute A63 à Biriatou**



Source : ASF, péages.

Graphique 16bis : Évolution du trafic moyen journalier annuel de l'autoroute A9 au Perthus



Source : ASF, péages.

Jusqu'en 2006 au Perthus et 2007 à Bariatou, le trafic a affiché une tendance à la hausse pour les VL et les PL. Le trafic tous véhicules a augmenté en moyenne d'environ 1 000 véhicules par an sur les deux autoroutes pendant cette vingtaine d'années, l'augmentation étant plus régulière à Bariatou qu'au Perthus.

Entre 2007 et 2009, le trafic tous véhicules a diminué sur les 2 autoroutes : de 6,1% au Perthus (-1800 véhicules/jour) et de 4,3% à Bariatou (-1100 véhicules/jour). Cette diminution concerne principalement le trafic des PL qui a diminué de 15,5% au Perthus et de 10,5% à Bariatou.

En 2009, les véhicules lourds représentaient respectivement 28 % et 31 % du total des véhicules ayant emprunté les points de passage du Perthus et du Bariatou.

Les trafics 2010 qui figurent en pointillés sur les graphiques 16 sont en augmentation par rapport à 2009 : + 2,1% au Perthus et + 2,6% à Bariatou. Au Perthus, les trafics VL et PL ont augmenté dans les mêmes proportions (respectivement + 2,0% et + 2,4%) alors que l'augmentation du trafic de Bariatou concerne principalement le trafic des PL : + 6,4% pour les PL et + 0,9% pour les VL. En 2010, le trafic PL de Bariatou dépasse celui du Perthus de plus de 300 PL par jour en moyenne.



### 3.1.3. ÉTAT DU RÉSEAU STRUCTURANT DES ROUTES EN 2011

Carte 8 : Réseau routier structurant aux abords des Pyrénées en 2011 avec avancement des projets



Sources : Espagne : Ministerio de Fomento ; France : Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

### 3.1.4. PROGRAMMATION DES ACTIONS CONCERNANT LES ROUTES

Lors de la dernière rencontre du ministre du Fomento espagnol et du ministre chargé des Transports français le 28 septembre 2011 à Paris, les deux ministres ont réaffirmé la nécessité de poursuivre la modernisation et l'amélioration de la sécurité des liaisons routières frontalières inscrites au RTE-T.

### 3.1.5. PLANIFICATION À LONG TERME DES ROUTES EN FRANCE ET EN ESPAGNE

En France, les engagements pris à l'issue du processus des états généraux de l'environnement dits « Grenelle de l'Environnement » sont mis en œuvre par la loi du 3 août 2009 qui prévoit la réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Le schéma doit fixer les orientations de l'Etat en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures de l'Etat ainsi que de réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Le schéma est élaboré en liaison avec le Comité national du développement durable et du Grenelle de l'Environnement, en tenant compte de l'avis de l'Autorité Environnementale et des contributions des élus et des acteurs économiques.

La stratégie du SNIT s'articule autour de 4 axes :

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport.



Le SNIT décline une politique de l'Etat en matière d'infrastructures de transport résolument multimodale. Il met tout particulièrement l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route, et concrétise en cela le nouveau paradigme du Grenelle : il n'y a plus nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau routier.

Toutefois, il peut apparaître encore nécessaire pour des motifs bien circonscrits de prévoir des ajustements ponctuels du système routier, en cohérence avec les principes figurant dans la loi de programmation de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Ces ajustements visent ainsi à répondre à des enjeux :

- de sécurité : c'est évidemment un enjeu majeur de la politique routière de l'Etat en complément des actions mises en œuvre sur le comportement des usagers;
- de désenclavement et d'équité territoriale, dans une optique sociale et économique : il s'agit naturellement de traduire la volonté d'aménager durablement le territoire ;
- de réduction de la congestion : quelques tronçons sont et resteront utilisés de façon importante par les automobilistes en l'absence de toute alternative modale.

Le SNIT est actuellement à l'état d'avant projet consolidé non encore adopté.

En Espagne, le document de planification des infrastructures de transports est en cours de révision

### 3.2. RAIL

La Carte 9 présente le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Europe.

Carte 9 : Réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Europe



Source : RFF.

La Carte 10 présente le réseau ferroviaire proche des Pyrénées et les projets en cours, mis à jour en 2011.

Carte 10 : Réseau ferroviaire de la zone Pyrénéenne



Sources : Ministerio de Fomento, ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.



### 3.2.1. PROGRAMMATION D' ACTIONS CONCERNANT LE RAIL

Lors de la dernière rencontre du ministre des du Fomento espagnol et du ministre chargé des Transports français le 28 septembre 2011 à Paris, les deux gouvernements se sont engagés à travailler ensemble en vue de la promotion du report modal du transport routier vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que les modes ferroviaire et maritime. Les ministres ont réaffirmé le soutien de la France et de l'Espagne aux grandes lignes de la proposition de la Commission européenne sur la révision du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et ont demandé l'inscription des projets ferroviaires d'envergure européenne qui vont relier les deux pays, en particulier la traversée centrale des Pyrénées.

#### **Liaison méditerranéenne : Figueras-Perpignan-Montpellier**

##### *Actions côté français :*

- Concrétisation du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé : la procédure d'appel public à la concurrence a été lancée en 2008 et s'est terminée fin 2011. Ensuite les travaux se réaliseront de 2012 à 2017.
- Mise en place d'un programme de modernisation de la ligne actuelle entre Perpignan et Montpellier.
- Inscription de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan à l'avant-projet consolidé du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) : ce projet a fait l'objet d'un débat public en 2009. Les études et concertations préalables à l'enquête publique sont en cours.
- Toulouse-Narbonne : études préalables à la saisine de la Commission Nationale du Débat Public en vue d'un débat public en 2013.

##### *Actions côté espagnol :*

- Mise en service de la ligne à grande Vitesse Madrid-Barcelone le 20 février 2008.
- Mise en service de la nouvelle infrastructure entre Figueras-Vilafant et Perpignan le 19 décembre 2010.
- Le troisième rail installé sur différents tronçons du réseau conventionnel a permis le démarrage des services de transport de marchandises le 21 décembre 2010 sur le premier tronçon transfrontalier de largeur internationale, entre le Port de Barcelone et la France, et procure ainsi une offre nouvelle et rapide pour le transport de marchandises entre l'Espagne et le reste de l'Europe.
- Le 26 juillet le 2011, achèvement du percement du tunnel urbain de Barcelone, entamé 16 mois auparavant et de celui de Gironne. Le tunnel de Barcelone reliera les deux gares de grande vitesse de la ville.
- Mise en service de la connexion à haute vitesse entre Barcelone et Figueras prévue en 2012. En fin 2011, sont déjà en service 75 km sur les 131 km de la liaison grande vitesse Barcelone - frontière.
- L'étude technique du Corridor Méditerranéen a été présentée le 16 mars 2011. Le Corridor Méditerranéen doit assurer la liaison entre la frontière française et Algésiras. L'objectif est de proposer un transport ferroviaire à grande vitesse pour les voyageurs et performant pour les marchandises en cassant le caractère radial du réseau existant. Ce Corridor connectera les principales villes de l'arc méditerranéen et desservira les ports, les nœuds logistiques et les grands centres industriels.
- Les travaux prévus à court terme sont :
  - En 2012, mise en service la ligne à grande vitesse Barcelone - Gironne - Frontière française
  - Autour de 2013 mise en service du doublement entre Vandellós et Tarragone, pour résoudre l'étranglement que constitue pour le projet du Corridor l'actuelle voie unique entre Barcelone et Valence.
  - En 2012, arrivée de la Grande Vitesse à Alicante, et en 2014 à Murcie.
- Le Ministère du Fomento a lancé la procédure de consultation pour réaliser le tronçon à grande vitesse Valence-Castellón-Tarragone dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé. Ce tronçon assurera la connexion Barcelone-Valence.
- En 2012, il est prévu de lancer la consultation pour le tronçon de la Côte andalouse entre Algésiras, Malaga, Motril et Almeria.

- L'objectif est que le Corridor Méditerranéen soit pleinement opérationnel à l'horizon 2020. La ligne de marchandises en plus de desservir tous les ports et les installations logistiques ferroviaires, permettra la circulation de trains de jusqu'à 750 mètres de longueur et libérera les trafics de marchandises de ceux de voyageurs. La ligne à grande vitesse de voyageurs reliera toutes les villes principales de l'axe et réduira notamment les temps de parcours, en augmentant la qualité du service et le confort des passagers.

Carte 11 : Corridor Ferroviaire Méditerranéen



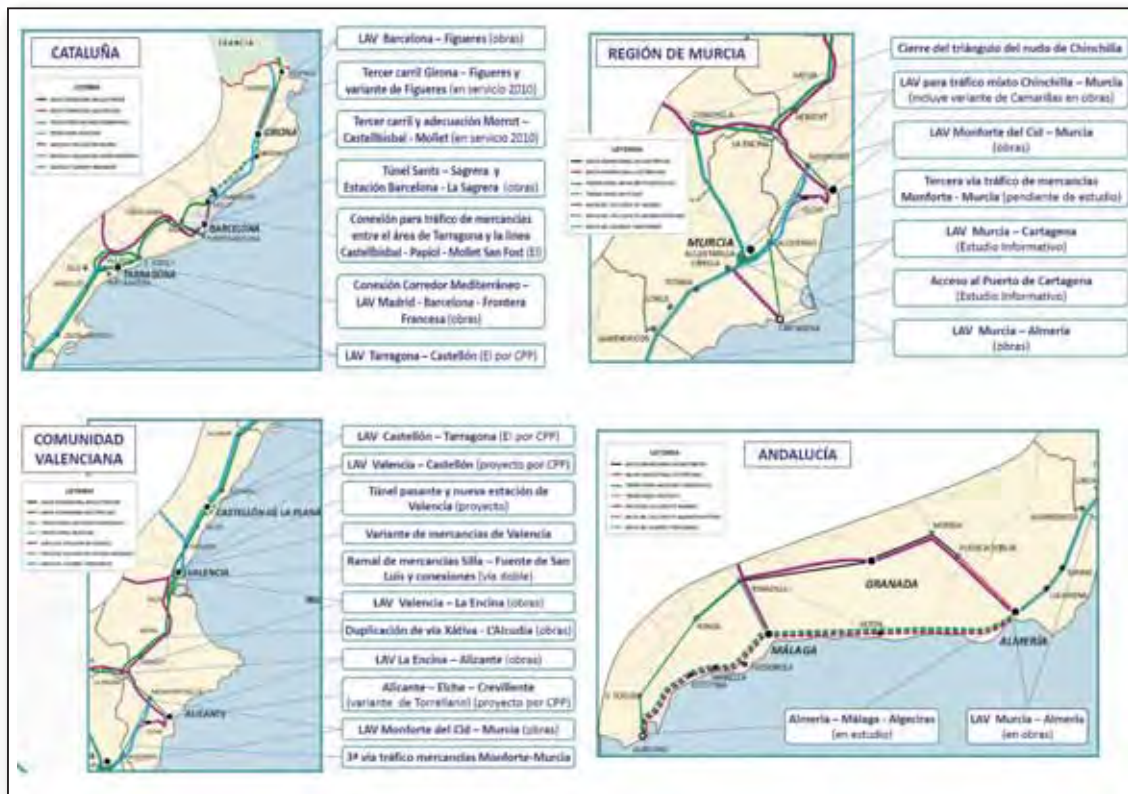
Source : Ministerio de Fomento.

### Liaison atlantique : Vitoria-Dax

Actions communes :

- Création en 2005 du Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) « Sud Europe Atlantique » sur le tronçon Vitoria-Dax - en abrégé « GEIE SEA Vitoria - Dax » avec pour objectif d'assurer la coordination entre les projets Bordeaux-Espagne et « Y basque ». Il doit réaliser les études et les aménagements nécessaires à la définition, la construction et la mise en service de la section internationale de la liaison binationale Vitoria-Dax. Le GEIE travaille sous l'autorité d'une Commission Intergouvernementale (CIG) mise en place en 2008.

## Carte 12 : Principales opérations du Corridor Ferroviaire Méditerranéen



Source : Ministerio de Fomento.

### Actions côté français :

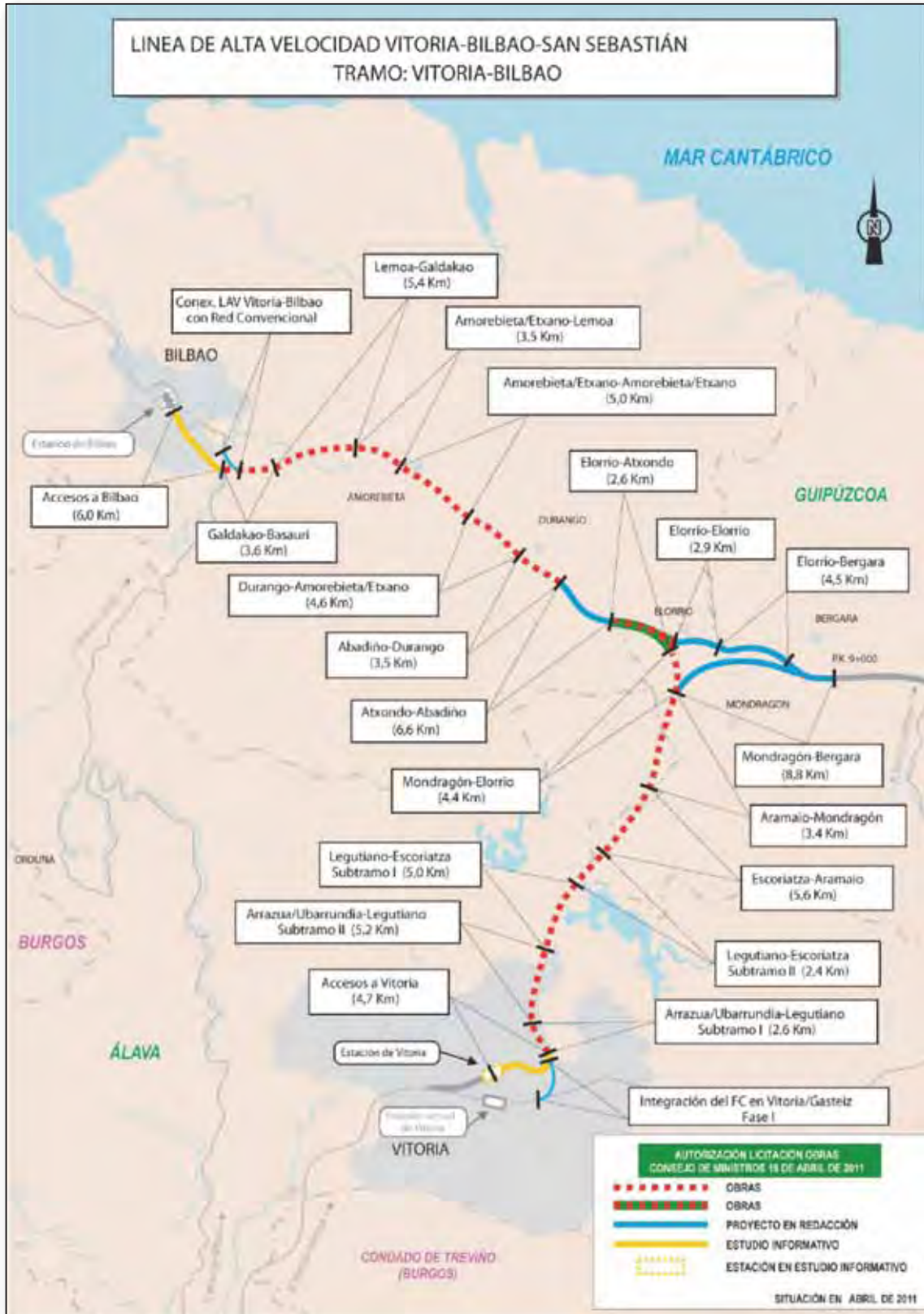
- Signature du contrat de concession de la construction et de l'exploitation d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux le 16 juin 2011. Les travaux vont commencer en 2012 pour une mise en service en 2017.
- Poursuite des études de nouvelle ligne à grande vitesse reliant Bordeaux et l'Espagne, ainsi que de la liaison Bordeaux-Toulouse à partir des conclusions du débat public qui s'est déroulé en 2006. Une enquête publique est prévue en 2013.
- Modernisation de la ligne reliant actuellement Bordeaux et l'Espagne pour que cette liaison s'effectue dans de bonnes conditions en vue de la mise en service du « Y basque » : des travaux sont programmés entre 2009 et 2013 dans le cadre du contrat de projets Etat-Région Aquitaine :
  - Travaux de modernisation : renouvellement progressif des voies entre Bordeaux et Hendaye, remplacement du pont sur l'Adour à Bayonne, modernisation des gares
  - Travaux pour augmenter la capacité : aménagements de signalisation, création d'évitements, renforcements d'alimentations électriques
  - Mise au gabarit pour accueillir le projet d'autoroute ferroviaire « Atlantique Eco-Fret »
- Amélioration ferroviaire de la desserte du Béarn et de la Bigorre : études préalables à la saisine de la Commission Nationale du Débat Public en vue d'un débat public en 2013.

### Actions côté espagnol :

- Mise en service, le 22 décembre 2007, du tronçon reliant Madrid et Valladolid.
- Sur le tronçon Valladolid - Burgos, mise en service de la déviation de Burgos en 2008 et mise en service de l'ensemble du tronçon prévue en 2013 (les travaux ont commencé fin 2009). La mise en service de la section Burgos-Vitoria est envisagée à l'horizon 2015.
- En décembre 2010, création de la société qui gèrera l'arrivée du Y basque à Vitoria-Gasteiz.
- L'ensemble des tronçons du Y basque du Guipuzcoa sont lancés en travaux fin 2011. Pour la branche Vitoria-Gasteiz – Bilbao, plus de la moitié de la longueur est en travaux en 2011 (54 km sur 91 au total).

- L'objectif est que l'interconnexion entre les trois capitales basques soit réalisée à l'horizon 2016.
- En mars 2011, signature du protocole pour l'intégration ferroviaire d'Irún, dans le but d'adapter les installations ferroviaires aux exigences de la grande vitesse, en prévoyant aussi la modernisation et la transformation de l'actuelle gare en gare intermodale.

Carte 13 : Ligne à grande vitesse Madrid - Pays Basque - Section Vitoria-Bilbao



Source : Ministerio de Fomento, 2009.

Carte 14 : Ligne à grande vitesse Madrid – Pays Basque - Section Valladolid-Burgos



Source : Ministerio de Fomento, 2009.

## Nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen

### Actions communes :

- Création du Groupement européen d'intérêt économique pour les études préliminaires du nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen (GEIE NAFGCT) le 20 octobre 2010 à Saragosse
- Le GEIE travaille sous l'autorité d'un Comité de Pilotage qui définit les orientations à retenir pour la mise en œuvre du programme d'études préliminaires, pilote et suit la réalisation et valide les résultats et qui détermine les modalités de concertation et de communication relatives à la réalisation du programme d'études préliminaires
- Le GEIE lance en octobre 2011 le démarrage de la 1ère étude « Flux de transport de marchandises à travers les Pyrénées. Analyses des flux et leur évolution sous différents scénarios de développement économique et d'offre d'infrastructure ferroviaire » qui doit durer 1 an et il lance la procédure de consultation pour la 2ème étude « analyse territoriale de la traversée centrale ferroviaire des Pyrénées ».

## Ligne ferroviaire Saragosse – Canfranc – Pau

### Actions communes :

- Lors de leur rencontre du 28 septembre 2011, les deux ministres ont confirmé leur volonté de donner une impulsion, avec la région Aquitaine et la Communauté autonome d'Aragon, au projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, qui doit être inscrite au RTE-T.

### 3.2.2. PLANIFICATION À LONG TERME DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EN ESPAGNE ET EN FRANCE

En France, le nouveau schéma national des infrastructures de transport (SNIT) est actuellement à l'état d'avant projet consolidé non encore adopté. Il confirme la priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants et au développement des modes de transport alternatifs à la route et à l'aérien. Il réaffirme à cet effet, à côté notamment de la volonté de renforcer les moyens dévolus au renouvellement des réseaux existants, l'ambition de rattrapage en matière de développement de LGV et de transports collectifs en site propre.





L'avant-projet consolidé du SNIT de janvier 2011 présente une liste de projets de développement ferroviaire dont la réalisation est souhaitable à 20 - 30 ans pour permettre au transport ferroviaire d'offrir une véritable alternative à la route et à l'aérien notamment dans le transport de voyageurs. Les projets concernés correspondent aux engagements pris, notamment dans le cadre de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Il s'agit notamment de lancer la réalisation de 2000 km de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici 2020.

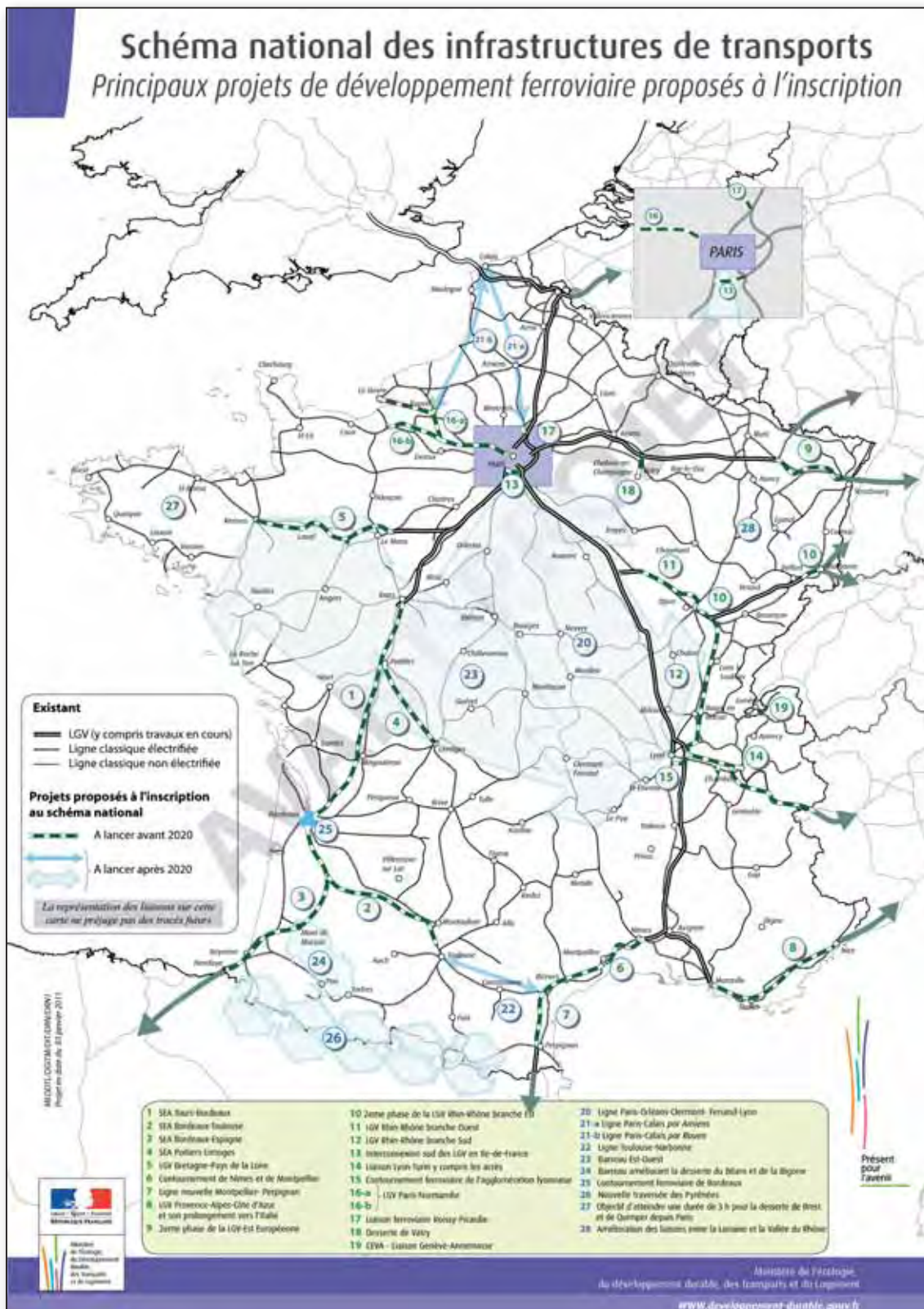
Parmi ces principaux projets sont inscrits en particulier :

- A engager avant 2020 :
  - 1 - LGV SEA Tours-Bordeaux
  - 2 - LGV SEA Bordeaux-Toulouse
  - 3 - LGV SEA Bordeaux-Espagne
  - 6 - Contournement Nîmes-Montpellier
  - 7 - Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- A lancer après 2020 :
  - 22 - ligne nouvelle Toulouse-Narbonne
  - 24 - desserte de la Bigorre et du Béarn
  - 25 - contournement ferroviaire de Bordeaux
  - 26 - nouvelle traversée des Pyrénées

Le projet de SNIT reprend également les aménagements prioritaires à réaliser sur le réseau ferroviaire pour améliorer la performance et la compétitivité du transport de marchandises par voie ferrée. Ces aménagements sont cohérents avec le réseau orienté fret tel qu'il est aujourd'hui défini et conformes avec les engagements pris en septembre 2009 dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire :

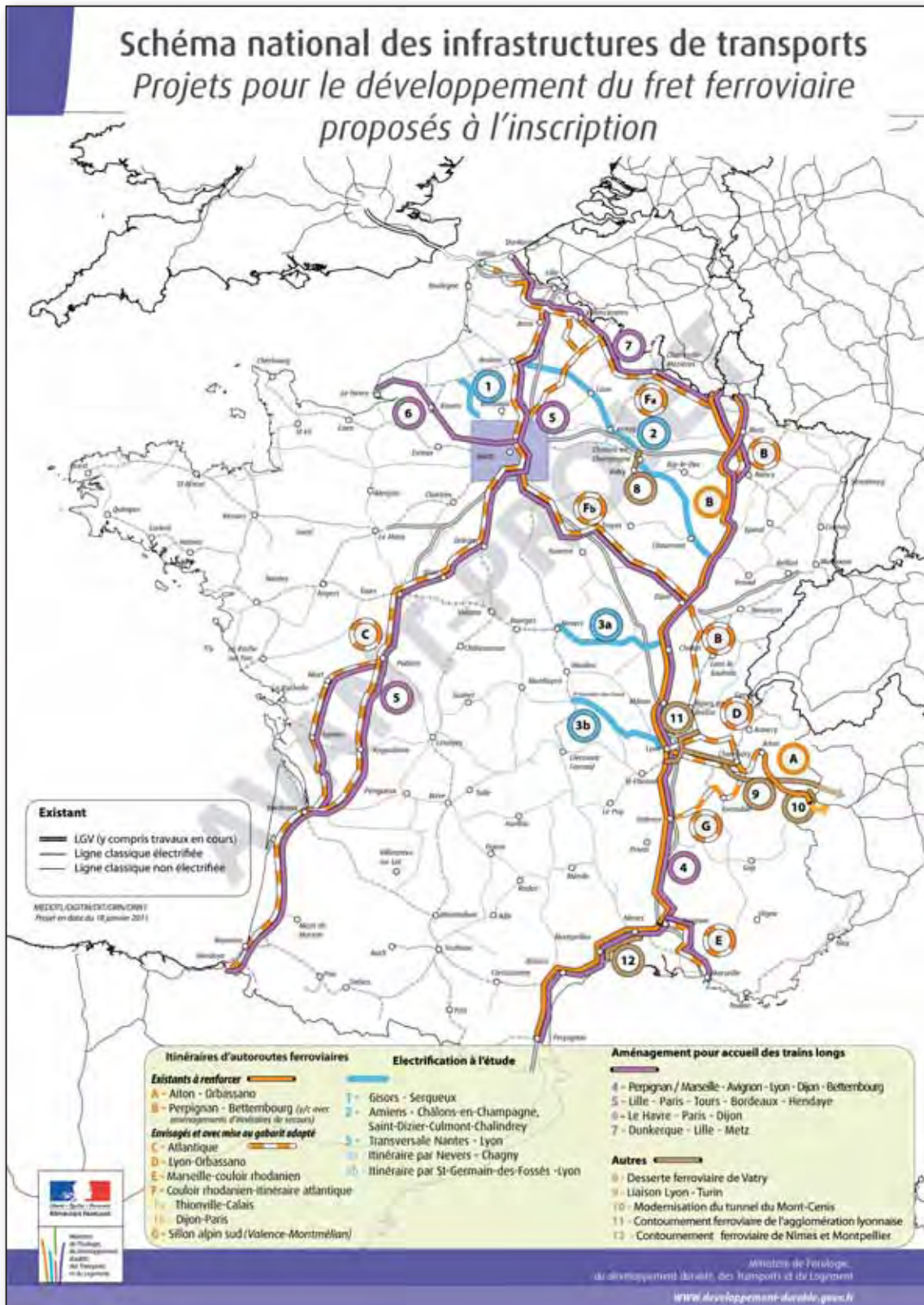
- créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires en France ;
- aider massivement le développement du transport combiné ;
- développer les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées ;
- développer le fret ferroviaire express (en utilisant des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises) ;
- créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit ROF (réseau orienté fret) ;
- supprimer les goulets d'étranglement, notamment pour l'agglomération lyonnaise, l'agglomération dijonnaise et le tronçon Nîmes - Montpellier, principaux points de congestion du réseau ferré national ;
- améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français, sources importantes de fret massifié ;
- moderniser la gestion des sillons en réduisant les temps de parcours et en respectant les horaires des trains de fret et améliorer le service proposé par RFF aux transporteurs avec des accords de qualité dès 2010.

Carte 15 : Carte des principaux projets ferroviaires inscrits à l'avant-projet consolidé du SNIT (schéma national des infrastructures de transports)



Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement – SNIT avant-projet consolidé du 26 janvier 2011.

Carte 16 : Carte des projets pour le développement du fret ferroviaire inscrits à l'avant-projet consolidé du SNIT (schéma national des infrastructures de transports)



Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement - SNIT avant-projet consolidé du 26 janvier 2011.

En Espagne, le document de planification des infrastructures de transports est en cours de révision.

La carte 17 montre les actions prévues sur les réseaux ferroviaires par le Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (ministère portugais des Travaux Publics, des Transports et des Communications) à l'horizon 2015 au Portugal.

Carte 17 : Infrastructures ferroviaires prévues à l'horizon 2015 au Portugal



Source : Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

### 3.3. Aéroports

La Carte 18 indique l'emplacement des principaux aéroports de l'UE-25.

Carte 18 : Principaux aéroports de l'UE-25 (horizon 2010)



Source : Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Avec un trafic total de 48,2 millions de passagers (dont 29,1 millions en international) en 2009, l'aéroport de Madrid-Barajas est le quatrième aéroport européen après Londres-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle et Francfort, devant Amsterdam et Rome.

À proximité des Pyrénées, l'aéroport de Barcelone a enregistré en 2009 un trafic de 27,3 millions de passagers, dont 16,1 millions en international et l'aéroport de Girona a enregistré un trafic 5,3 millions de passagers, correspondant majoritairement à des vols internationaux.

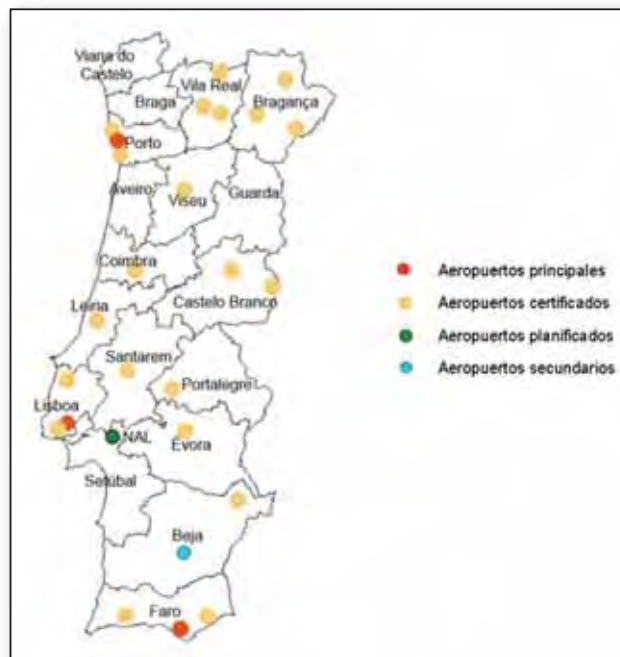
Du côté français, les principaux aéroports régionaux sont ceux de Bordeaux et Toulouse.

**Carte 19 : Aéroports espagnols (prévisions de trafic à l'horizon 2010)**



Source : Ministerio de Fomento.

**Carte 20 : Aéroports portugais**



Source : Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

### 3.4. Ports

La Carte 21 indique les principaux ports de l'UE-25.

Carte 21 : Schéma du Réseau Transeuropéen de ports (horizon 2010)

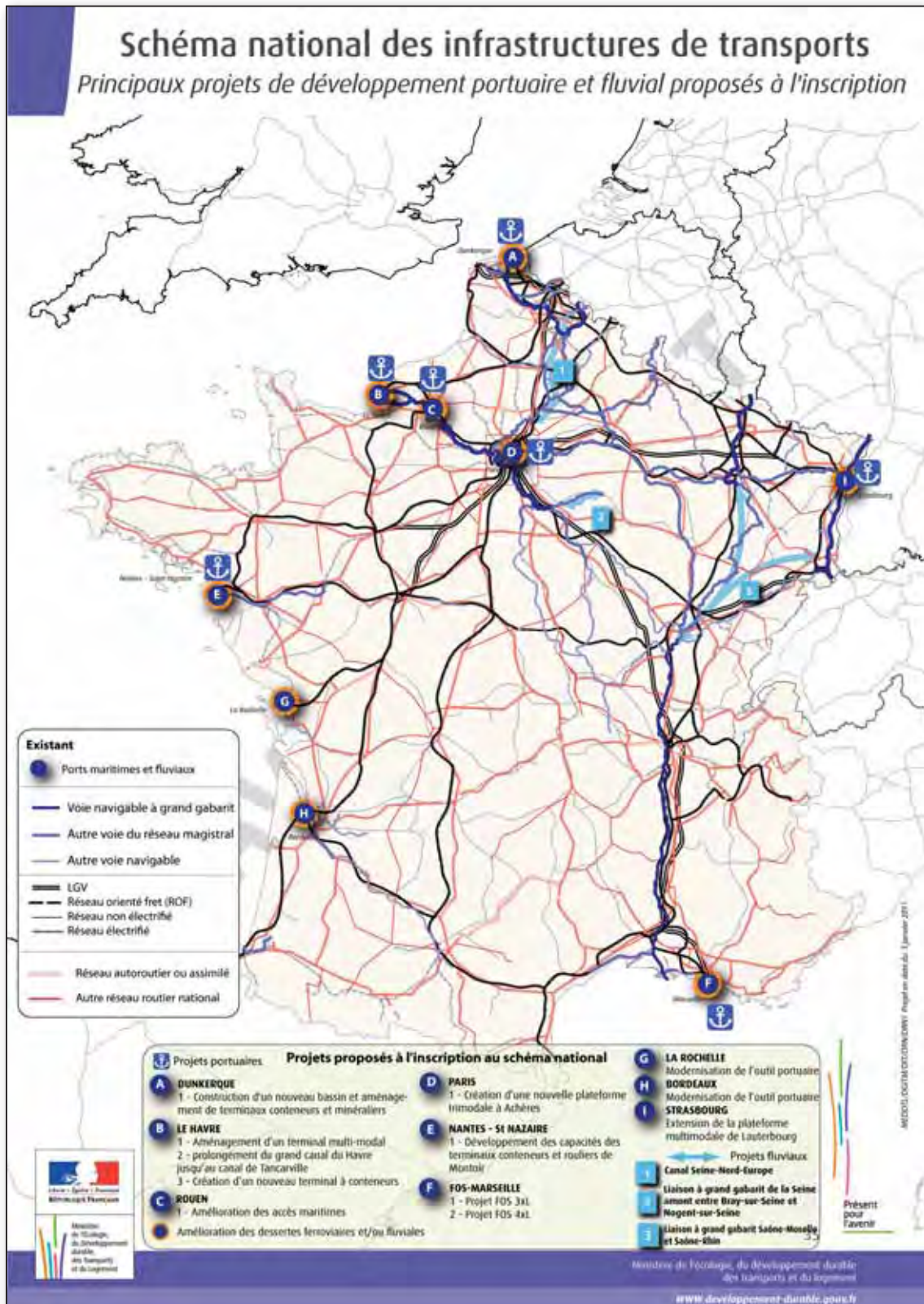


Source : Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

En France, le projet de SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) a aussi pour objectif de développer le transport maritime pour influencer le choix modal des acteurs économiques en permettant la mise en place de solutions performantes et attractives réellement alternatives à la route.

Sont donc inscrits dans le projet de SNIT des projets de développement portuaire et des projets de développement des autoroutes de la mer.

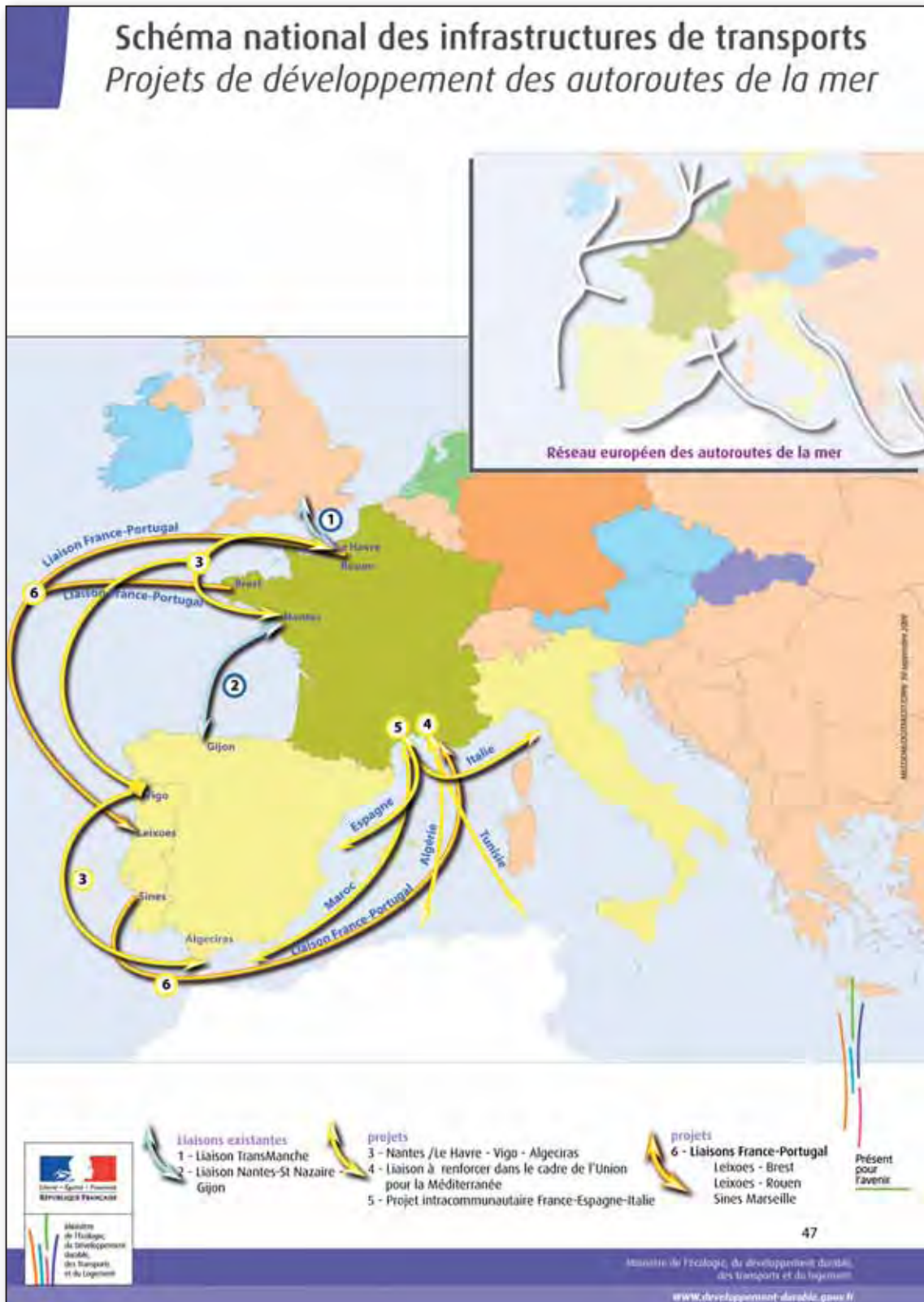
Carte 22 : Carte des projets pour le développement portuaire et fluvial inscrits à l'avant-projet consolidé du SNIT (schéma national des infrastructures de transports)



Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement – SNIT avant-projet consolidé du 26 janvier 2011.

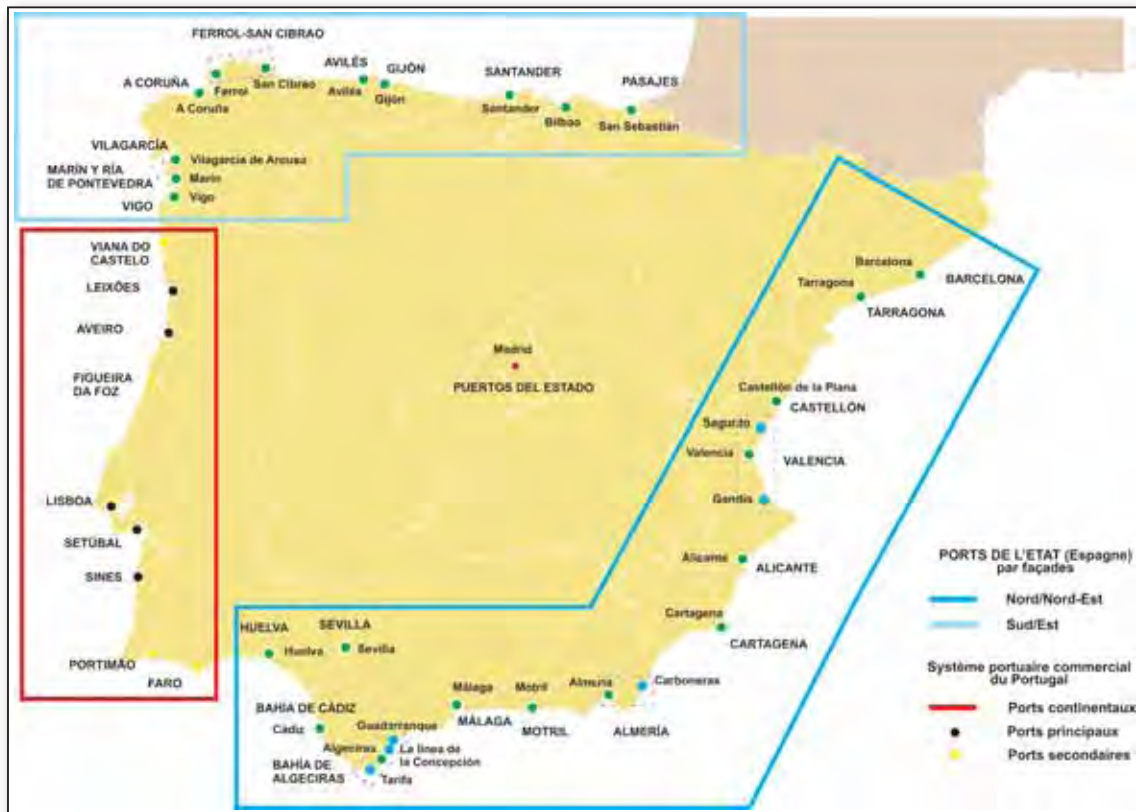


Carte 23 : Carte des projets pour le développement des autoroutes de la mer inscrits à l'avant-projet consolidé du SNIT (schéma national des infrastructures de transports)



Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement – SNIT avant-projet consolidé du 26 janvier 2011.

Carte 24 : Ports espagnols et portugais



Source : Ministerio de Fomento et Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.



## 4 TRAFIC DE VOYAGEURS

### 4.1. PAR ROUTE

L'analyse du transport de voyageurs par route est basée sur les données résultant des évaluations effectuées par les autorités espagnoles (DG de Carreteras, DG de Tráfico et Instituto de Estudios Turísticos) et françaises (ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement). Nous analysons ici les déplacements en véhicules légers et en autocars.

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

Le Graphique 17 regroupe les données concernant le trafic moyen journalier annuel (TMJA) résultant des comptages réalisés en France (barres bleues) et en Espagne (barres rouges).

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

En 2009, environ 120 200 véhicules légers ont traversé chaque jour la frontière des Pyrénées. En fonction du point de passage frontalier emprunté, la ventilation se présente de la manière suivante :

- Autoroutes du littoral : 29 %
- Routes côtières : 37 %
- Routes intérieures : 33 %

Le graphique 18 montre l'évolution du trafic des véhicules légers qui ont traversé chaque jour la frontière depuis 5 ans : globalement, le trafic des véhicules légers est resté stable de 2005 à 2007, il a diminué de 2,2% en 2008 et a légèrement augmenté en 2009 (+0,5%).

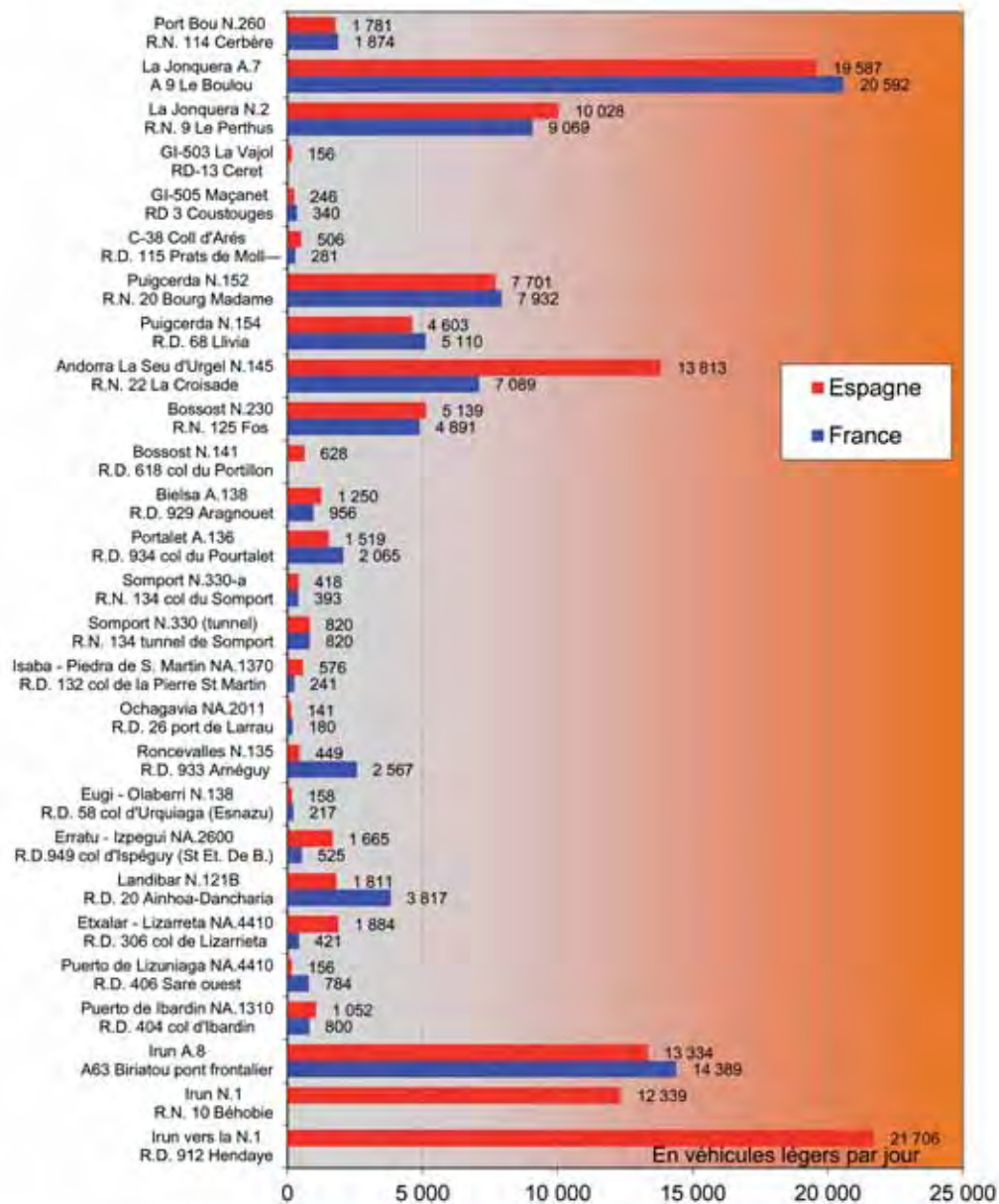
Seuls 8 des 27 points transfrontaliers, soit 2 de moins que lors de l'édition précédente, ont enregistré en 2009 un trafic moyen journalier supérieur à 5 000 véhicules légers<sup>5</sup>. Les passages qui sont passés sous 5000 V.L. par jour en 2009 sont Bossost N.230 - RN 125 Fos (qui reste très proche de la barre des 5000 VL/jour avec 4891 VL/j comptés à Fos et 5139 comptés à Bossost) et Landibar N.121B - RD20 Ainhoa-Dancharia.

82% du trafic transfrontalier total passe sur les 8 points de passages transfrontaliers les plus circulés (plus de 5000 VL/jour).

14 passages ont un trafic inférieur à 1000 véhicules légers par jour, leur trafic représente 6% du trafic transfrontalier total.

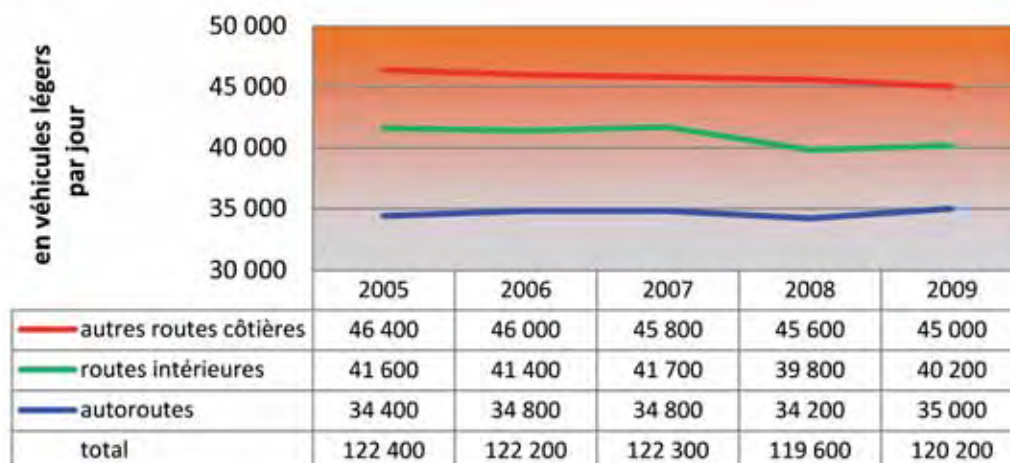
<sup>5</sup>Les points frontaliers ayant enregistré un TMJA supérieur à 5 000 sont, dans l'ordre décroissant : Irún vers la N.1 -RD 912 Hendaye, La Jonquera A-7 - A9 Le Boulou, Irún A8 - A63 Bariatou pont frontalier, Irún N.1 - RN 10 Béhobie, La Jonquera N.2 - RD 900 Le Perthus, Puigcerdà N.152 - RN 20 Bourg-Madame, Andorre La Seu d'Urgell - N.145 - RN 22 La Croisade, Puigcerdà N.154 - RD 68 Livia.

Graphique 17 : Trafics moyens journaliers annuels des véhicules Légers en 2009  
(total des deux sens de circulation)



Source : Espagne: Ministerio de Fomento ; France : ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, ASF.

Graphique 18 : Évolution du trafic moyen journalier annuel sur l'ensemble de la chaîne des Pyrénées



#### 4.1.2. EXPLOITATION DES ENQUÊTES VÉHICULES LÉGERS

Pour améliorer la connaissance des déplacements de voyageurs en voiture à travers les Pyrénées, l'Observatoire des Trafics Pyrénéens a fait réaliser par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) du Sud-Ouest, des enquêtes par interview des conducteurs de véhicule léger :

- Une enquête sur les 2 autoroutes au Perthus et à Bariatou en 2008
- Une enquête sur les 4 passages centraux principaux : Puigcerda-Bourg Madame, Pas de la Case, Fos-Vielha et le Somport en 2010

##### 4.1.2.1. PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE VL SUR LES 2 AUTOROUTES

L'enquête s'est déroulée en été et en automne 2008 :

- Période été : 2 jours ouvrables (mardi et mercredi) et 1 jour de week-end (dimanche) au mois d'août pendant 8 heures la journée
- Période hors été : 1 jour ouvrable (jeudi) et 1 jour de week-end (samedi) au mois de novembre pendant 8 heures la journée

L'échantillon recueilli s'élève à 8 359 questionnaires.

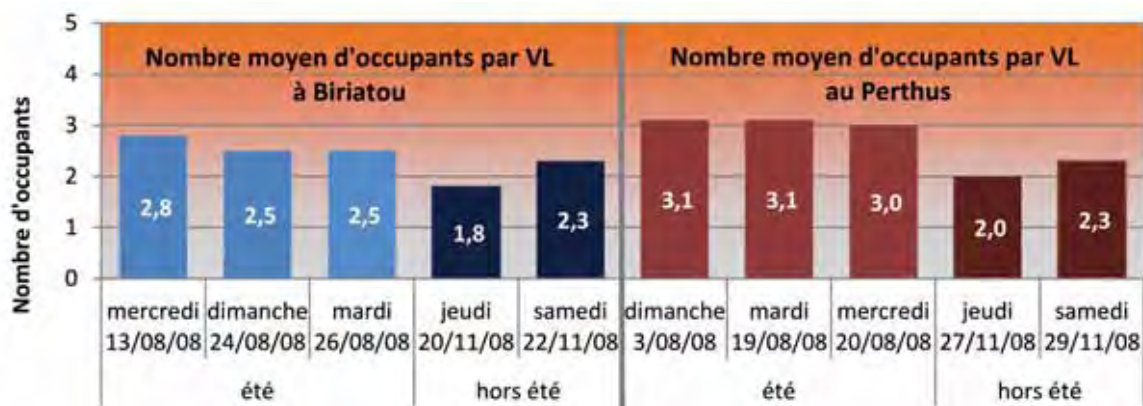
Les principaux résultats sont les suivants :

- Le taux d'occupation des véhicules s'avère supérieur à celui mesuré il y a quelques années avec des enquêtes immatriculation et des exploitations des enquêtes tourisme espagnoles qui était alors de 2 personnes par VL globalement sur toute la chaîne des Pyrénées. L'enquête de 2008 donne un taux d'occupation moyen de 2,47 personnes par VL au Perthus et de 2,22 personnes par VL à Bariatou.

**Tableau 6 : Taux d'occupation des VL (enquête VL 2008 sur autoroutes)**

	Bariatou		Perthus	
	Été	Hors été	Été	Hors été
<b>Nombre moyen d'occupants par VL</b>	<b>2,6</b>	<b>2,0</b>	<b>3,1</b>	<b>2,2</b>

**Graphique 19 : TAUX D'OCCUPATION DES VL (ENQUÊTE VL 2008 SUR AUTOROUTES)**



- En moyenne sur l'année 90% des VL qui franchissent la frontière sur les 2 autoroutes sont immatriculées en France ou en Espagne. L'immatriculation en France représente 80% au Perthus et 68% à Bariatou, celle en Espagne 10% au Perthus et 23% à Bariatou. En été la proportion des VL immatriculés dans des pays autres que la France et l'Espagne passe de 10 à 13%.

**Tableau 7 : Répartition de l'immatriculation des VL par pays en TMJA 2008  
(enquête VL 2008 sur autoroutes)**

A 63 Biriadou			A9 Le Perthus			Total des 2 autoroutes		
France	8 820	68%	France	16 323	80%	France	25 142	75%
Espagne	3 042	23%	Espagne	2 050	10%	Espagne	5 092	15%
Portugal	242	2%	Allemagne	555	3%	Allemagne	747	2%
Allemagne	192	1%	Italie	454	2%	Italie	549	2%
Royaume Uni	173	1%	Pays Bas	245	1%	Pays Bas	388	1%
Pays Bas	143	1%	Belgique	223	1%	Royaume Uni	340	1%
Belgique	100	1%	Royaume Uni	166	1%	Belgique	324	1%
Italie	95	1%	Suisse	165	1%	Portugal	263	1%
Suisse	61	0%	Portugal	20	0%	Suisse	225	1%
Autres pays	143	1%	Autres pays	201	1%	Autres pays	344	1%
<b>Total général</b>	<b>13 011</b>		<b>Total général</b>	<b>20 402</b>		<b>Total général</b>	<b>33 414</b>	

- Les motifs de déplacements sont majoritairement liés aux loisirs : quelle que soit la saison les motifs « week-end ou vacances » et « affaires personnelles - promenade » représentent 90% des déplacements. Les motifs liés au travail ou aux études représentent 10% des déplacements en moyenne sur l'année (16% en dehors de l'été).

**Tableau 8 : Motifs de déplacements (enquête VL 2008 sur autoroutes)**

Motifs	Biriadou				Perthus			
	Eté		Hors été		Eté		Hors été	
Domicile/travail ou scolaire	816	3,1%	817	7,9%	421	1,0%	704	4,4%
Affaires professionnelles	825	3,1%	945	9,2%	323	0,8%	1 053	6,6%
Affaires personnelles, promenades	13 302	50,0%	7 025	68,3%	16 910	40,2%	10 919	68,0%
Week-end ou vacances	11 314	42,5%	1 461	14,2%	23 851	56,7%	2 689	16,7%
Non renseigné	370	1,4%	42	0,4%	591	1,4%	699	4,4%
<b>Total</b>	<b>26 627</b>	<b>100,0%</b>	<b>10 288</b>	<b>100,0%</b>	<b>42 096</b>	<b>100,0%</b>	<b>16 063</b>	<b>100,0%</b>

- Sur les 2 autoroutes, aussi bien au Perthus qu'à Biriadou, et quelle que soit la saison, le trafic d'échange avec la France est largement prépondérant par rapport au transit. Les proportions sont pratiquement les mêmes en nombre de véhicules et en nombre de voyageurs : 92% en échange et 8% en transit en moyenne annuelle sur les 2 autoroutes. Le transit est plus élevé au Perthus, 9% en moyenne annuelle contre 6% à Biriadou, et il est plus élevé l'été : 13% au Perthus et 7% à Biriadou.

**Tableau 9 : Répartition échange/transit du trafic en VL par jour  
(enquête VL 2008 sur autoroutes)**

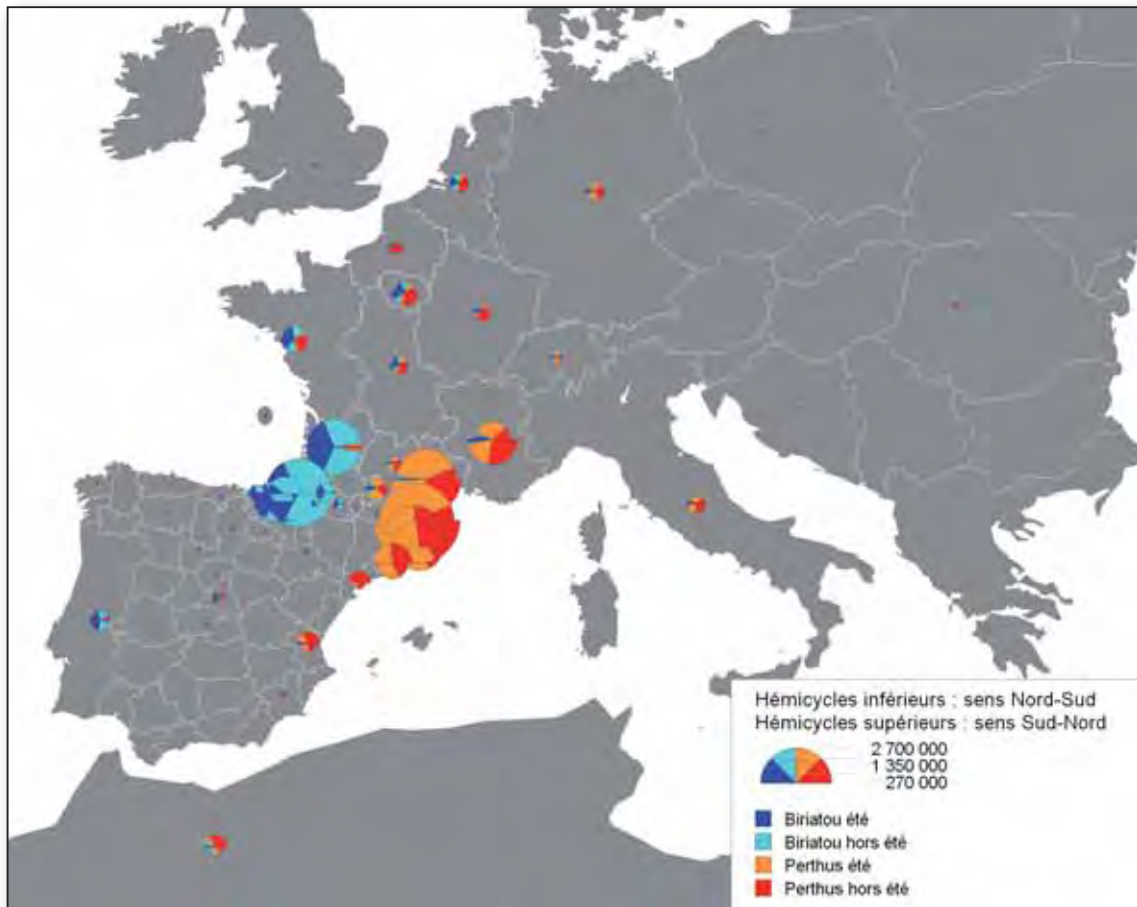
En VL/jour		Eté		Hors été		Annuel	
A63 Biriadou	Echange	24 791	93,1%	9 700	94,3%	12 215	93,9%
	Transit	1 837	6,9%	589	5,7%	797	6,1%
A9 Le Perthus	Echange	36 621	87,0%	14 825	92,3%	18 458	90,5%
	Transit	5 476	13,0%	1 239	7,7%	1 945	9,5%
Total des 2 autoroutes	Echange	61 412	89,4%	24 525	93,1%	30 673	91,8%
	Transit	7 313	10,6%	1 828	6,9%	2 742	8,2%

**Tableau 10 : Répartition échange/transit des déplacements en voyageurs par jour  
(enquête VL 2008 sur autoroutes)**

En voyageurs/jour		Eté		Hors été		Annuel	
A63 Biriadou	Echange	64 612	93,6%	19 853	95,0%	27 313	94,4%
	Transit	4 399	6,4%	1 047	5,0%	1 606	5,6%
A9 Le Perthus	Echange	113 299	87,6%	32 236	93,2%	45 747	90,8%
	Transit	16 063	12,4%	2 366	6,8%	4 649	9,2%
Total des 2 autoroutes	Echange	177 911	89,7%	52 089	93,9%	73 059	92,1%
	Transit	20 462	10,3%	3 413	6,1%	6 255	7,9%

La carte 25 ci-dessous visualise les origines et les destinations des voyageurs qui franchissent la frontière franco-espagnole en voiture par les 2 autoroutes :

**Carte 25 : Les origines et destinations des flux de voyageurs des 2 autoroutes  
(en nombre de voyageurs par an)**



Cartographie : Matthieu Niéto, stagiaire Services Géographiques de Toulouse.

Le BENELUX, l'Allemagne et l'Italie génèrent 70% du transit à travers la France en nombre de voyageurs qui franchissent la frontière en VL sur les 2 autoroutes.

Au sud des Pyrénées, l'Espagne génère 79% du transit à travers la France en nombre de voyageurs qui franchissent la frontière en VL sur les 2 autoroutes, le Portugal 9% et l'Afrique du Nord 12%.

Le trafic généré par le Portugal et l'Afrique du Nord est en transit à travers l'Espagne : il s'élève à environ 4900 voyageurs par jour en moyenne soit 6% du nombre de voyageurs qui franchissent la frontière franco-espagnole en VL sur les 2 autoroutes.

#### 4.1.2.2. PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE VL SUR LES PASSAGES CENTRAUX

L'enquête s'est déroulée en été et automne 2010 sur 4 passages centraux dans le sens France-Espagne :

- Les 4 passages enquêtés sont : la RN 134 au Somport, la RN 125 à Fos, la RN 22 au Pas de la Case et la RN 20 à Bourg Madame
- Période été : 2 jours ouvrables (mardi et jeudi) au mois d'août pendant 8 heures la journée. Initialement, il était prévu 1 jour ouvrable et 1 samedi mais l'utilisation de feux tricolores provisoires pour arrêter les véhicules est formellement interdite pendant les week-ends d'été.
- Période hors été : 1 jour ouvrable (mardi) et 1 dimanche au mois d'octobre pendant 8 heures la journée. Au Somport et à Fos, les intempéries ont conduit à réaliser l'enquête du dimanche en mars 2011.

L'échantillon recueilli s'élève à 8 878 questionnaires.

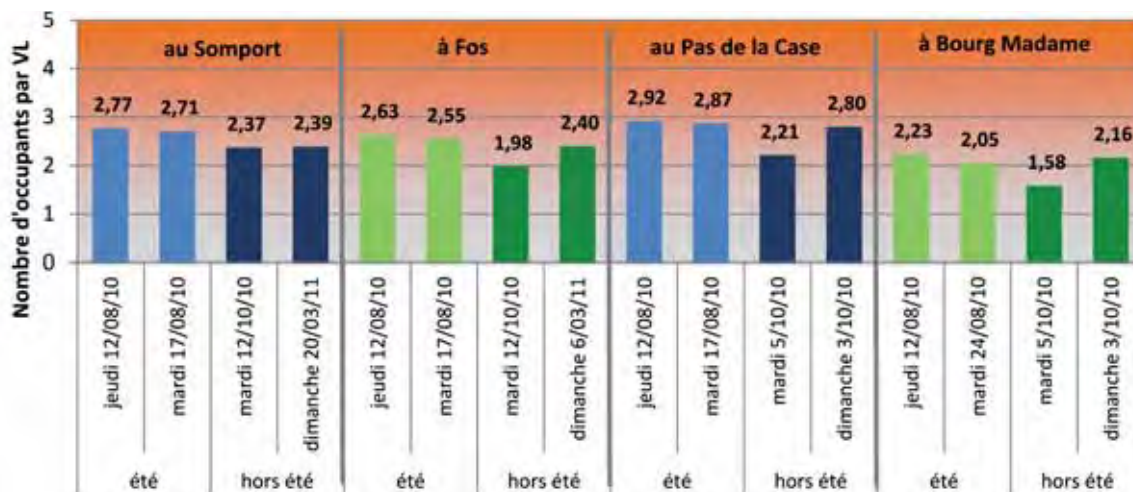
Les principaux résultats sont les suivants :

- Comme sur les autoroutes, le taux d'occupation des véhicules s'avère supérieur à celui mesuré il y a quelques années avec des enquêtes immatriculation et des exploitations des enquêtes tourisme espagnoles qui était alors de 2 personnes par VL globalement sur toute la chaîne des Pyrénées. L'enquête de 2010 donne un taux d'occupation moyen de 2,48 personnes par VL au Somport, 2,21 à Fos, 2,51 au Pas de la Case et 1,83 à Bourg Madame soit une moyenne de 2,19 personnes par VL sur l'ensemble des 4 passages centraux.

**Tableau 11 : Taux d'occupation des VL (enquête VL 2010 sur passages centraux)**

	Somport		Fos		Pas de la Case		Bourg Madame	
	Été	Hors été	Été	Hors été	Été	Hors été	Été	Hors été
Nombre moyen d'occupants par VL	<b>2,74</b>	<b>2,37</b>	<b>2,59</b>	<b>2,10</b>	<b>2,90</b>	<b>2,38</b>	<b>2,14</b>	<b>1,74</b>

**Graphique 20 : TAUX D'OCCUPATION DES VL (ENQUÊTE VL 2010 SUR PASSAGES CENTRAUX)**



- En moyenne sur l'année 96% des VL qui franchissent la frontière sur les 4 passages centraux sont immatriculés en France ou en Espagne. La répartition des immatriculations entre la France et l'Espagne varie beaucoup d'un point de passage à l'autre :
  - Relatif équilibre au Somport et à Bourg Madame : respectivement 54/40% et 47/49%
  - Prépondérance des immatriculations en France à Fos et au Pas de la Case : respectivement 83/15% et 93/2%

**Tableau 12 : Répartition de l'immatriculation des VL par pays en TMJA 2010 (enquête VL 2010 sur passages centraux)**

	Somport		Fos		Pas de la Case		Bourg Madame		Total général	
France	641	54%	3 817	83%	6 396	93%	3 475	47%	14 329	72%
Espagne	485	40%	705	15%	146	2%	3 572	49%	4 908	24%
Andorre	0	0%	0	0%	169	2%	125	2%	294	1%
Royaume-Uni	27	2%	22	0%	31	0%	14	0%	94	0%
Belgique	4	0%	22	0%	37	1%	15	0%	79	0%
Allemagne	12	1%	11	0%	18	0%	29	0%	70	0%
Portugal	1	0%	16	0%	8	0%	33	0%	59	0%
Autres pays	28	2%	15	0%	75	1%	87	1%	205	1%
<b>Total</b>	<b>1 198</b>		<b>4 608</b>		<b>6 881</b>		<b>7 351</b>		<b>20 038</b>	





- Les motifs des déplacements sont majoritairement liés aux affaires personnelles c'est-à-dire principalement ici les courses et les achats. En moyenne sur l'année et sur les 4 points de passage, ce motif représente plus de la moitié du trafic (58%). Les motifs liés aux loisirs (vacances, week-end, promenade) représentent 30% du trafic et ceux liés au travail et aux études 10%.

Tableau 13 : Motifs des déplacements (enquête VL 2010 sur passages centraux)

	Somport		Fos		Pas de la Case		Bourg Madame									
	Été	Hors été	Été	Hors été	Été	Hors été	Été	Hors été								
Domicile-Travail (ou scolaire)	46	2%	45	4%	119	2%	59	1%	103	1%	165	3%	934	10%	1 532	22%
Affaires professionnelles	24	1%	8	1%	45	1%	99	2%	87	1%	18	0%	420	5%	210	3%
Affaires personnelles	268	13%	276	26%	2 590	44%	3 049	70%	5 524	52%	5 111	83%	3 731	41%	3 135	45%
Loisirs vacances week-end	766	39%	533	51%	807	14%	443	10%	509	5%	398	6%	2 033	22%	778	11%
Loisirs promenade	870	44%	151	14%	2 235	38%	617	14%	4 255	40%	368	6%	1 803	20%	1 156	17%
Autres	12	1%	29	3%	91	2%	85	2%	78	1%	87	1%	244	3%	177	3%
Total	1 986		1 042		5 887		4 352		10 556		6 147		9 165		6 988	

- Sur les 4 passages centraux, et quelle que soit la saison, le trafic des VL est presque exclusivement du trafic d'échange avec la France. Le trafic de transit est pratiquement nul au Somport (0,3%) et inférieur à 1% à Fos. Au Pas de la Case et à Bourg Madame, le trafic de transit est plus important - respectivement 2 et 2,2% parce qu'il intègre le trafic entre l'Espagne et l'Andorre qui représente les 2/3 du trafic de transit de ces 2 passages.

Tableau 14 : Répartition échange/transit du trafic en VL par jour (enquête VL 2010 sur passages centraux)

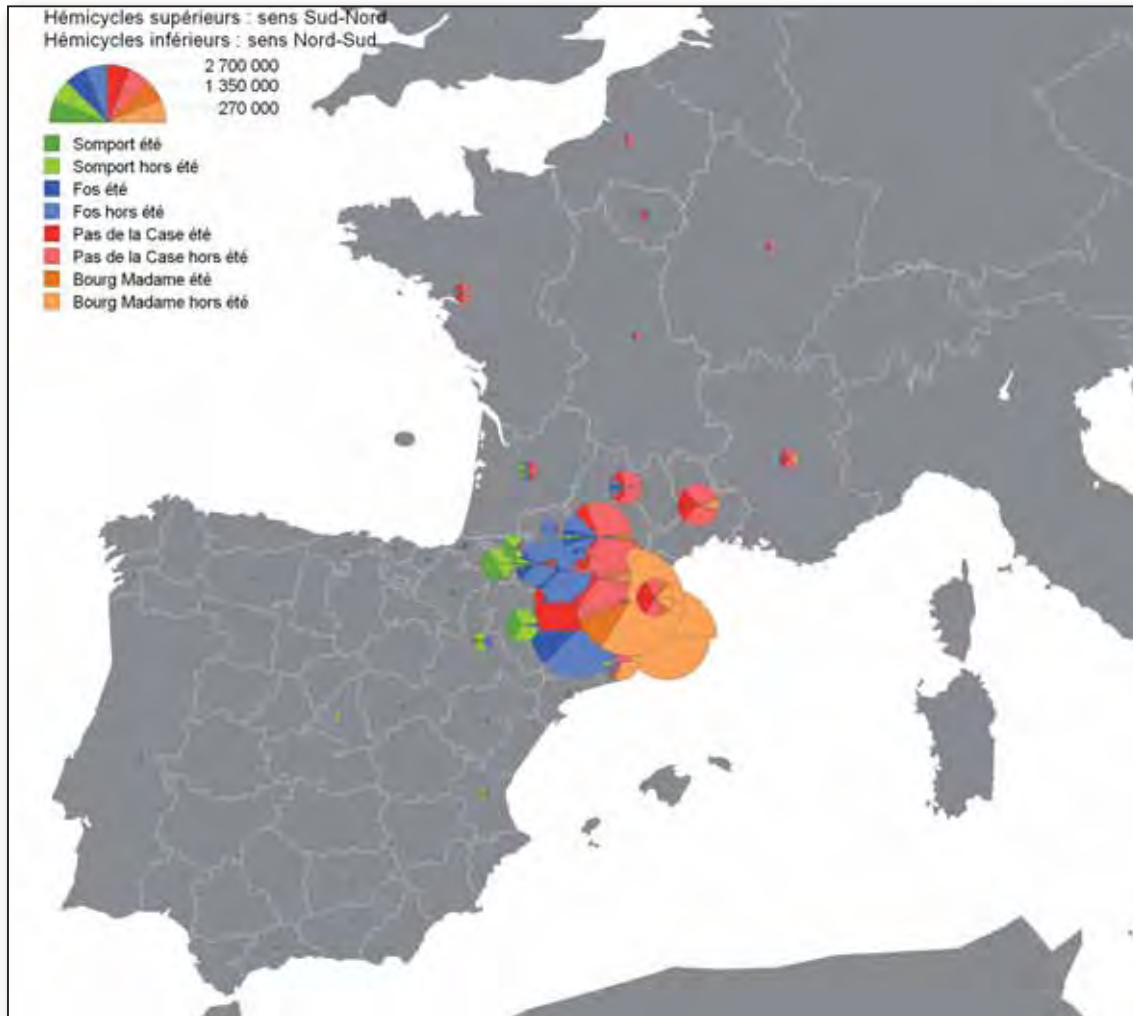
En VL/jour		Été		Hors été		Annuel	
Somport	Echange	1 966	99,0%	1 041	100,0%	1 195	99,7%
	Transit	20	1,0%		0,0%	3	0,3%
Fos	Echange	5 869	99,7%	4 311	99,1%	4 571	99,2%
	Transit	17	0,3%	41	0,9%	37	0,8%
Pas de la Case	Echange	10 311	97,7%	6 032	98,2%	6 745	98,0%
	Transit	245	2,3%	113	1,8%	135	2,0%
Bourg Madame	Echange	9 005	98,2%	6 830	97,7%	7 193	97,8%
	Transit	161	1,8%	159	2,3%	159	2,2%
Total des 4 passages	Echange	27 151	98,4%	18 214	98,3%	19 704	98,3%
	Transit	443	1,6%	313	1,7%	335	1,7%

Tableau 15 : Répartition échange/transit des déplacements en voyageurs par jour (enquête VL 2010 sur passages centraux)

En voyageurs/jour		Été		Hors été		Annuel	
Somport	Echange	5 402	99,3%	2 472	100,0%	2 960	99,8%
	Transit	37	0,7%		0,0%	6	0,2%
Fos	Echange	15 200	99,7%	9 031	98,7%	10 059	99,0%
	Transit	42	0,3%	116	1,3%	104	1,0%
Pas de la Case	Echange	29 882	97,8%	14 399	98,5%	16 980	98,3%
	Transit	683	2,2%	223	1,5%	300	1,7%
Bourg Madame	Echange	19 263	98,2%	11 791	96,8%	13 036	97,1%
	Transit	361	1,8%	387	3,2%	383	2,9%
Total des 4 passages	Echange	69 747	98,4%	37 693	98,1%	43 035	98,2%
	Transit	1 123	1,6%	726	1,9%	792	1,8%

La carte 26 ci-dessous visualise les origines et les destinations des voyageurs qui franchissent la frontière franco-espagnole en voiture par les 4 passages centraux Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg Madame :

**Carte 26 : Les origines et destinations des flux de voyageurs des 4 passages centraux (en nombre de voyageurs par an)**



Cartographie : Matthieu Niéto, stagiaire Services Géographiques de Toulouse.

Au Nord des Pyrénées, globalement, 94% du trafic des VL franchissant la frontière par les 4 points de passages Somport, Fos, Pas de la Case et Bourg Madame est généré par les 3 régions françaises proches des Pyrénées, Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

Le grand échange, (échange avec la France au-delà des 3 régions proches des Pyrénées) s'élève à 4% du trafic des 4 passages et il passe majoritairement par le Pas de la Case (71% du grand échange au Pas de la Case).

Au Sud de la France, le Pas de la Case dessert uniquement l'Andorre. Le trafic des 3 autres passages est généré à 47% par la province de Gérone, à 35% par celle de Lérida et à 14% par les provinces de Barcelone, Huesca et Saragosse.



### 4.1.3. ESTIMATION DU FLUX DE VOYAGEURS EN VÉHICULES LÉGERS

Le flux de voyageurs qui traversent les Pyrénées par la route en véhicule léger est estimé à partir d'une part des trafics mesurés par les comptages, et d'autre part, du taux d'occupation des véhicules.

Les taux d'occupation pris en compte dans le présent document résultent des enquêtes présentées dans les chapitres 4.2.1 et 4.2.2 :

- 2,47 voyageurs par voiture sur l'autoroute A9 au Perthus
- 2,22 voyageurs par voiture sur l'autoroute A63 à Bariatou
- 2,19 voyageurs par voiture en moyenne sur les 4 passages centraux enquêtés. Ce taux d'occupation sera appliqué au trafic de tous les autres passages centraux ainsi qu'aux passages côtiers non autoroutiers.

*A noter que jusqu'en 2007, le taux d'occupation utilisé était celui mesuré lors d'enquêtes immatriculation et confirmé par une exploitation des enquêtes tourisme en 2004. Il s'élevait à 2 voyageurs par VL sur l'ensemble des franchissements. En 2008, le calcul des flux de voyageurs avait intégré le résultat de l'enquête VL sur les 2 autoroutes.*

De même, la répartition échange/transit à travers la France prise en compte dans le présent document résulte des enquêtes présentées dans les chapitres 4.2.1 et 4.2.2 :

- 9,2% de transit sur l'autoroute A9 au Perthus
- 5,6% de transit sur l'autoroute A63 à Bariatou
- 0,8% de transit en moyenne sur les 4 passages centraux enquêtés en excluant du transit le trafic Espagne-Andorre. Ce taux de transit sera appliqué au trafic de tous les autres passages centraux ainsi qu'aux passages côtiers non autoroutiers.

*A noter que jusqu'en 2007, le pourcentage de transit utilisé était celui extrapolé lors d'enquêtes immatriculation et confirmé par une exploitation des enquêtes tourisme en 2004. Il s'élevait à 15% en moyenne sur l'ensemble des franchissements. En 2008, le calcul des flux de voyageurs avait intégré le résultat de l'enquête VL sur les 2 autoroutes et avait appliqué le taux moyen des autoroutes (8% de transit) aux autres franchissements.*

Le flux total de voyageurs ainsi obtenu, et la répartition échange/transit, figurent dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 16 : Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2009 et répartition échange-transit (en millions de voyageurs par an)**

	TMJA (en VL/jour)	taux de remplissage des VL	nombre de voyageurs par an (en millions)	%transit	voyageurs en transit (en millions/an)	voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Perthus	20 592	2,47	18,56	9,2%	1,71	16,86
A63 Bariatou	14 389	2,22	11,66	5,6%	0,65	11,01
les 4 passages centraux enquêtés	20 732	2,19	16,57	0,8%	0,13	16,44
les autres passages centraux	19 481	2,19	15,57	0,8%	0,12	15,45
les autres passages côtiers	44 988	2,19	35,96	0,8%	0,29	35,67
total	120 182	2,24	98,33	3,0%	2,91	95,42
<b>arrondi *</b>			<b>98,3</b>		<b>2,9</b>	<b>95,4</b>

L'ajustement des taux d'occupations des VL conduit à une augmentation du nombre de voyageurs franchissant les Pyrénées en VL importante par rapport à 2008 (98,3 millions de voyageurs par an en 2009 pour 92,0 millions en 2008 soit + 6,8%) alors que le trafic des VL a pratiquement stagné (+ 0,5% pendant la même période, 120 200 VL par jour en 2009 et 119 700 en 2008).

L'ajustement de la répartition échange/transit conduit à une diminution brutale du transit qui est passé de 15% sur la base des anciennes enquêtes immatriculation à 3% en moyenne aujourd'hui. Il est probable que l'érosion du transit s'est faite progressivement depuis plusieurs années.

La carte 27 ci-dessous visualise les origines et les destinations des voyageurs qui franchissent la frontière franco-espagnole en voiture par les autoroutes et l'ensemble des passages intérieurs (62,3 millions de voyageurs). Seuls n'ont pas été représentés, pour des raisons de lisibilité, les flux qui empruntent les passages côtiers et qui représentent 36,0 millions de voyageurs à très courtes distances.

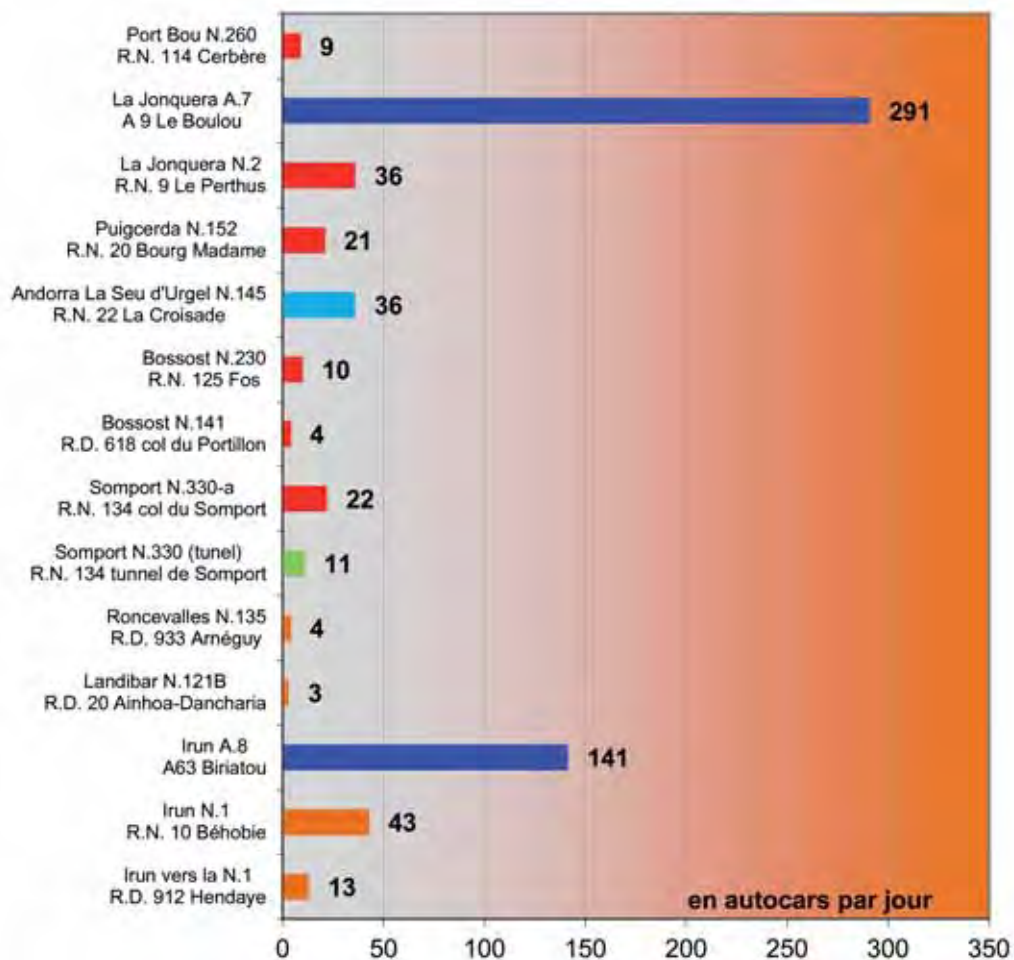
**Carte 27 : Les origines et destinations des flux de voyageurs par la route en voiture (en nombre de voyageurs par an)**



Cartographie : Matthieu Niéto, stagiaire Services Géographiques de Toulouse.

#### 4.1.4. TRAFIC D'AUTOCARS

**Graphique 21 : Trafics moyens journaliers annuels des autocars en 2009  
(total des deux sens de circulation)**



Sources : Espagne: Ministerio de Fomento ; France ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Le graphique 21 ci-dessus qui représente le trafic moyen journalier des autocars résulte de sources très variables :

- Les barres rouges proviennent de la « Mapa de trafico 2009 » de la DG Carreteras
- Les barres orange sont des données 2006 de la DG Carreteras, la Navarre n'a pas effectué de comptages autocars depuis cette date.
- Le trafic du tunnel du Somport est donné par le centre d'exploitation du tunnel
- Le trafic de la Croisade (RN22 accès au Pas de la Case) date de 2005, la station silhouette française a été démontée depuis (barre bleu clair)
- Le trafic du Boulou a été calculé à partir du comptage automatique silhouette de la nouvelle station EPM du Perthus qui a donné pour 2010 3,6% d'autocars par rapport au trafic PL total.
- Le trafic de Biriatoú a été calculé à partir du pourcentage calculé en 2006<sup>6</sup> (1,8%) et appliqué au trafic PL de 2009.

En raison de l'interdiction de circuler en France sur la RN 9 au Perthus et sur la RN 114 à Cerbère, les 36 autocars/jour enregistrés en moyenne en Espagne sur la N.2 à La Jonquera et les 9 autocars/jour comptabilisés sur la N.260 à la hauteur de Portbou ont dû changer d'itinéraire et emprunter l'autoroute pour traverser la frontière.

<sup>6</sup>Jusqu'en 2006, le trafic autocars de Biriatoú était calculé à partir des comptages silhouettes de la station HESTIA de Biarritz. Cette station a été démontée depuis.

En 2009, environ 600 autocars par jour ont traversé la frontière dans un sens ou dans l'autre (sans tenir compte des trafics Portbou N.260 – Cerbère R.N. 114 et La Jonquera N.2 – Le Perthus R.N. 9) et 72 % d'entre eux ont emprunté les autoroutes du littoral.

L'estimation du nombre d'autocars qui franchit la frontière franco-espagnole a diminué depuis la dernière estimation (650 autocars par jours en 2006). Ce résultat est cohérent avec les analyses de la mobilité des Français issues de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 qui montre une importante diminution de la part de l'autocar dans les déplacements longue distance (division par 2 entre 1994 et 2008).

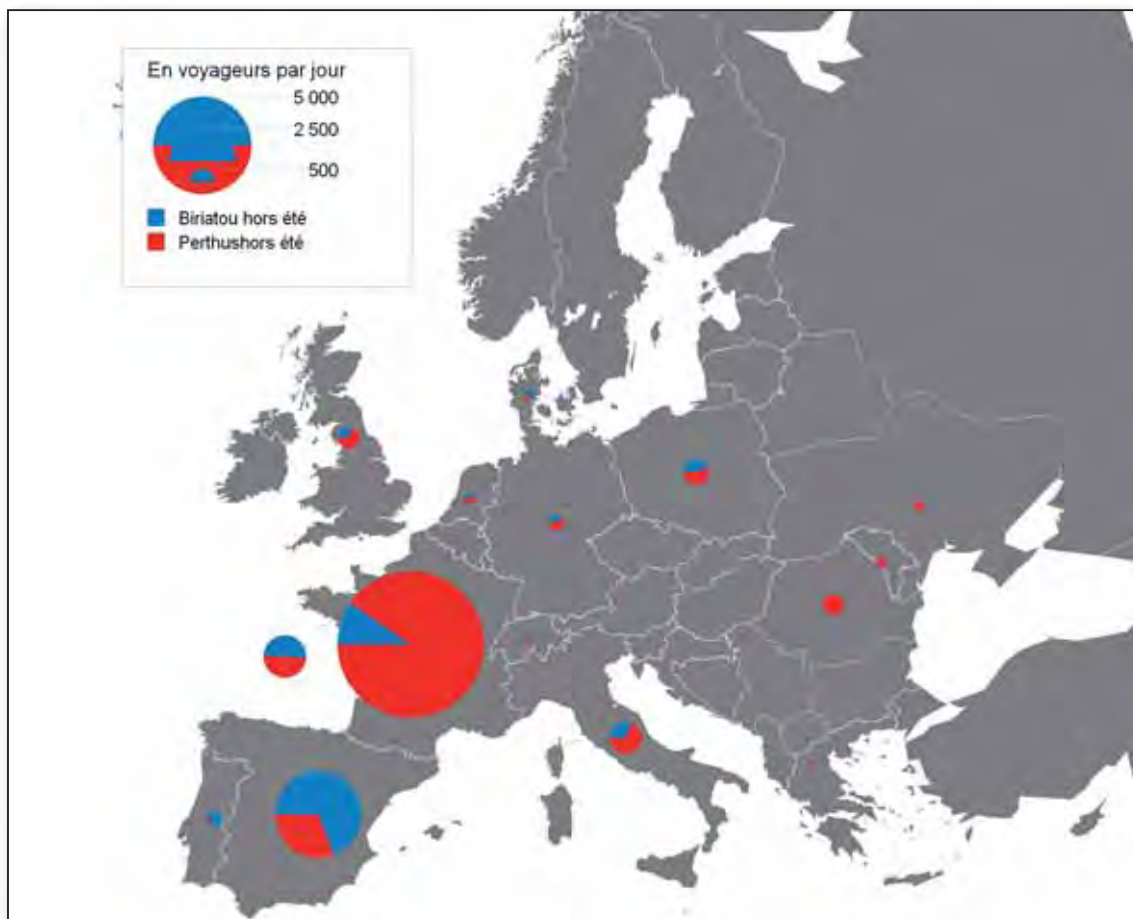
#### 4.1.5. LES ENQUÊTES AUTOCARS

##### 4.1.5.1. L'ENQUÊTE 2007 SUR LES 2 AUTOROUTES

Les résultats de l'enquête autocars 2007 sur les 2 autoroutes ont été présentés dans le document n° 5. Le présent paragraphe a pour but de rappeler les principaux résultats (taux d'occupation, répartition échange-transit) et de présenter des éléments de comparaison avec les résultats des enquêtes VL.

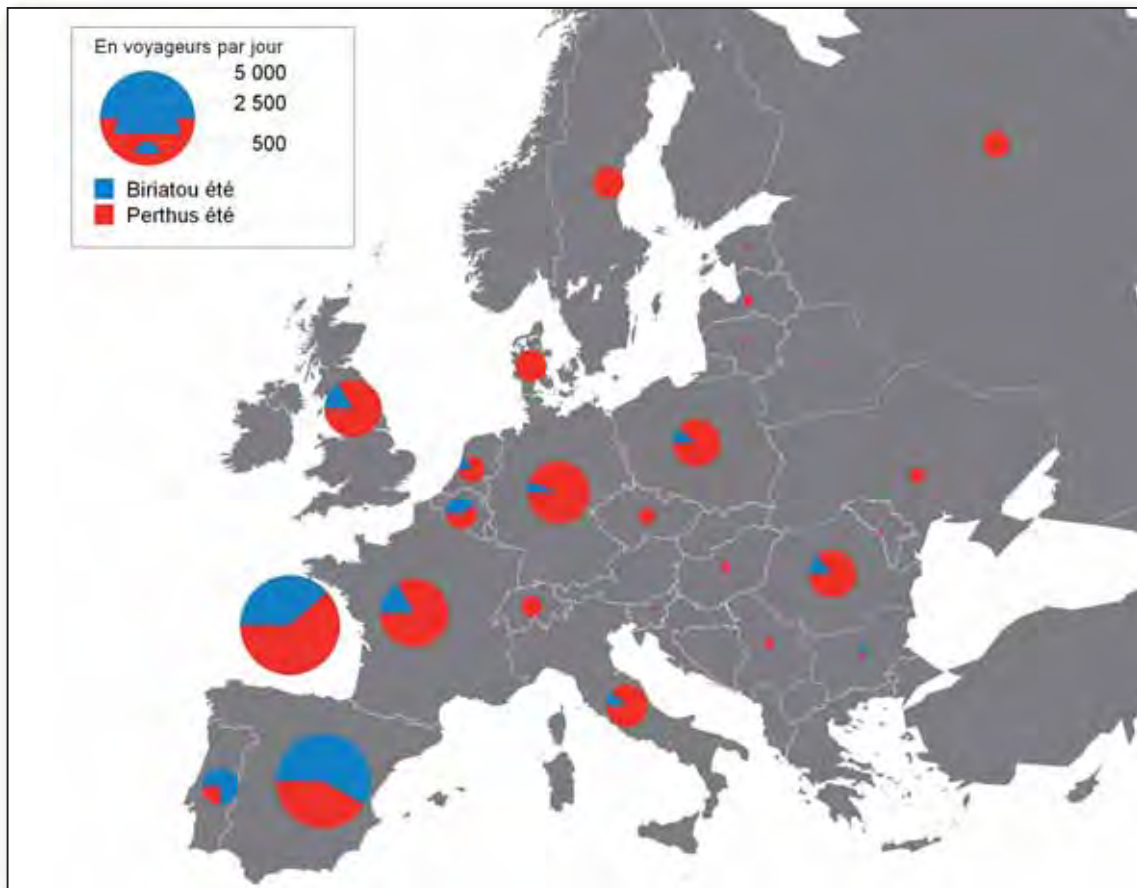
- Taux d'occupation : le nombre moyen de places offertes est 52 par autocar. Le nombre moyen de passagers est de 38 par autocar (y compris les autocars vides), soit un taux d'occupation moyen de 72 % ;  
La part des autocars vide est de :
  - 10 % des autocars à Biriadou (11% en été et 9% hors été)
  - 6 % au Perthus (8% en été et 2% hors été).
- En moyenne sur l'année et sur les 2 autoroutes, 44% des voyageurs en autocars sont français, 21% sont espagnols et 7,5% viennent d'Amérique du Nord et du Sud et d'Australie (dans les 2 cartes ci-après, ils sont représentés par le cercle situés dans l'océan Atlantique) .

**Carte 28 : Nationalité des voyageurs franchissant la frontière en autocars sur les 2 autoroutes hors saison**



Cartographie : Matthieu Niéto, stagiaire Services Géographiques de Toulouse.

Carte 29 : Nationalité des voyageurs franchissant la frontière en autocars sur les 2 autoroutes en été



Cartographie : Matthieu Niéto, stagiaire Services Géographiques de Toulouse.

- Sur les 2 autoroutes, hors été, 78% des autocars effectuent du trafic d'échange avec la France et transportent 82% des voyageurs qui franchissent la frontière en autocars. En été, les 2 autoroutes ont des structures de trafic très différentes : à Biriattou, l'échange est toujours prépondérant avec 64% des autocars et 61% des voyageurs ; au Perthus par contre 66% des autocars et 70% des voyageurs sont en transit à travers la France. En moyenne annuelle sur les 2 autoroutes, la répartition échange/transit s'élève à 69%-31% en nombre d'autocars et à 72%-28% en nombre de voyageurs.

Tableau 17 : Répartition échange/transit du trafic en autocars par jour (enquête autocars 2007 sur les autoroutes)

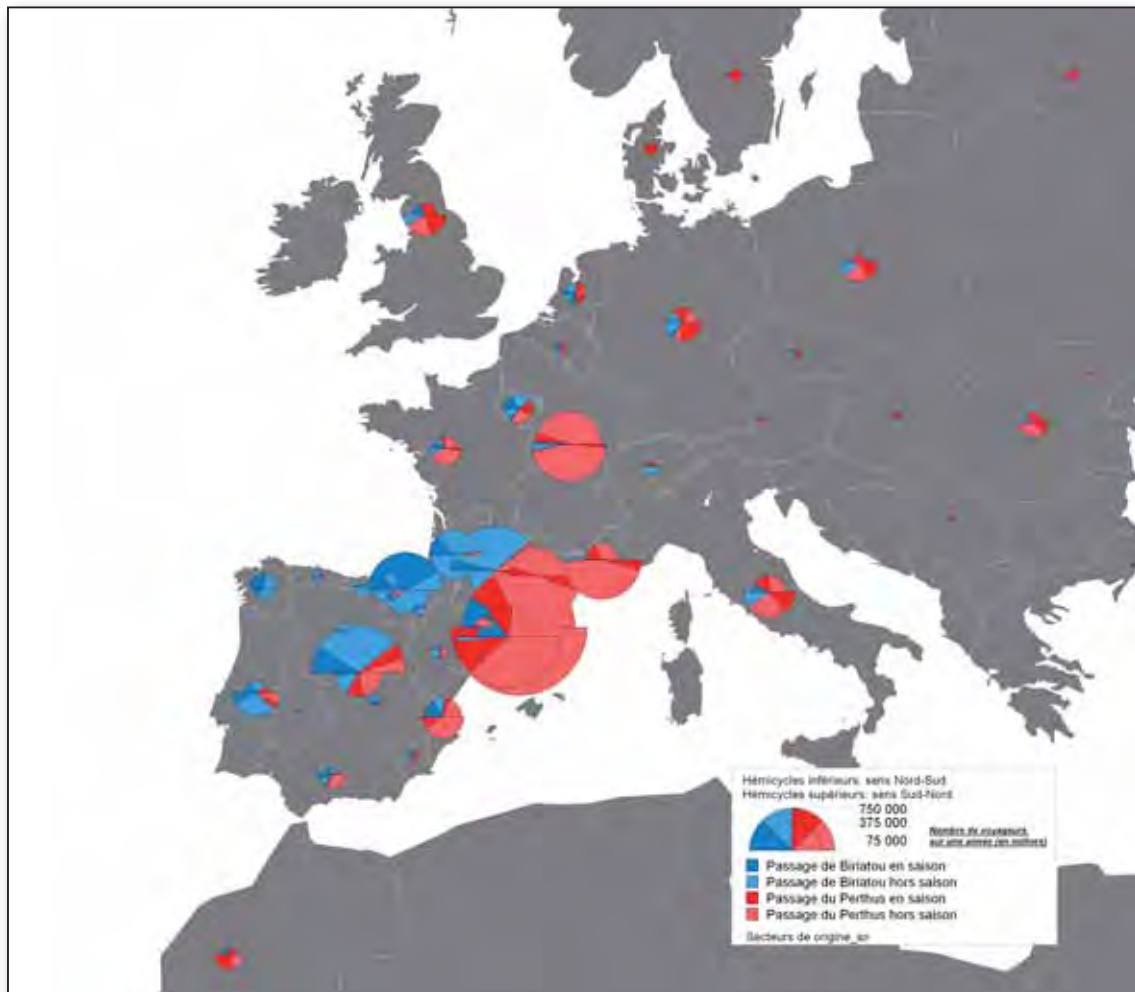
En autocars/jour		Eté		Hors été		Annuel	
<b>A63 Biriattou</b>	Echange	133	64%	111	78%	115	75%
	Transit	74	36%	32	22%	39	25%
<b>A9 Le Perthus</b>	Echange	163	34%	235	78%	223	67%
	Transit	316	66%	68	22%	109	33%
<b>Total des 2 autoroutes</b>	Echange	296	43%	346	78%	338	69%
	Transit	390	57%	100	22%	148	31%

Tableau 18 : Répartition échange/transit du trafic en voyageurs par an (enquête autocars 2007 sur les autoroutes)

En voyageurs/jour		Eté		Hors été		Annuel	
<b>A63 Biriattou</b>	Echange	4 302	61%	3 899	78%	3 966	74%
	Transit	2 728	39%	1 124	22%	1 391	26%
<b>A9 Le Perthus</b>	Echange	5 562	30%	9 925	83%	9 198	71%
	Transit	12 719	70%	1 962	17%	3 755	29%
<b>Total des 2 autoroutes</b>	Echange	9 864	39%	13 824	82%	13 164	72%
	Transit	15 447	61%	3 086	18%	5 146	28%

La carte 30 ci-dessous visualise les origines et les destinations des voyageurs qui franchissent la frontière franco-espagnole en autocars sur les 2 autoroutes.

**Carte 30 : Origine et destination des voyageurs qui franchissent la frontière en autocars sur les 2 autoroutes**



Cartographie : Matthieu Niéto, stagiaire Services Géographiques de Toulouse.

#### 4.1.5.2. L'ENQUÊTE 2010 SUR LES PASSAGES CENTRAUX

Les autocars ont été enquêtés sur les 4 passages centraux en même temps que les VL en 2010. Bien que l'échantillon recueilli soit très faible (59 questionnaires dont 34 au Pas de la Case et 22 au Somport), on peut en tirer 2 caractéristiques :

- Le taux d'occupation est pratiquement identique de celui observé sur les autoroutes
- Il n'y a pas d'autocars en transit si on exclut le trafic Espagne-Andorre.

#### 4.1.6. ESTIMATION DU FLUX DE VOYAGEURS EN AUTOCARS

Le flux de voyageurs qui traversent les Pyrénées par la route en autocars est estimé à partir d'une part des trafics mesurés par les comptages, et d'autre part, du taux d'occupation des véhicules.

Les taux d'occupation pris en compte dans le présent document résultent des enquêtes 2007 sur les autoroutes et 2010 sur les passages centraux

- 38 voyageurs par autocars en moyenne sur toute la chaîne

De même, la répartition échange/transit à travers la France prise en compte dans le présent document résulte des 2 enquêtes 2007 et 2010 :

- 29% de transit sur l'autoroute A9 au Perthus
- 26% de transit sur l'autoroute A63 à Biriatoú





- pas de transit sur les 4 passages centraux enquêtés en excluant du transit le trafic Espagne-Andorre. Cette absence de transit sera appliquée au trafic de tous les autres passages centraux ainsi qu'aux passages côtiers non autoroutiers.

A noter que jusqu'en 2008, le pourcentage de transit utilisé sur toute la chaîne était la moyenne de celui observé sur les autoroutes soit 28%.

Le flux total de voyageurs ainsi obtenu, et la répartition échange/transit, figurent dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 19 : Estimation du nombre de voyageurs ayant traversé les Pyrénées dans les deux sens en 2009 et répartition échange-transit (en millions de voyageurs par an)**

	TMJA (en autocars par jour)	taux de remplissage	nombre de voyageurs par an (en millions)	%transit	voyageurs en transit (en millions/an)	voyageurs en échange (en millions/an)
A9 Perthus	291	38	4,04	29%	1,17	2,87
A63 Bariatou	141	38	1,96	26%	0,51	1,45
passages centraux	111	38	1,54	0%	-	1,54
autres passages côtiers	56	38	0,78	0%	-	0,78
total	599	38	8,31	20%	1,68	6,63
arrondi *			8,3		1,7	6,6

L'ajustement de la répartition échange/transit sur les passages non autoroutiers conduit à une diminution brutale du transit qui est passé de 28% en 2008 sur la base de la moyenne des autoroutes à 20% en moyenne aujourd'hui.

#### 4.1.7. EXPLOITATION DE L'ENQUÊTE TOURISME DE L'IET

L'Instituto de Estudios Turísticos (IET, Institut d'études touristiques) est un organisme intégré au secrétariat d'État au Tourisme du Ministère de l'Industrie, de l'Énergie et du Tourisme espagnol. Il étudie les facteurs qui ont une influence sur le tourisme et se charge de la collecte et de l'évaluation des informations et données touristiques, ainsi que de l'élaboration des statistiques correspondantes. L'IET publie en particulier des informations sur le nombre annuel et les caractéristiques des visiteurs étrangers non résidents qui se rendent en Espagne.

Le recueil est réalisé sous la forme d'une collecte mensuelle d'informations aux points frontaliers, quel que soit le mode d'accès utilisé (routes, aéroports, ports maritimes ou rail). En ce qui concerne la route, les résultats proviennent d'une évaluation du taux moyen d'occupation et de la nationalité des différents types de véhicules qui entrent par 22 points de passage frontaliers. Pour les autres modes de transport, des enquêtes ont lieu dans 17 aéroports répartis sur l'ensemble du territoire espagnol, dans les 6 principaux ports de passagers et au terminal de ferries du port d'Algésiras (dont l'importance en termes de flux de voyageurs à certaines époques de l'année exige un traitement différencié), et auprès des passagers des trains des lignes internationales en provenance de la France et du Portugal.

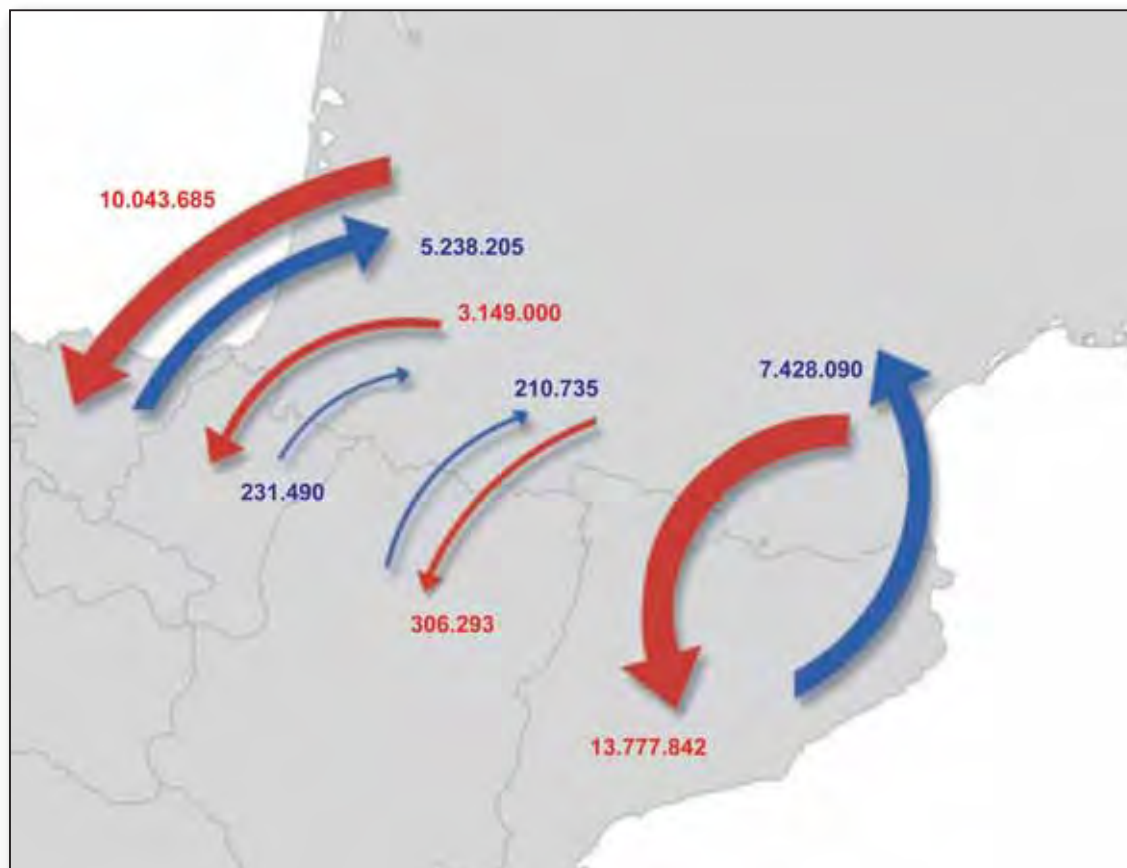
Les déplacements des voitures et autocars sont analysés en fonction des critères suivants :

- Nombre de personnes ne résidant pas en Espagne entrant sur le territoire espagnol (base de données FRONTUR).
- Nombre de personnes résidant en Espagne entrant sur le territoire français (base de données FAMILITUR).

Ces informations sont complétées par des données statistiques émanant d'autres organismes :

- Données touristiques du Portugal (DG Turismo).
- Migrations alternantes comptabilisées en Espagne (INE) et en France (INSEE).
- Migrations en provenance ou à destination du Maghreb (opération « Passage du détroit »).

Carte 31 : Nombre de voyageurs résidant en France (ou au-delà) entrant en Espagne par la route (flèches rouges) et nombre de voyageurs résidant en Espagne sortant d'Espagne par la route (flèches bleues), estimés à partir des enquêtes de tourisme en 2009



Source : IET.

En 2009, 27,3 millions de voyageurs résidant en France sont entrés en Espagne et 13,1 millions de voyageurs résidant en Espagne sont sortis d'Espagne par la route. Au total, avec ceux qui résident dans les autres pays, ce sont 46 millions de voyageurs qui ont traversé la frontière franco-espagnole en 2009 par sens de circulation.

Plus de la moitié des résidents français effectuent le déplacement pour des motifs personnels, tandis que pour les Espagnols le loisir et les vacances sont les principaux motifs des déplacements à travers les Pyrénées. Comme les résidents en France sont plus nombreux à traverser la frontière que les résidents en Espagne, les motifs personnels représentent la moitié des déplacements à la frontière franco-espagnole pour les résidents des deux pays. Le Tableau 20 indique les autres des motifs de voyage et leur importance dans l'ensemble des déplacements.

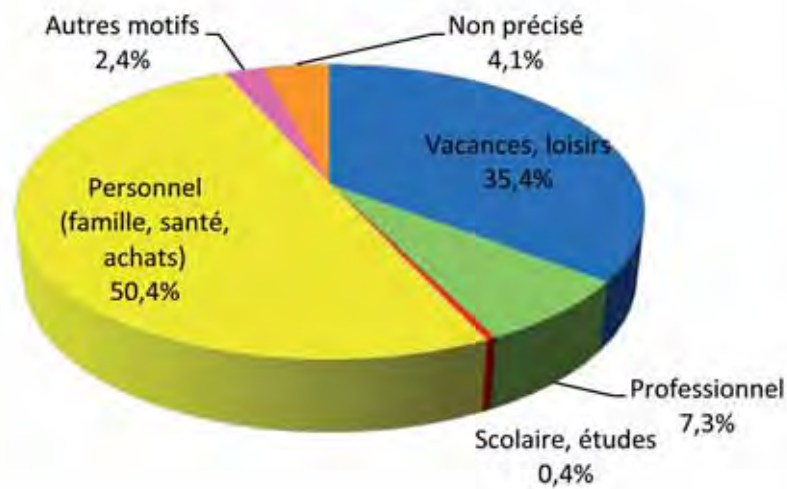
Tableau 20 : Répartition des voyageurs (résidant en Espagne et en France) franchissant la frontière en VL et autocars par motif.

Motif	Nord-sud (1)		Sud-nord (2)		Total
	Voiture	Autocar	Voiture	Autocar	
Vacances, loisirs	28,5%	62,1%	45,2%	63,4%	35,3%
Professionnel	4,4%	0,9%	14,4%	1,2%	7,3%
Scolaire, études	0,2%	4,8%	0,5%	3,3%	0,4%
Personnel (famille, santé, achats)	59,3%	5,6%	37,2%	1,5%	50,4%
Autres motifs	2,1%	1,0%	2,8%	8,1%	2,4%
Non précisé	5,5%	25,5%	0,0%	22,5%	4,1%
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

(1) voyageurs résidant en France

(2) voyageurs résidant en Espagne

**Graphique 22 : Répartition des voyageurs (résidant en Espagne et en France) franchissant la frontière en VL et autocars par motif.**



Le Tableau 21 présente la nationalité des voyageurs qui sont entrés en Espagne en franchissant les Pyrénées par la route. 83% d'entre eux sont français. Les autres nationalités représentées sont réparties entre le reste de pays européens. Parmi les destinations favorites au Sud des Pyrénées, figurent les Communautés autonomes frontalières de Catalogne (50%), du Pays Basque (26%) et de Navarre (10%) soit un total de 86%. Les autres régions espagnoles représentent 8% des destinations, les voyageurs en transit à travers l'Espagne s'élèvent à 6%.

**Tableau 21 : Flux sens Nord-Sud par la route : 32,96 millions de voyageurs. Répartition par nationalité et par région de destination**

Nationalité des voyageurs qui entrent en Espagne par la frontière française	%	Région de destination en Espagne	%
France	83%	Catalogne	50%
Allemagne	2%	Pays Basque	26%
Pays Bas	1%	Navarre	10%
Royaume Uni	1%	Valence	2%
Belgique	1%	Andalousie	1%
Portugal	1%	Madrid	1%
Italie	1%	Castille et Léon	1%
Suisse	1%	Aragon	1%
Pays nordiques	1%	autres régions	2%
Autres pays européens	8%	Voyageurs en transit	6%
Reste du monde	1%		

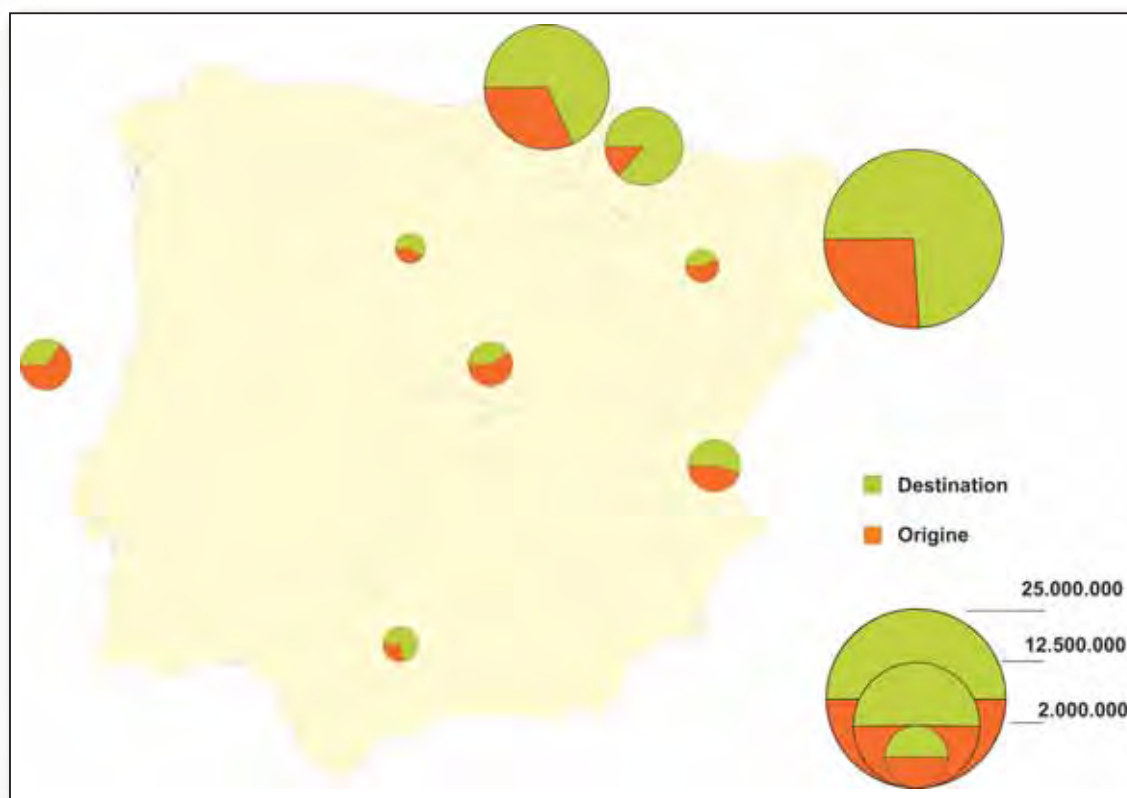
Le Tableau 22 montre le sens inverse c'est à dire les Communautés d'origine des voyageurs espagnols qui sont sortis d'Espagne par la route en franchissant la frontière des Pyrénées et les pays de destination. Les plus nombreux viennent de Catalogne (45%) et du Pays Basque (31%). Les destinations favorites sont la France avec 55% et l'Andorre avec 29%.

**Tableau 22 : Flux sens Sud-Nord par la route : 13,11 millions de voyageurs.  
Répartition par région d'origine et par pays de destination**

Région d'origine en Espagne	%	Pays de destination	%
Catalogne	45%	France	55%
Pays Basque	31%	Andorre	29%
Valence	5%	Reste du monde	16%
Navarre	4%		
Madrid	4%		
Aragon	3%		
Castille et Léon	2%		
Andalousie	1%		
autres régions	7%		

La Carte 32 visualise les entrées d'étrangers (en vert) et les sorties d'Espagnols (en orange) par la frontière française, par communauté autonome. Les flux entrants sont supérieurs aux flux sortants, au total ce sont presque 33 millions de voyageurs qui arrivent en Espagne depuis le nord des Pyrénées et 13 millions qui sortent d'Espagne.

**Carte 32 : Régions d'origine ou de destination en Espagne en 2009**

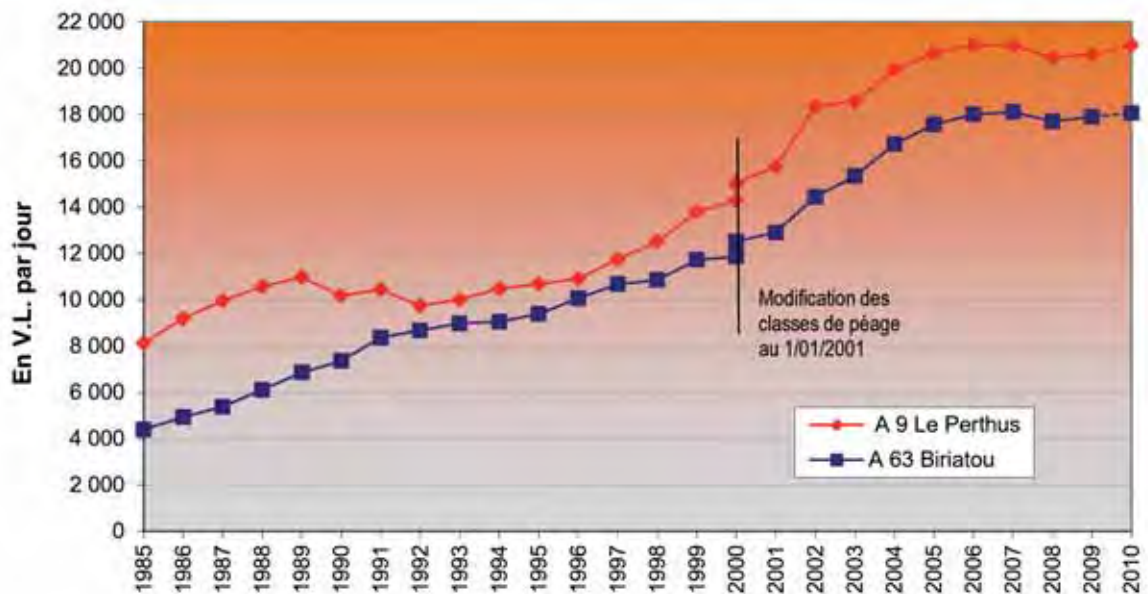


*Commentaire : le camembert au droit de la côte portugaise représente les flux générés par les autres régions autonomes.  
Source : IET.*

#### 4.1.8. ZOOM SUR LES DEUX AUTOROUTES

Le nombre de véhicules qui empruntent les autoroutes du littoral étant particulièrement important pour le calcul du nombre total de voyageurs qui ont traversé la frontière des Pyrénées, le Graphique 23 montre l'évolution du TMJ des véhicules légers sur les autoroutes à péage A-9 (Le Perthus) et A-63 (Biriadou) de 1985 à 2010.

Graphique 23 : Évolution du trafic moyen journalier de véhicules légers sur les autoroutes pyrénéennes



## 4.2. TRAFIC FERROVIAIRE

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

- Lignes internationales : via Irun et Portbou
- Ligne régionale : via Portbou
- Ligne locale (cercanías) : Barcelone - La Tour de Carol
- Ligne locale (cercanías) : Lasarte Oria - Hendaye (EuskoTren)

### 4.2.1. TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONAL

Depuis 2008, le service statistique (SOeS) du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement procède à une estimation du nombre de voyageurs se déplaçant en train entre les différentes régions françaises et les pays étrangers à partir du fichier des billets vendus par la SNCF et des flux publiés sur Eurostat par les pays étrangers.

La RENFE fournit les flux de voyageurs entre l'Espagne et l'Europe au-delà de la France ainsi que ceux entre le Portugal et la France.

Tableau 23 : Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes internationales

		2007	2008	2009
<b>Flux de voyageurs entre la France et l'Espagne</b>				
Source SOeS d'après SNCF	Sens Espagne-France	281 621	263 111	240 624
	Sens France-Espagne	281 621	263 111	249 747
	<i>Total</i>	<i>563 243</i>	<i>526 223</i>	<i>490 371</i>
<b>Flux de voyageurs entre l'Espagne et le reste de l'Europe (au-delà de la France)</b>				
Source RENFE	<i>Barcelone-Zurich-Milan</i>	84 365	67 608	65 632
<b>Flux de voyageurs entre le Portugal et la France</b>				
Source RENFE	<i>Lisbonne-Irun-Hendaye</i>	95 460	100 965	86 092
<b>Total des flux de voyageurs sur les lignes internationales (arrondi au millier de voyageurs)</b>		<b>743 000</b>	<b>695 000</b>	<b>642 000</b>

Dans les deux sens confondus, l'estimation du flux des voyageurs qui ont franchi la frontière des Pyrénées par les lignes internationales est de 642 000 voyageurs pour l'année 2009.

Ces flux ont diminué de 7,0 % par an depuis 2007.

#### 4.2.2. TRAFIC FERROVIAIRE RÉGIONAL

Selon les données fournies par le réseau RENFE Media Distancia (moyenne distance) en 2009, 53 000 voyageurs ont franchi la frontière sur la façade méditerranéenne du réseau Espagne-France (ligne Port-Bou-Cerbère) dans le sens Sud-Nord. En faisant l'hypothèse que les flux sont symétriques, le trafic ferroviaire régional s'élève à 106 000 voyageurs pour l'année 2009.

Ces flux ont diminué de 5,7% par an depuis 2007.

**Tableau 24 : Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes régionales**

		2007	2008	2009
Source RENFE Media Distancia	Urbanos e Interurbanos –Cerbere			
	Sens Sud-Nord	59 688	56 314	53 122
	<b>Total 2 sens arrondi au millier</b>	<b>119 000</b>	<b>113 000</b>	<b>106 000</b>

#### 4.2.3. TRAFIC FERROVIAIRE LOCAL

Sur la façade méditerranéenne, outre la ligne Portbou-Cerbère, les voyageurs qui souhaitent passer la frontière en train peuvent aussi emprunter la ligne Barcelone-La Tour de Carol. Il s'agit de la ligne C3 de RENFE (L'Hospitalet-Vic – Ripoll – Puigcerdà).

Cette ligne locale (cercanías) transportent environ 15 000 voyageurs par an (75 voyageurs/jour ouvrable x 200 jours ouvrables/an = 15 000 voyageurs/an).

A l'autre extrémité des Pyrénées, les services Euskotren transportent des voyageurs entre Hendaye (en France) et les gares d'Euskadi. Le nombre de voyageurs qui montent ou descendent à Hendaye sont très nombreux et n'ont encore jamais été comptabilisés dans l'Observatoire.

**Tableau 25 : Flux de voyageurs ferroviaires sur les lignes locales**

		2007	2008	2009
Source RENFE	Barcelone - Latour de Carol	15 600	12 400	15 000
Source Euskotren	Lasarte Oria – Hendaye	523 454	571 850	623 751
	<b>Total des lignes locales (arrondi au millier de voyageurs)</b>	<b>539 000</b>	<b>584 000</b>	<b>639 000</b>

Dans les deux sens confondus, l'estimation du flux des voyageurs qui ont franchi la frontière des Pyrénées par les lignes locales est de 639 000 voyageurs pour l'année 2009.

Ces flux ont augmenté de 8,9% par an depuis 2007.

#### 4.2.4. ESTIMATION DU FLUX TOTAL DE VOYAGEURS FERROVIAIRES

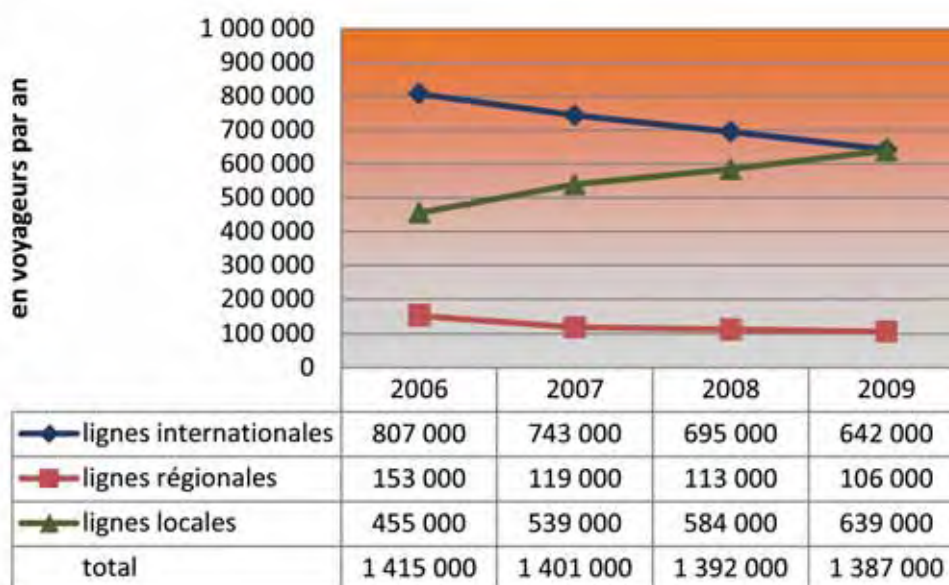
En valeur absolue, 1,387 millions de voyageurs ont pris le train pour traverser les Pyrénées en 2009 :

- Lignes internationales : 642 000 voyageurs
- Ligne régionale : 106 000 voyageurs
- Lignes locales : 639 000 voyageurs

Les voyageurs qui franchissent la frontière avec les Euskotren (45%) sont presque aussi nombreux que les usagers des lignes internationales (46%), les lignes de desserte régionale ne transportent respectivement que 8 % du flux total de voyageurs.

Les voyageurs des Euskotren sont comptabilisés pour la 1<sup>ère</sup> fois par l'OTP. Sans ces voyageurs, les flux de voyageurs ferroviaires qui figuraient dans les documents précédents de l'OTP s'élevaient à 822 000 voyageurs pour l'année 2008.

**Graphique 24 : Évolution des flux de voyageurs ferroviaires depuis 2006**



Sources : SOeS d'après SNCF, RENFE, Euskotren.

### 4.3. TRAFIC AÉRIEN

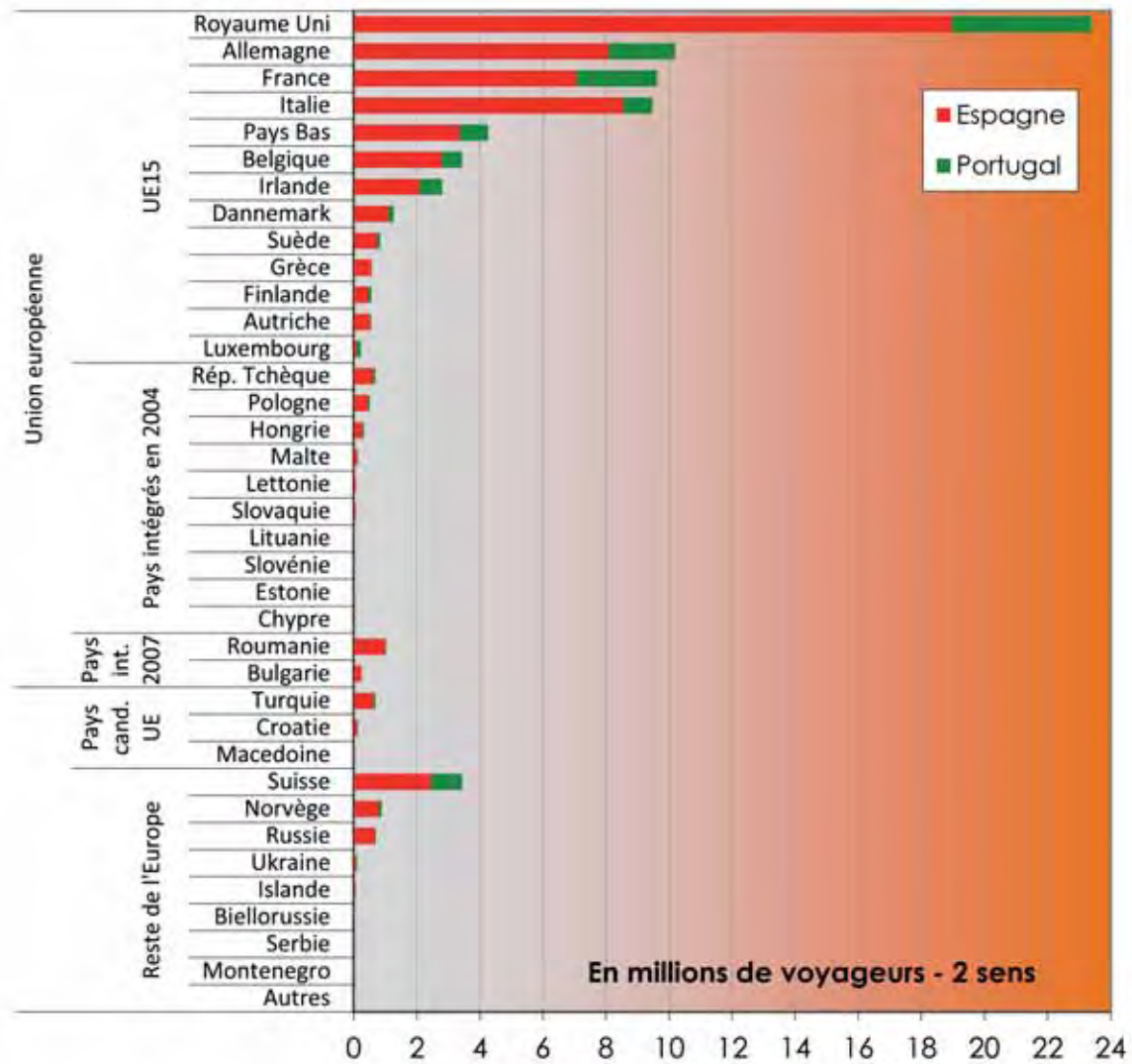
Le transport aérien de voyageurs revêt une grande importance en Espagne et au Portugal, tant à l'échelle nationale qu'internationale. Il convient cependant de tenir compte du poids des flux qui ont pour destination ou origine les îles espagnoles (Baléares et Canaries) et portugaises (Les Açores et Madère). Le trafic des îles espagnoles représente 40 % du trafic entre l'Espagne et l'Europe et celui des îles portugaises 10 % du trafic entre le Portugal et l'Europe. Les îles n'étant pratiquement pas concernées par le transport terrestre et maritime, elles ne sont pas prises en compte par l'Observatoire.

Sur l'ensemble des aéroports espagnols, le nombre de passagers internationaux a augmenté de 44% entre 2002 et 2007 soit une augmentation régulière de 7,5% par an en moyenne. En 2008, le flux international de voyageurs a faiblement augmenté (+ 0,6%) et en 2009, il a diminué de 8,0% (110,7 millions de passagers internationaux).

En 2009, le nombre total de passagers (nationaux, internationaux et en transit) a diminué de 8,0 % en Espagne (y compris les îles) (187,6 millions de passagers). En Espagne péninsulaire, cette diminution a été de 7,4% (129,1 millions de passagers). Cette diminution a été particulièrement ressentie par les aéroports de Barcelone (- 9,4%), de Valence (- 17,8%), de Bilbao (-12,4%) et de Murcie (- 13,1%). Elle a été atténuée sur l'aéroport de Madrid (-4,7%). En 2009, l'aéroport de Madrid-Barajas avec 48,2 millions de voyageurs est le 4<sup>ème</sup> aéroport d'Europe derrière Londres-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle et Francfort et devant Amsterdam et Rome.

Le Graphique 25 montre la répartition du trafic entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

**Graphique 25 : Trafic de passagers aériens entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe en 2009**



Source : AENA (Espagne) et INAC (Portugal).

Le nombre total de voyageurs aériens entre la Péninsule Ibérique et l'Europe s'élève à 76,2 Millions pour l'année 2009.

Avec 23,4 millions de voyageurs en 2009, le Royaume-Uni reste le principal pays d'origine/de destination des passagers. Il est suivi, loin derrière, par l'Allemagne (10,2 millions), la France (9,6 millions) et l'Italie (9,4 millions).



Le Tableau 26 montre la ventilation des passagers dont l'origine ou la destination est la Péninsule Ibérique.

**Tableau 26 : Ventilation des passagers aériens dont l'origine ou la destination est la Péninsule Ibérique en 2009**

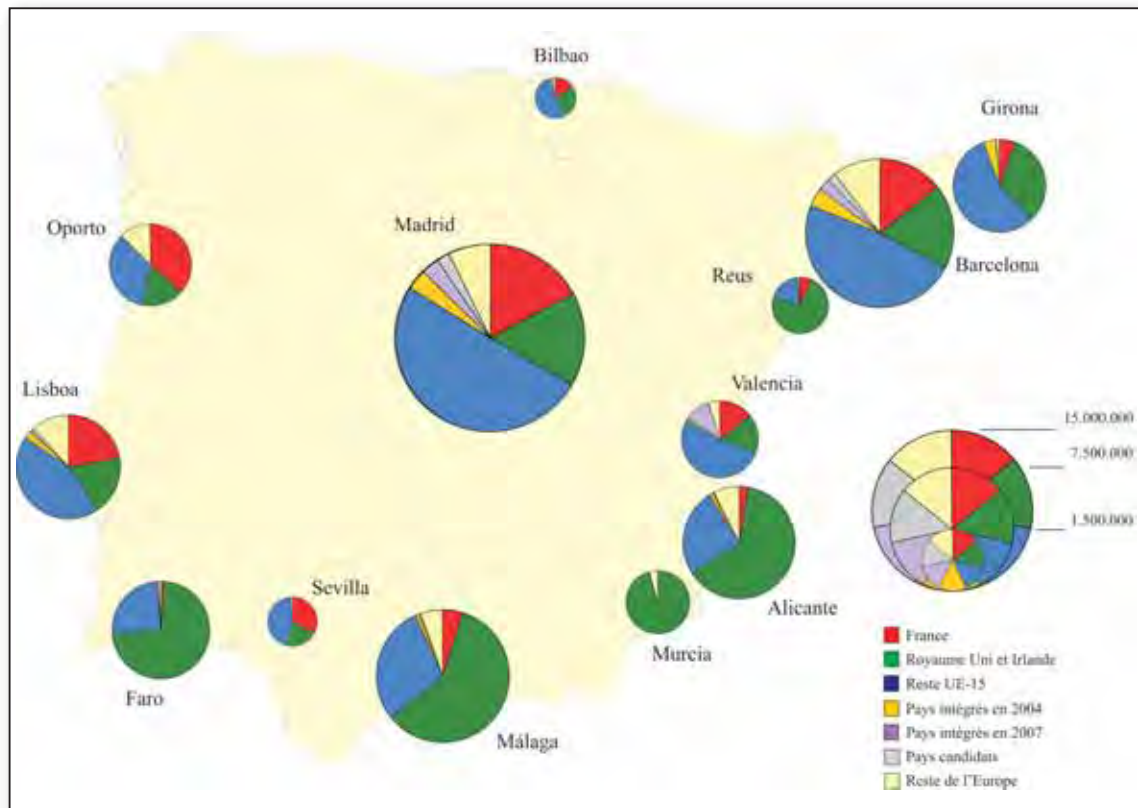
		Total dans les deux sens confondus (millions de passagers)		
		Espagne (hors îles)	Portugal (hors îles)	Total
Union Européenne	Ancienne UE-15	54,3	12,8	67,2
	Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	1,6	0,2	1,8
	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	1,2	0,0	1,3
Pays candidats		0,7	0,1	0,7
Reste de l'Europe		4,1	1,2	5,2
<b>TOTAL EUROPE</b>		<b>61,9</b>	<b>14,3</b>	<b>76,2</b>
<i>Ancienne UE-15 + Suisse + Norvège</i>		<i>57,5</i>	<i>13,9</i>	<i>71,5</i>

Source : AENA (Espagne) et INAC (Portugal).

À signaler qu'en 2009, dans les deux sens confondus, 31,0 millions de passagers ont emprunté les lignes aériennes reliant le Royaume-Uni, l'Allemagne et la Hollande aux Baléares et aux Canaries.

La Carte 33 offre un aperçu schématisé du trafic des principaux aéroports d'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe.

**Carte 33 : Trafic des principaux aéroports de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe en 2009**



Source : AENA (Espagne) et INAC (Portugal).

#### 4.4. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

La synthèse du transport de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et l'Europe est présentée dans le Tableau 27 sur lequel il faut apporter les précisions suivantes :

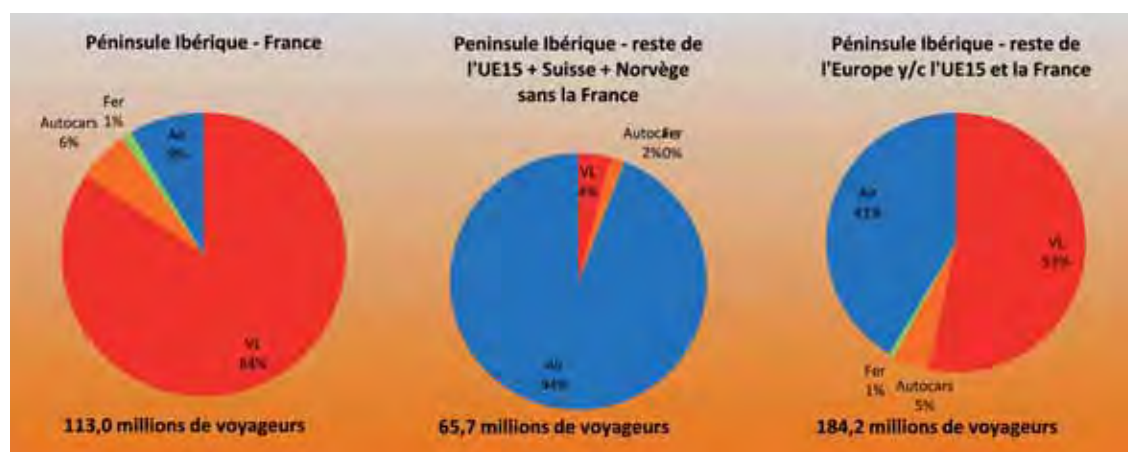
- La répartition par grandes zones d'origine/destination du trafic V.L. ainsi que le taux d'occupation des VL sont issus des résultats des enquêtes par interview réalisées en 2008 sur les autoroutes et en 2010 sur les passages centraux.
- La répartition par grandes zones d'origine/destination du trafic autocars ainsi que le taux d'occupation des autocars sont issus de l'enquête par interview réalisée en 2007 sur les autoroutes.
- Du fait de sa faible importance, le trafic de voyageurs empruntant les lignes maritimes a été négligé.

**Tableau 27 : Synthèse des flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et l'Europe en 2009**  
(en Millions de voyageurs)

Mode de transport		France	Reste de l'UE-15 + Norvège + Suisse (sauf France)	Pays entrés en 2004	Pays entrés en 2007	Reste de l'Europe*	TOTAL
Route	VL	95,4	2,7	0,1	0,1	0,0	98,3
	Autocars	6,6	1,1	0,3	0,2	0,1	8,3
Fer	Fer	1,3	0,1				1,4
Air	Air	9,6	61,8	1,8	1,3	1,7	76,2
	<b>Total</b>	<b>113,0</b>	<b>65,7</b>	<b>2,1</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>	<b>184,2</b>

\* Reste de l'Europe: Albanie, Biélorussie, Bulgarie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Macédoine, Moldavie, Serbie et Montenegro, Russie, Turquie, Ukraine.

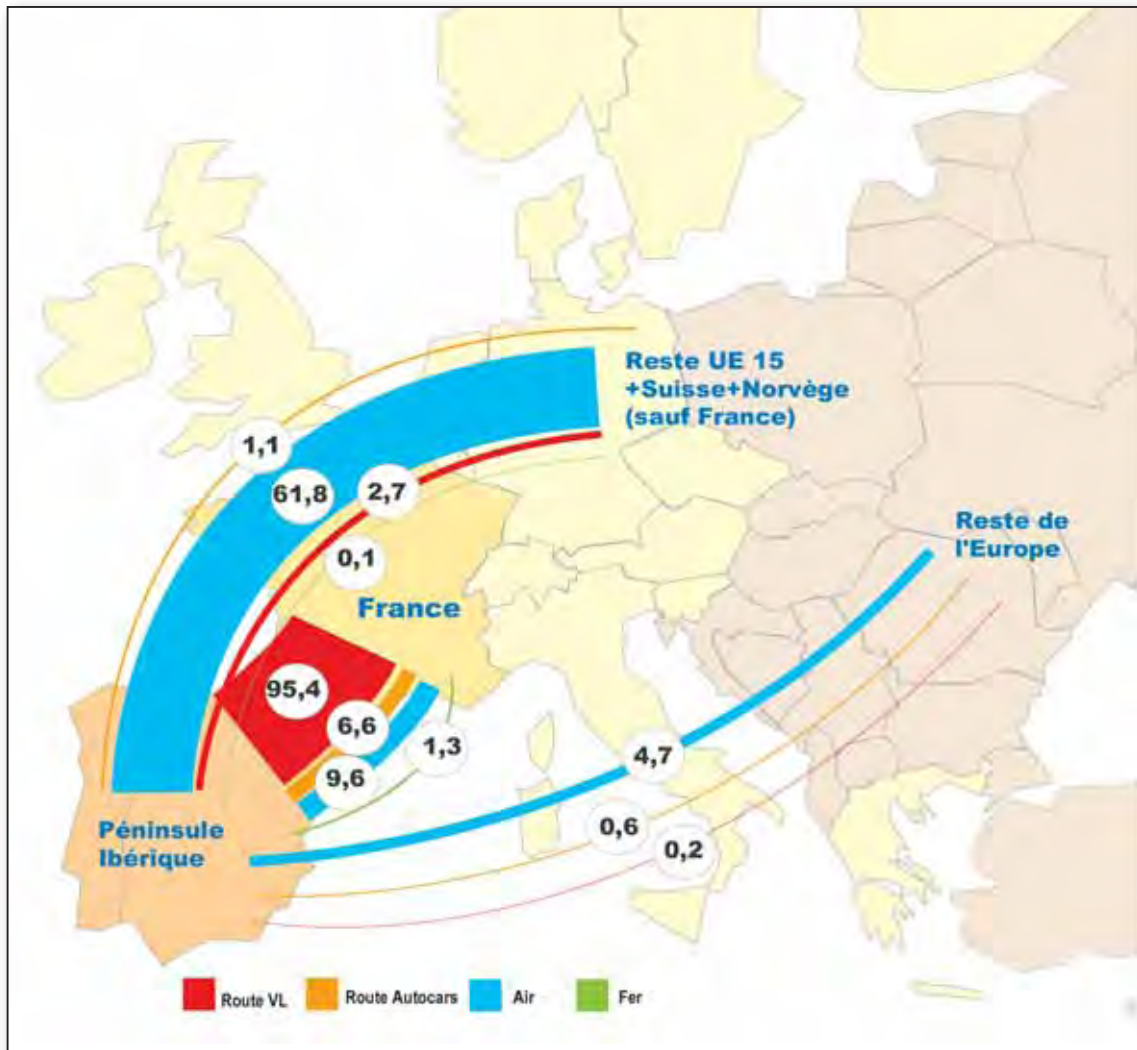
**Graphique 26 : Synthèse des flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et l'Europe en 2009**



Sources : Routes : Ministerio de Fomento (Espagne) ; ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, ASF (France) - Rail : SOeS d'après SNCF (France), RENFE et Euskotren (Espagne) - Voie aérienne : AENA (Espagne), Gabinete de Estudos e Planeamiento et Ex-Ministerio das Obras Públicas, Transportes e Habitação (Portugal).

La Carte 34 fournit une représentation schématique de ces données.

Carte 34 : Répartition des transports de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'EUROPE en 2009  
(en millions de voyageurs)



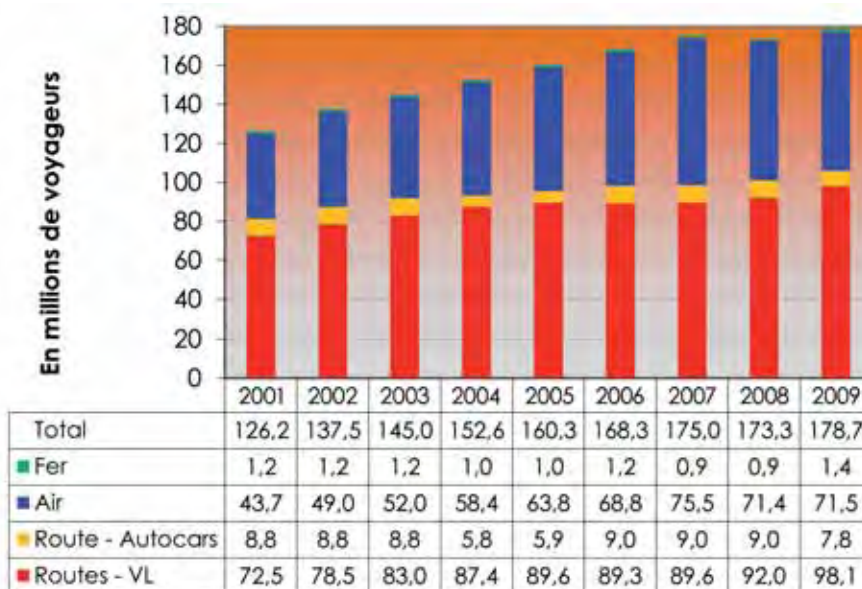
#### 4.5. ÉVOLUTION DES FLUX DE VOYAGEURS ENTRE 2001 ET 2009

Ce présent chapitre rassemble les données sur les flux de voyageurs telles qu'elles figurent dans les documents suivants :

- 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 : le présent document

Le Graphique 27 montre l'évolution du trafic de voyageurs au travers des Pyrénées, entre la Péninsule Ibérique et l'ancienne UE15 plus la Suisse et la Norvège, entre 2001 et 2009.

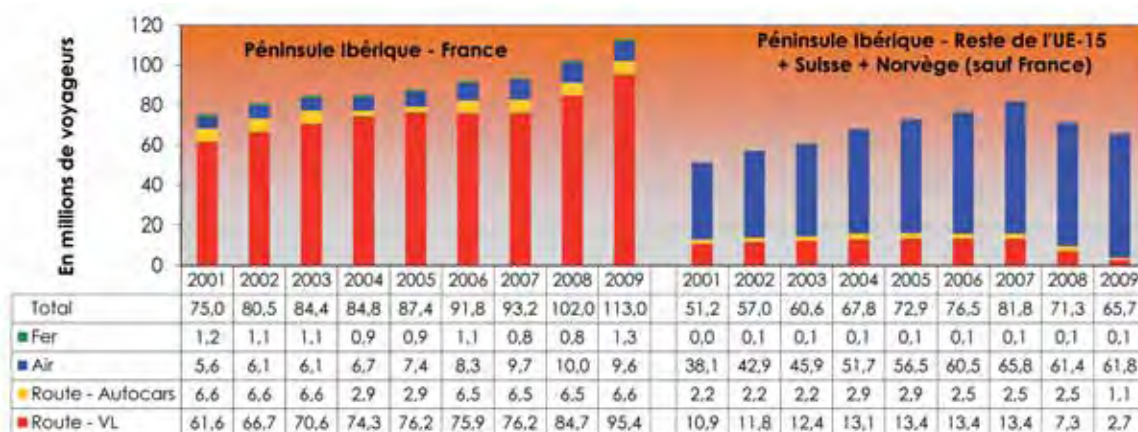
**Graphique 27 : Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE-15 + Suisse + Norvège**



Traditionnellement, l'OTP présente l'évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15, la Suisse et la Norvège parce qu'au début des travaux de l'OTP, ce périmètre était pertinent pour les VL, les autocars et le fer. Aujourd'hui, les enquêtes origine-destination des VL et des autocars montrent une partie du trafic voyageurs routiers qui franchit les Pyrénées a une origine ou une destination dans l'Europe géographique au-delà de ce périmètre : ce flux s'élève à 0,8 million de voyageurs par an pour l'année 2009.

Le Graphique 28 reprend les données du graphique précédent, mais en séparant le trafic entre l'échange Péninsule Ibérique - France, et le transit Péninsule Ibérique - reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse.

**Graphique 28 : Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et la France, et entre la Péninsule Ibérique et le Reste de l'UE-15 + Norvège + Suisse (hors France)**





Le flux total de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse a évolué de la façon suivante :

**Tableau 28 : Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse**

	Evolution 2001/2009		En 1 an (2008/2009)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	42%	4,4%	3,1%
Routes (voitures)	35%	3,9%	6,6%
Routes (autocars)	-12%	-1,6%	-13,8%
Voie aérienne	64%	6,3%	0,1%

Entre 2001 et 2009, le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15, la Suisse et la Norvège a augmenté de 4,4% par an en moyenne. Entre 2008 et 2009, ce flux de voyageurs a augmenté de 3,1% en prenant en compte l'augmentation du mode VL induite par l'augmentation du taux d'occupation des VL (résultats des enquêtes par interview).

Le nombre de voyageurs franchissant la frontière franco-espagnole en V.L. a augmenté en moyenne de 3,9% par an. Entre 2008 et 2009, l'augmentation de 6,6% est artificielle et induite par la modification du taux d'occupation des VL alors que le nombre de VL qui a franchit la frontière en 2009 a relativement stagné (+0,5%).

Le flux de passagers aériens entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse, a augmenté en moyenne de 9,5% par an de 2001 à 2007. En 2008, ce flux a diminué de 5,4% par rapport à 2007 et en 2009, il a stagné (+0,1%).

La répartition modale a évolué entre 2001 et 2009 : la part de la route (VL + autocars) a diminué de 64% à 59% et celle de l'aérien a augmenté passant de 35% à 40%.

Depuis 2001, le trafic des autocars est passé de 600 autocars par jour à 650 en 2006 et 600 en 2009. Suivant les sources utilisées (enquêtes visuelles de 2001 à 2003, enquête tourisme en 2004 et 2005, enquête par interview pour 2006) le taux d'occupation des autocars a varié de 40 voyageurs/autocars à 27 puis à 38 voyageurs par autocars depuis 2006. Il semble que les flux par autocars des années 2004 et 2005 basés sur les taux d'occupation des enquêtes tourisme soient minorés.

Le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et la France a évolué de la manière suivante :

**Tableau 29 : Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique la France**

	Evolution 2001/2009		En 1 an (2008/2009)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	51%	5,3%	10,8%
Routes (voitures)	55%	5,6%	12,7%
Routes (autocars)	0%	0,1%	2,0%
Voie aérienne	72%	7,0%	-3,8%



Le flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse (hors France) a évolué de la façon suivante :

**Tableau 30 : Évolution du flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE-15 + Norvège + Suisse (hors France)**

	Evolution 2001/2009		En 1 an (2008/2009)
	Total	Moyenne annuelle	
Total	28%	3,2%	-7,8%
Routes (voitures)	-75%	-16,1%	-63,4%
Routes (autocars)	-49%	-8,0%	-54,8%
Voie aérienne	62%	6,2%	0,7%

L'évolution des flux de voyageurs par la route, aussi bien en VL qu'en autocar, en échange avec la France et en transit à travers la France, n'est pas significative entre 2008 et 2009 à cause de la prise en compte de la nouvelle répartition échange-transit résultant des enquêtes origine-destination en 2009. Il est probable que la diminution de la part du transit par la route a été progressive depuis 2001 et qu'elle s'explique par la forte augmentation constatée jusqu'en 2007 des flux aériens.

## 5 FLUX DE MARCHANDISES

Pour élaborer ce document, l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées utilise les données provenant des opérateurs de transport et des responsables d'infrastructures :

- **ROUTES** : les données proviennent d'une part des stations de comptage et d'autre part d'enquêtes spécifiques. Elles permettent d'obtenir l'ordre de grandeur des poids bruts de toutes les marchandises transportées. Dans la présente publication ont été utilisées autant de données de source espagnole que française. À noter que, l'enquête transit ayant lieu tous les cinq ans, seuls les résultats de l'enquête 2004 sont disponibles pour les répartitions par origine-destination. La nouvelle enquête transit a eu lieu en 2010 et ses résultats seront pris en compte dans le prochain document.
- **CHEMIN DE FER** : étant donné les difficultés rencontrées depuis la libéralisation du fret ferroviaire pour recueillir des données auprès des opérateurs ferroviaires, l'OTP présente les données publiées par Eurostat.
- **PORTS MARITIMES** : les sources des données sont les statistiques portuaires, espagnoles et portugaises, qui identifient les tonnages bruts et les marchandises à destination ou provenant des pays de l'Europe du nord.

### 5.1. PAR ROUTE

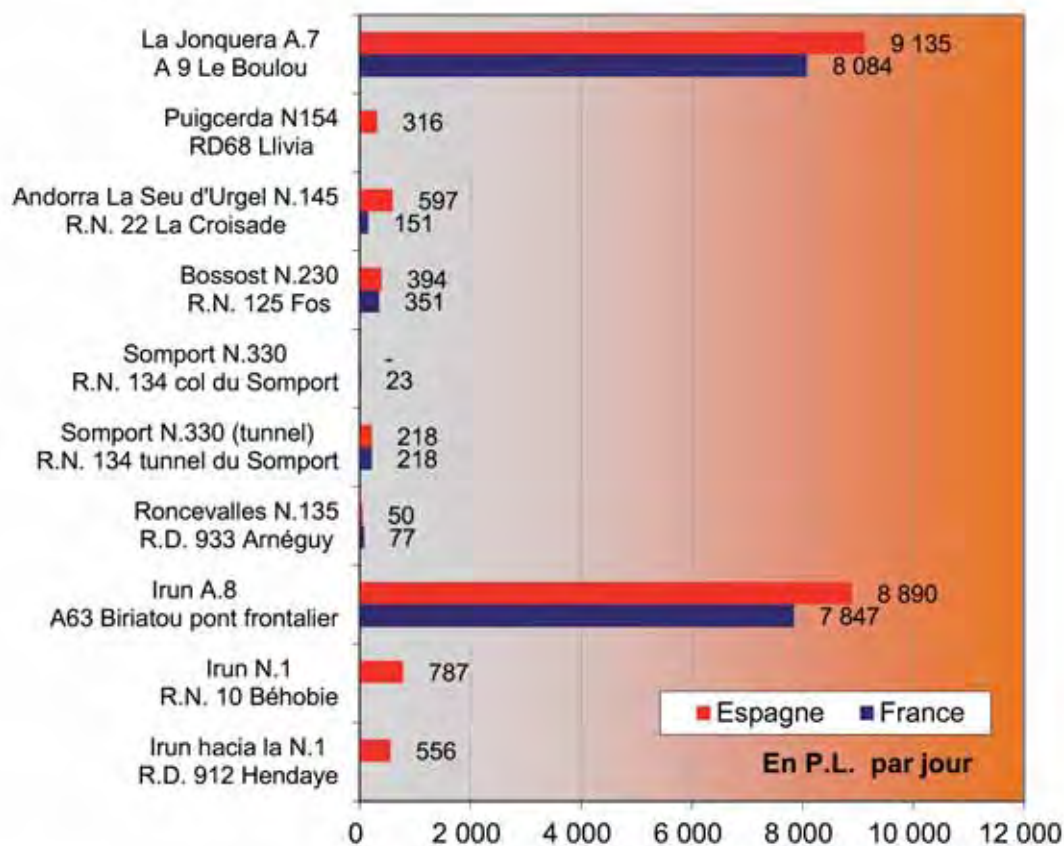
En ce qui concerne le transport international de marchandises par route, les principales sources d'information de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées sont les suivantes :

- La carte du trafic 2009 élaborée par le Ministerio de Fomento a permis à l'OTP de disposer de données sur les flux de véhicules qui passent par tous les postes de comptage d'Espagne (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 A9 et A63 en France, a fourni des informations sur le trafic moyen journalier aux points de passage frontalier des Pyrénées côté français
- L'entreprise chargée de l'exploitation du tunnel de Somport a fourni des données concernant les flux de véhicules qui empruntent ce tunnel.
- Les trafics moyens journaliers des routes nationales coté français ont été fournis par les services extérieurs du MEDDTL, ceux des routes départementales par les services des conseils généraux des Pyrénées Atlantiques, de Pyrénées Orientales, des Hautes Pyrénées et de la Haute Garonne.
- Les résultats de l'enquête TRANSIT 2004 pour les origines et destinations des marchandises (la nouvelle enquête réalisée en 2010 sera disponible pour le prochain document).

#### 5.1.1. TRAFIC DES P.L. SUR LES PASSAGES FRONTALIERS EN 2009

Le Graphique 29 montre le trafic moyen journalier de véhicules lourds aux principaux points de passage frontalier entre l'Espagne et la France en 2009.

Graphique 29 : Trafic moyen journalier annuel des PL en 2009



Source : Espagne : Mapa de Tráfico 2009, Ministerio de Fomento - France : ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, ASF, Conseil Général des Pyrénées Atlantique, des Hautes Pyrénées, de la Haute Garonne et des Pyrénées Orientales.

Le graphique 29 ci-dessus représente le trafic moyen journalier annuel des P.L. (tous P.L. confondus donc y compris les autocars) sur les 10 infrastructures routières susceptibles de recevoir du trafic de transport de marchandises international. Les autres routes traversant les Pyrénées ont un trafic lourd négligeable.

Le décompte des trafics moyens journaliers des PL appelle 3 commentaires :

Commentaire n° 1 : comme pour les VL, les trafics moyens journaliers des PL observés par les 2 pays ne coïncident pas pour plusieurs raisons :

- D'abord comme pour les VL, 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 toujours celui de la traversée d'Andorre (N145 côté Espagne et N22 côté France).
- Les catégories de véhicules pour les péages sur les autoroutes sont différentes de part et d'autre de la frontière.
- Les instruments de comptage peuvent être plus ou moins fiables, les techniques utilisées allant du tube pneumatique aux boucles magnétiques adjacentes et aux mécanismes piézoélectriques, avec pesage dynamique et laser.

Commentaire n° 2 : Il faut noter le système complexe de franchissement de la frontière entre Hendaye et Irun : 3 ponts sur la rivière Bidassoa : celui de l'autoroute A63-A8 à Biriadou, celui de la RN10-N1 à Béhobie et celui de la RD912 - pont Saint Jacques - à Hendaye. Les observations visuelles des P.L. dans ce secteur détectent des mouvements inhabituels : un certain nombre de P.L. tournent en rond sur les 3 ponts de franchissement de la frontière en cherchant un stationnement pour accéder aux ventas espagnoles ou en effectuant une desserte locale très proche. Une enquête réalisée en septembre 2004





pour estimer le taux de franchissement réel de la frontière par les P.L. comptés sur les 3 ponts avait donné les résultats suivants :

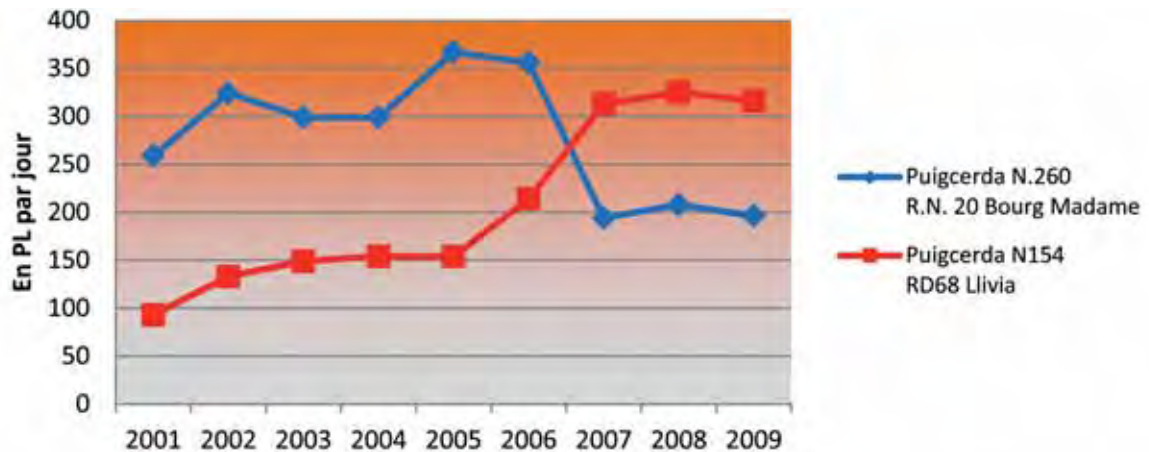
- A63 Biriatou : 93%
- RN 10 Béhobie : 57%
- RD 912 (pont Saint Jacques) : 64%

Ces pourcentages sont ceux qu'il faudrait appliquer au trafic P.L. des 3 ponts pour obtenir le nombre de P.L. franchissant réellement la frontière en supprimant les doubles comptes (P.L. franchissant plusieurs ponts ou plusieurs fois le même pont). La prise en compte de ce phénomène aurait diminué, en 2004, de 1580 le nombre de P.L. franchissant la frontière par jour du total calculé traditionnellement par l'Observatoire. Cet éclairage sur la complexité des trafics frontaliers dans la zone urbaine d'Hendaye-Irun est donné à titre indicatif mais n'est pas pris en compte dans le calcul des tonnages transportés par la route par souci de continuité par rapport aux documents précédents de l'Observatoire.

Depuis 2004, il semble que les habitudes de circulation des PL à Hendaye et Irun aient évolué : le trafic du pont de la RN10 à Béhobie a diminué : 1885 PL/j en 2004, 1000 en 2006, 780 en 2009. Une enquête par interview des PL a été réalisée en 2010 sur les ponts de Béhobie et d'Hendaye. Les résultats seront présentés dans le prochain document de l'Observatoire.

Commentaire n° 3 : au cours de l'année 2007, une interdiction de circuler pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes sur la RN20 pour franchir la frontière a fait l'objet d'une signalisation verticale à Bourg Madame (sauf pour la desserte locale). La circulation des PL a changé d'itinéraire et emprunte désormais l'itinéraire RD68-N154 Livia-Puigcerda. Le graphique ci-dessous met en évidence ce basculement d'itinéraire :

**Graphique 30 : Évolution du trafic PL sur les itinéraires Puigcerda-Bourg Madame et Puigcerda-Llivia**

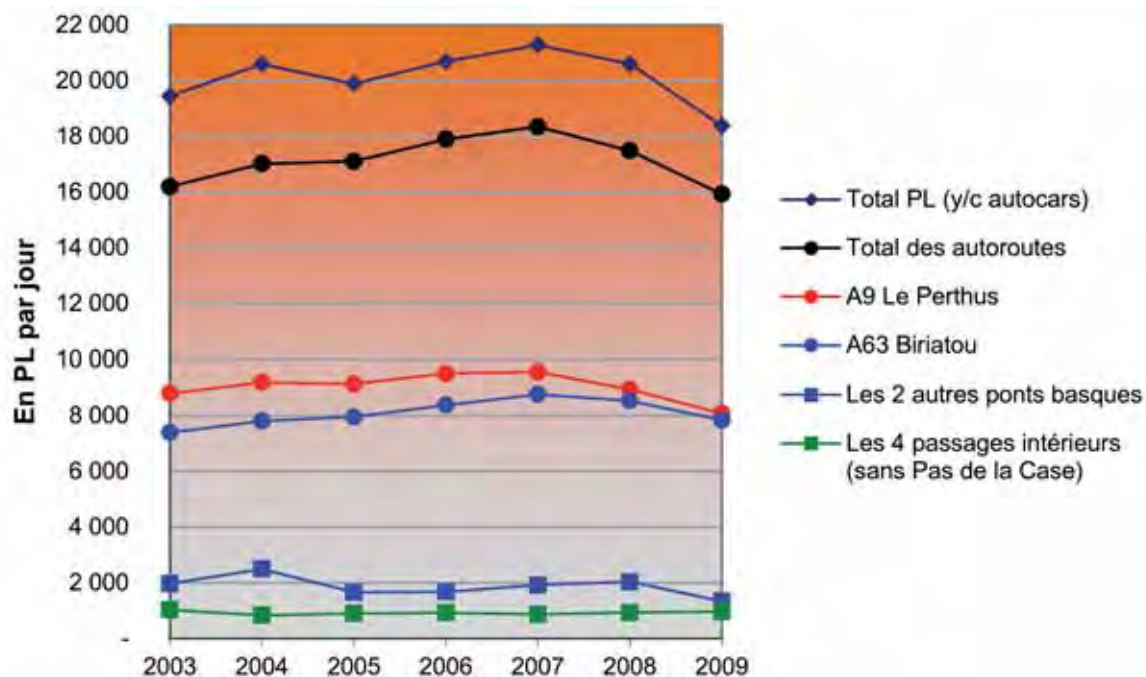


Source : Mapa des trafico 2009 du ministerio des Fomento.

Le total des P.L. ayant franchi la frontière franco-espagnole en 2009 s'élève à 18 400 PL par jour y compris 600 autocars. Le trafic total des P.L. de transports de marchandises s'élève à 17 800 P.L./jour pour l'année 2009.

87% du trafic de PL empruntent les 2 autoroutes, seulement 5% empruntent les 4 passages intérieurs (RD68, RN125, RN134, RD933).

**Graphique 31 : Évolution du trafic moyen journalier annuel des PL qui franchissent la frontière franco-espagnole**



L'évolution du nombre de PL qui franchissent les Pyrénées depuis les dernières années montre que ce nombre est passé par un maximum en 2007 avant les effets de la crise économique. Le trafic des PL qui traversent les Pyrénées a globalement diminué de 13,9% en 2 ans entre 2007 et 2009.

Sur les autoroutes, la diminution a été de 13,2% et elle a été plus marquée au Perthus (- 15,5%) qu'à Bariatou (-10,6%). Le résultat est que les trafics PL des 2 autoroutes ont convergé au cours des 3 dernières années alors qu'il existait un écart de 1400 PL/jour en 2003 et 2004. Entre 2007 et 2009, le trafic PL des 4 passages intérieurs a augmenté de 10,4% (pour ce trafic l'année 2007 constituait un minimum) et celui des 2 autres ponts basques a diminué de 30,1%.

#### 5.1.2. ESTIMATION DU TONNAGE DE MARCHANDISES

Les stations de comptages HESTIA qui étaient situées sur les 2 autoroutes coté français (sur A63 à Biarritz à 18,8 km de la frontière et sur A9 au Perthus à 8,5 km de la frontière) effectuaient un pesage dynamique des P.L. avec une précision de 10%. Ces stations de comptages sont devenues obsolètes, ont dysfonctionné en 2007 et ont été démontées en 2008.

L'estimation des tonnages moyens transportés par PL pour l'année 2009 est la suivante (ces mêmes valeurs ont été utilisées aussi en 2007 et 2008) :

**Tableau 31 : Estimation des tonnages moyens transportés par PL pour l'année 2009**

Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Sources
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	15,2	Exploitation station HESTIA 2006
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	14,1	Exploitation station HESTIA 2006
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	15,8	Exploitation station HESTIA 2006
Autoroute A7 - A10 Sud-Nord	16,9	Exploitation station HESTIA 2005
R.D. 912 et R.N. 10	10,0	estimation OTP
Autres R.N.	13,6	Enquête transit 2004 sur passages intérieurs



Le tonnage total de marchandises transportées par la route à travers les Pyrénées est obtenu en multipliant ces tonnages moyens par les trafics du graphique 29 (TMJA des P.L.) diminués du trafic des autocars (graphique 21).

**Tableau 32 : Estimation du tonnage des échanges de marchandises par la route en 2009**

Passages	Tonnage moyens t / P.L.	Trafics P.L. / jour	Trafics autocars/jours	Trafics PL marchandises par jour	Tonnages par jour en kt / j	Tonnages annuels en Mt
Autoroute A8 - A63 Nord-Sud	15,2	4 022	71	3 952	60,1	22,0
Autoroute A8 - A63 Sud-Nord	14,1	3 825	71	3 755	52,9	19,4
Autoroute A7 - A9 Nord-Sud	15,8	3 991	146	3 846	60,8	22,2
Autoroute A7 - A10 Sud-Nord	16,9	4 093	146	3 948	66,7	24,4
R.D. 912 et R.N. 10	10,0	1 343	56	1 287	12,9	4,7
Autres R.N.	13,6	1 109	114	995	13,5	5,0
<b>Total</b>		<b>18 383</b>	<b>602</b>	<b>17 781</b>	<b>266,9</b>	<b>97,7</b>

Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Le tonnage total de marchandises qui a traversé les Pyrénées par route en 2009 a diminué de 10,2 % par rapport à l'année précédente et de 13,3 % par rapport à l'année 2007.

### 5.1.3. RÉPARTITION ÉCHANGE - TRANSIT

Les dernières données disponibles sur l'origine et la destination des PL, sont celles de l'enquête TRANSIT 2004, menée en 2004-2005, qui donnent les résultats figurant dans le Tableau 33 :

**Tableau 33 : Répartition par zones d'origine-destination des flux routiers de marchandises (en tonnages)**

Échanges avec	Espagne	Portugal	Maroc	Total
La France	47,0%	3,6%	0,4%	51,0%
Le reste de l'UE15 sauf la France	37,7%	5,4%	0,1%	43,2%
Les 10 nouveaux pays de l'UE25	3,5%	0,2%	0,0%	3,6%
Le reste de l'Europe sans l'UE25	1,9%	0,2%	0,0%	2,1%
<b>Ensemble de l'Europe</b>	<b>90,0%</b>	<b>9,4%</b>	<b>0,5%</b>	<b>100,0%</b>

Source : enquête TRANSIT 2004.

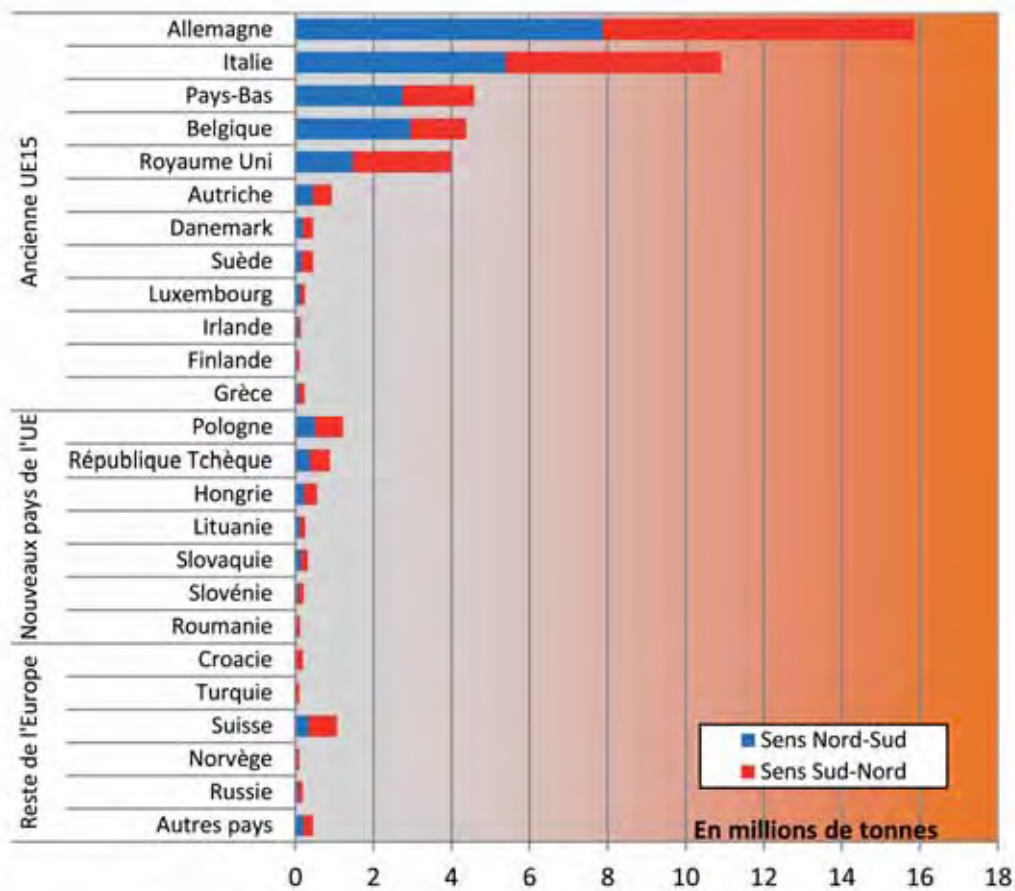
51% (soit 49,8 millions de tonnes en 2009) des marchandises qui franchissent les Pyrénées par la route sont en échange avec la France et 49% (soit 47,9 millions de tonnes en 2009) sont en transit à travers la France.

Le transit routier entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe au-delà de la France est généré à 88 % (42,2 millions de tonnes) par les pays de l'ancienne UE-15, 7,5 % (3,6 millions de tonnes) par les pays ayant adhéré à l'UE en 2004 et 0,5 % (0,2 millions de tonnes) par l'ensemble formé par la Bulgarie, la Roumanie, la Croatie et la Turquie. Le Graphique 32 montre le détail par pays.

### 5.1.4. ZOOM SUR LES 2 AUTOROUTES

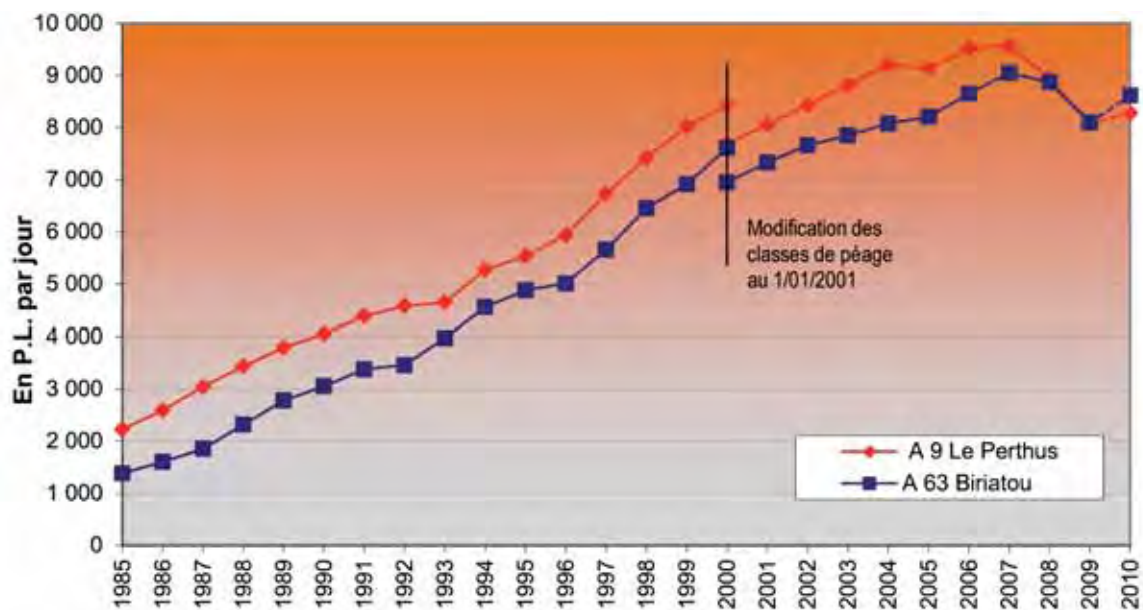
Le Graphique 33 montre l'évolution du trafic moyen journalier annuel de véhicules lourds sur les autoroutes du littoral de 1985 à 2007. Les résultats correspondent aux véhicules de classe de péage 3 et 4 en France (qui incluent les autocars), qui ont traversé la frontière au Perthus (autoroute A-9) et à Bariatou (autoroute A-63).

Graphique 32 : Origine et destination du transit routier de marchandises en 2009



Source : Enquête TRANSIT 2004 et données trafic 2009.

Graphique 33 : Évolution du trafic moyen journalier annuel de Poids lourds sur les 2 autoroutes (1985-2009)



Source : ASF, péages.

Les chiffres du Graphique 33 diffèrent de ceux du Graphique 29 pour l'autoroute A-63. Cela s'explique par le fait que les premiers proviennent du péage et les seconds d'une évaluation effectuée à Bariatou sur le pont frontalier. L'écart entre ces chiffres correspond au trafic des poids lourds qui empruntent l'échangeur de Bariatou en direction de la route française RN-111, qui circulent le long de la Bidasoa, en provenance ou à destination de la zone industrielle d'Hendaye, ou qui empruntent les ponts frontaliers de la N-I/RN-10 ou de la N-I-H/RD-912 en provenance ou à destination de l'Espagne.

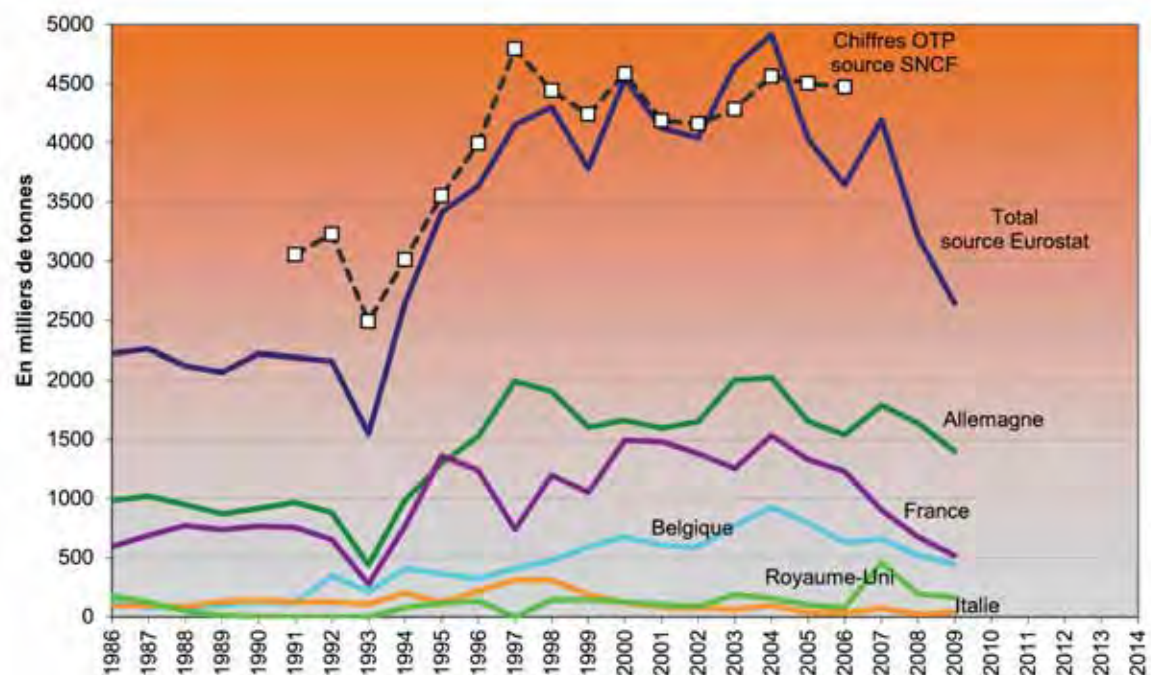
## 5.2. TRAFIC FERROVIAIRE

Depuis l'entrée effective du fret ferroviaire dans le secteur concurrentiel en 2007, l'opérateur français historique, la SNCF ne communique plus ses chiffres à l'OTP. Le service statistique du ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement est soumis à l'application stricte des règles sur le secret statistique et n'a pas diffusé de données sur le fret ferroviaire pour les années 2007 et 2008. Pour l'année 2009, ce service statistique a négocié avec les opérateurs la possibilité d'alimenter la base de données Eurostat.

Donc depuis 2007, il y a une rupture dans la série des données de fret ferroviaire fournie par l'OTP : la source est désormais la base rail\_go d'Eurostat. Cette base donne le transport ferroviaire international annuel entre un pays déclarant et un pays de déchargement ou de chargement. Normalement, 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 », c'est-à-dire que les exportations du pays « A » vers le pays « B » devraient être égales aux importations du pays « B » venant du pays « A ». Or, on constate 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 exportations des pays déclarants.

Le graphique 34 ci-dessous présente l'évolution des flux ferroviaires de marchandises entre l'Espagne et le Portugal d'un côté et les autres pays de l'Europe de l'autre. Le flux est calculé avec « effet miroir » c'est-à-dire qu'il est égal à la somme des exportations des pays déclarants (exportations de l'Espagne et du Portugal vers les autres pays de l'Europe + exportations des autres pays de l'Europe vers l'Espagne et le Portugal).

**Graphique 34 : Évolution des flux ferroviaires de marchandises à travers les Pyrénées (en milliers de tonnes)**



Source : Eurostat (base rail\_go) avec effet miroir.

La courbe en pointillé noir représente les chiffres publiés par l'OTP dans ses précédents documents avec la source SNCF.

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. De même pour les années 1993 à 1997 où les exportations déclarées par la France sont anormalement basses (quelques % des importations déclarées par l'Espagne).

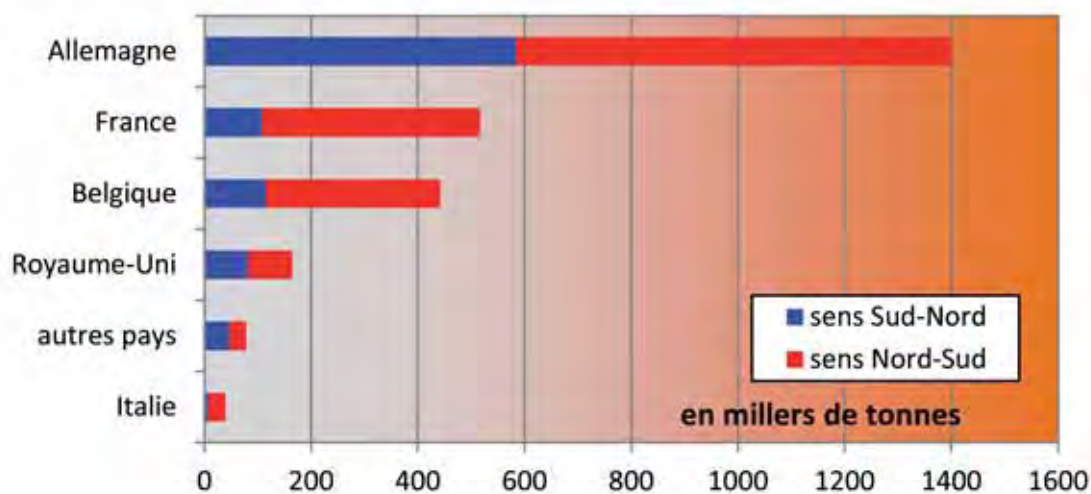
Depuis 2004, l'évolution du fret ferroviaire à travers les Pyrénées est en forte baisse les tonnages étant presque divisés par 2 entre 2004 et 2009 pour passer de 4,9 à 2,6 millions de tonnes par an.

Les lignes ferroviaires sur lesquelles circule ce trafic de marchandises sont celles situées aux deux extrémités des Pyrénées : Portbou-Cerbère à l'est et Irún-Hendaye à l'ouest. Les données d'Eurostat ne permettent pas d'identifier le point de passage des marchandises et donc de donner la répartition entre les 2 corridors atlantique ou méditerranée.

Par contre, Eurostat permet de connaître les pays d'origine et de destination des marchandises. Au Sud des Pyrénées, le fret ferroviaire est généré presque exclusivement par l'Espagne. Au Nord des Pyrénées, les principaux pays générateurs de fret ferroviaire à travers les Pyrénées sont les suivants :

- Allemagne : 53%
- France : 20%
- Belgique : 17%
- Royaume Uni : 6%

**Graphique 35 : Pays d'origine et de destination des marchandises ferroviaires au Nord des Pyrénées (source Eurostat)**



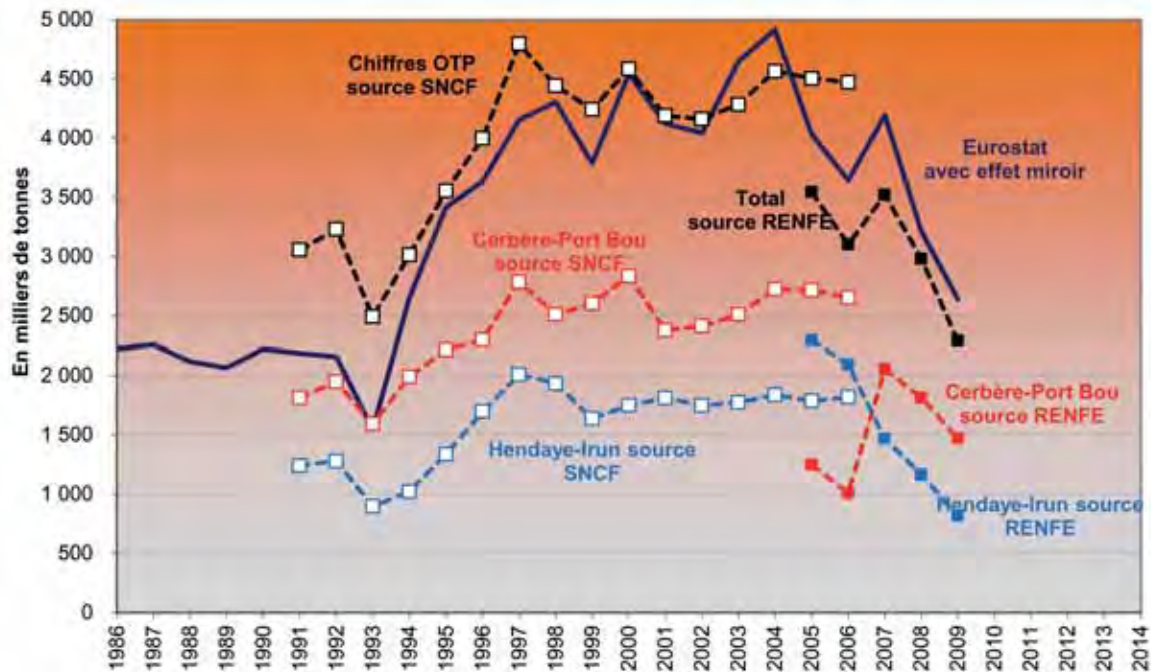
Source : Eurostat (base rail\_go) avec effet miroir.

La répartition du fret ferroviaire par sens de circulation est déséquilibrée : 36% dans le sens Sud-Nord - exportations de l'Espagne) et 64% dans le sens Nord-Sud (importations de l'Espagne).



En Espagne, l'opérateur historique, la RENFE, communique toujours ses chiffres et permet de connaître la répartition entre les 2 corridors. Le graphique 36 ci-dessous présente l'évolution des flux ferroviaires de marchandises sur les 2 points de passage Cerbère-Port Bou coté Méditerranée et Hendaye-Irun coté Atlantique, avec comme sources la SNCF jusqu'en 2006 et la RENFE à partir de 2005.

**Graphique 36 : Évolution des flux ferroviaires de marchandises à travers les Pyrénées par façade (en milliers de tonnes)**



Sources : SNCF jusqu'en 2006, RENFE à partir de 2005, Eurostat (base rail\_go) avec effet miroir.

Pour l'année 2009, la répartition du flux ferroviaire de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique est la suivante :

- Corridor méditerranéen : 64%
- Corridor atlantique : 36%

La RENFE communique aussi les principales natures de marchandises :

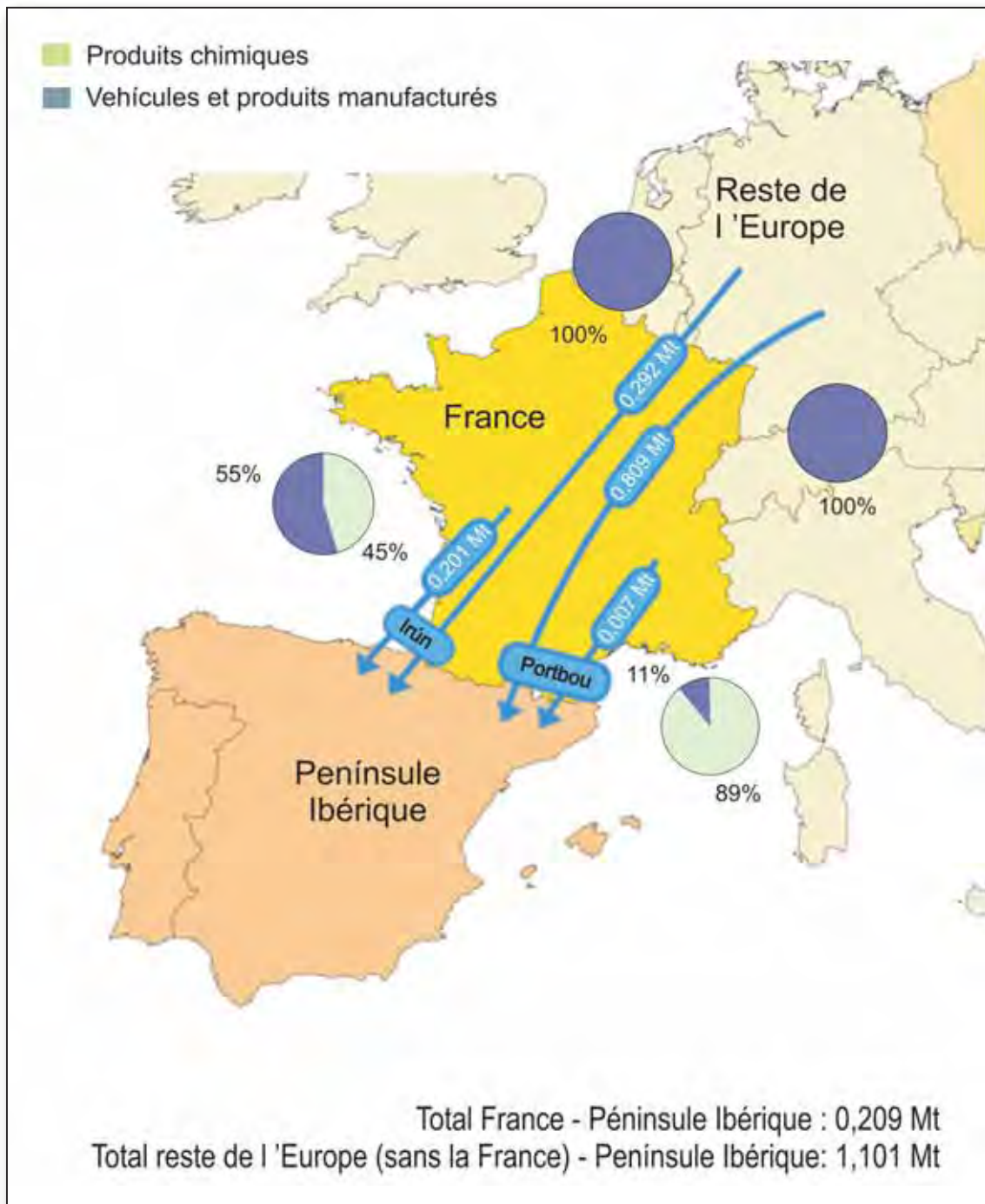
- Automobiles et pièces automobiles : 49%
- Intermodal : 45%
- Produits chimiques : 5%
- Sidérurgie : 1%

Au passage des Pyrénées, une part des marchandises qui franchit la frontière par la route en provenance ou à destination de la Péninsule Ibérique fait l'objet d'un transfert intermodal avec le rail : au Boulou et à Perpignan coté Méditerranée et à Hendaye et à Bayonne coté Atlantique. A noter aussi la mise en service en fin d'année 2007 de l'auto-route ferroviaire Perpignan-Luxembourg qui a transporté 14 575 semi-remorques en 2009 (environ 262 000 tonnes de marchandises).

Comme la SNCF ne communique plus ses chiffres et que les flux de fer-routage ne sont pas disponibles sur Eurostat, depuis 2007, l'OTP ne peut plus présenter le tonnage des marchandises en fer-route.

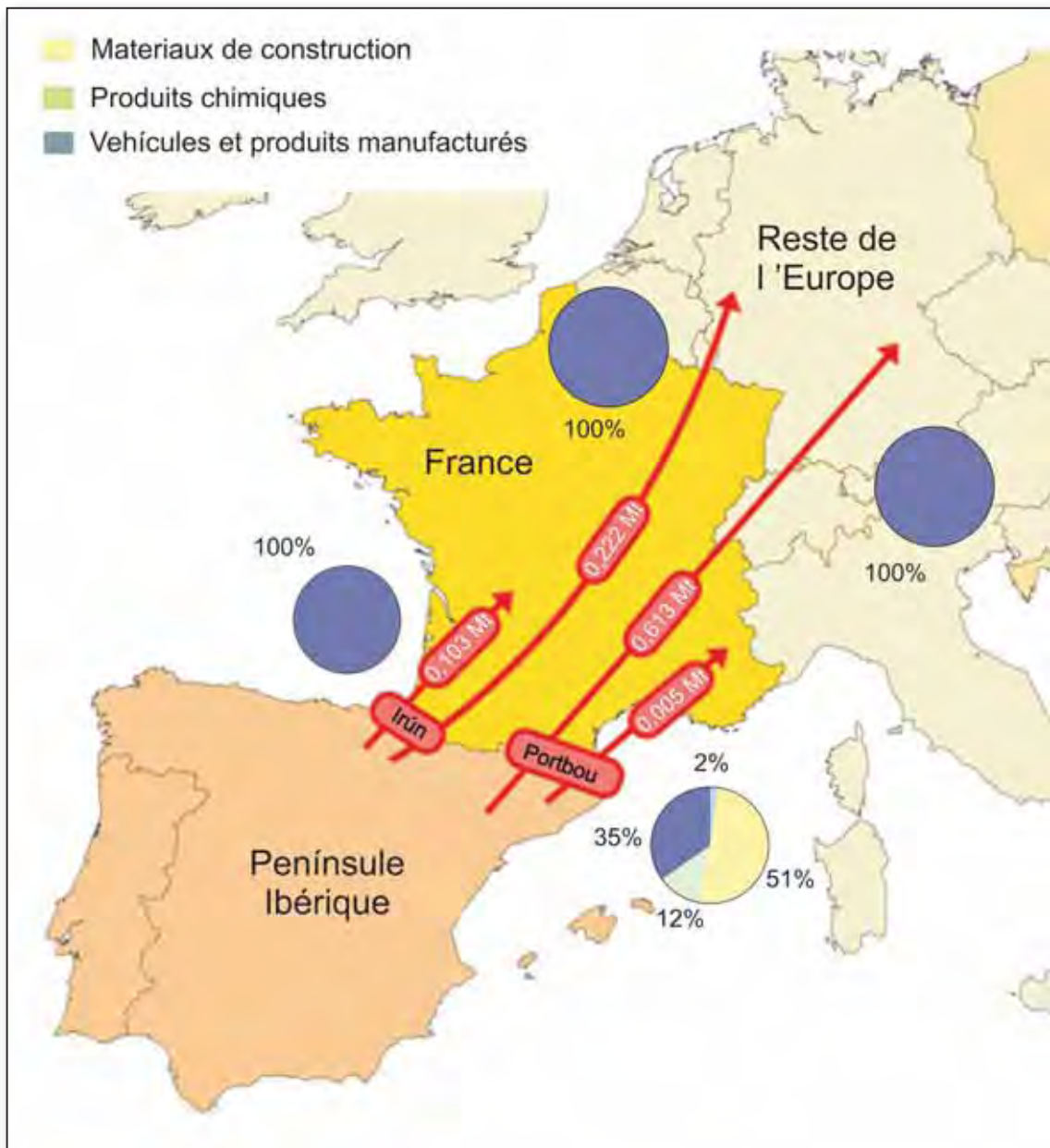
À signaler le cas de la gare de Canfranc, où le maïs venant de France par camion est transféré quotidiennement sur un train desservant différentes régions d'Espagne. Chaque jour, excepté le dimanche, un train chargé en moyenne de 700 tonnes quitte la gare de Canfranc, ce qui équivaut approximativement à 219 100 tonnes annuelles.

Carte 35 : Échange et transit ferroviaire sens nord-sud en 2009



Source : RENFE.





Source : RENFE.

### 5.3. TRAFIC MARITIME

De manière générale, l'activité des ports européens a été frappée en 2009 par la crise économique : le poids brut des marchandises traitées par les ports de l'UE27 a diminué de 12,4% entre 2008 et 2009. Les ports de l'Espagne (continentale et insulaire) ont vu leur activité décroître dans quasiment les mêmes proportions : - 12,8%. En 2009, l'Espagne était la 4<sup>ème</sup> puissance maritime de l'UE27 derrière le Royaume Uni, l'Italie et les Pays Bas.<sup>7</sup>

Sur l'ensemble du territoire espagnol (continent et îles), le trafic maritime de marchandises s'est élevé à 413 millions de tonnes en 2009. Le trafic de conteneurs a diminué de 12% aussi bien en nombre de conteneurs (11,7 millions d'EVP en 2009) qu'en tonnage transporté (127,9 millions de tonnes en 2009)<sup>8</sup>.

<sup>7</sup>En considérant le tonnage brut des marchandises maritimes traitées par l'ensemble des ports (source : Eurostat - Statistics in focus 65/2010).

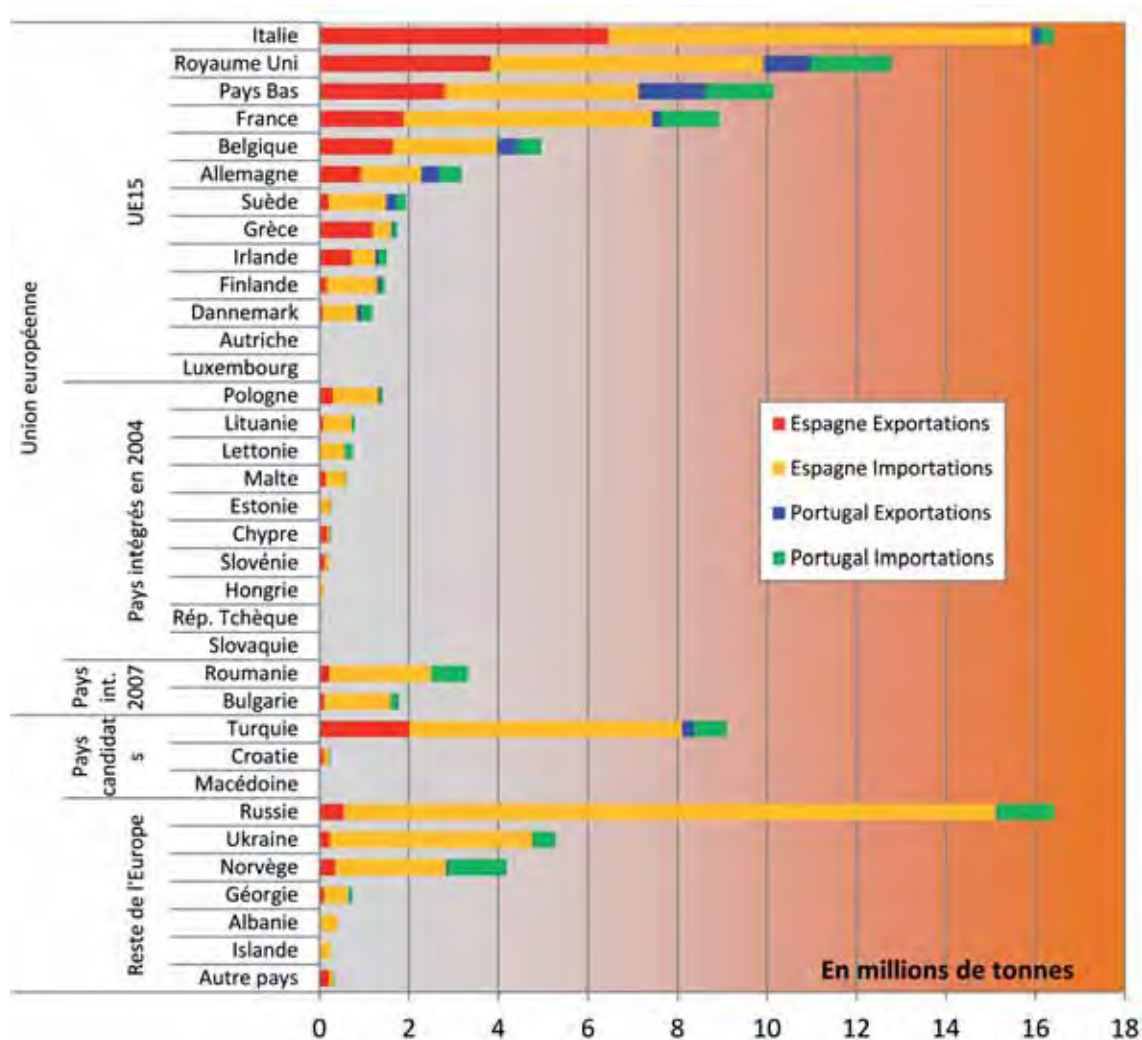
<sup>8</sup>Source Puertos del Estado.

Les ports d'Algésiras et de Valence figurent parmi les 20 premiers ports de l'Union européenne respectivement à la 8<sup>ème</sup> et à la 10<sup>ème</sup> place sur la base du tonnage brut des marchandises traitées. La diminution de leur activité en 2009 a été inférieure à celle de la moyenne de l'Europe et de l'Espagne.

Les ports de Valencia, d'Algesiras et de Barcelone figurent parmi les 20 premiers ports de l'Union européenne respectivement à la 5<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> place sur la base de conteneurs traités. Le port de Valencia a traité 3,654 millions d'EVP en 2009 soit une augmentation de 1,4%, le port d'Algésiras 3,043 millions d'EVP soit une diminution de 8,6% et celui de Barcelone 1,800 millions soit une diminution de 29,9% par rapport à l'année 2008. Notons que l'évolution du trafic des conteneurs sur l'ensemble des ports de l'UE27 a été une diminution de 15% entre 2008 et 2009.

Le Graphique 37 montre la ventilation du trafic maritime de marchandises en provenance/à destination des ports de la Péninsule Ibérique, par pays d'origine ou de destination.

**Graphique 37 : Transport de marchandises des ports de la Péninsule Ibérique par pays d'origine ou de destination en 2009**



Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

En 2009, les échanges de marchandises entre l'Europe et la Péninsule Ibérique se sont élevés à 110,7 Mt, dont 73,8 avec l'Union Européenne. Cette répartition est détaillée dans le Tableau 34.

**Tableau 34 : Répartition du trafic de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe en millions de tonnes en 2009**

		Total des 2 sens (en Mt)		
		Espagne	Portugal	Total
Union européenne	Ancienne UE15	53,16	11,06	64,22
	Pays ayant adhéré * l'UE en 2004	4,04	0,40	4,44
	Pays ayant adhéré * l'UE en 2007	4,10	0,99	5,09
Pays candidats		8,33	1,02	9,35
Reste de l'Europe		24,29	3,27	27,57
<b>Total Europe géographique</b>		<b>93,93</b>	<b>16,74</b>	<b>110,68</b>

Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

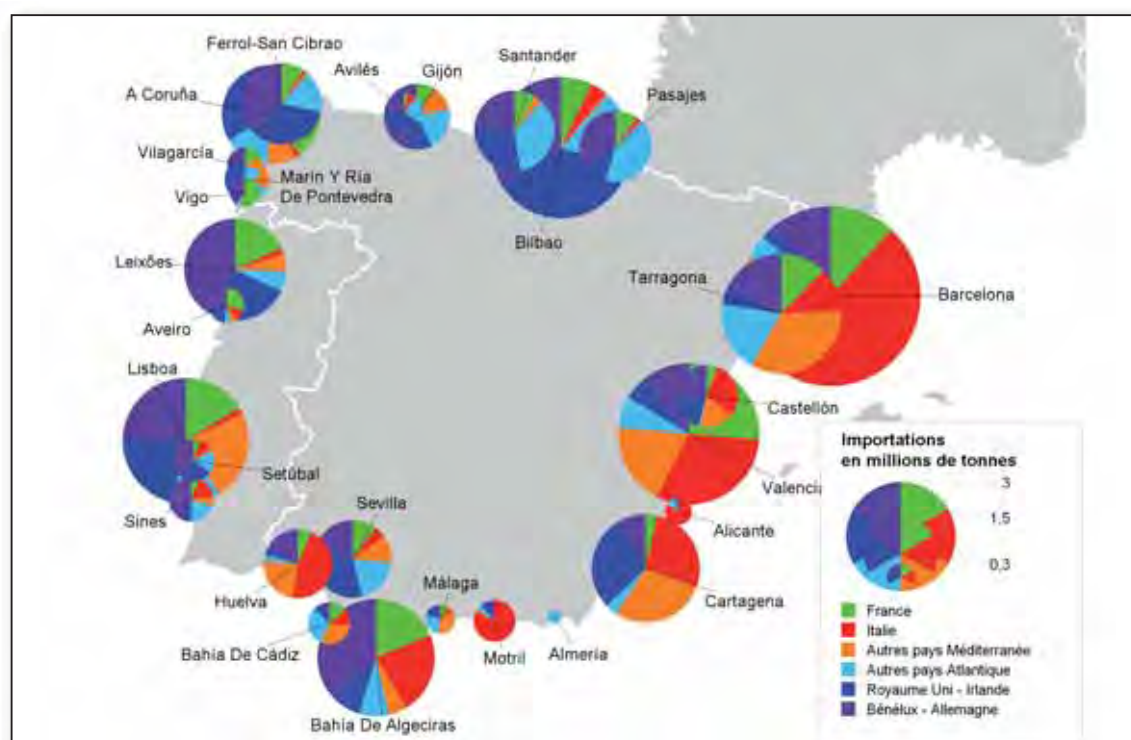
Au Sud des Pyrénées, l'Espagne représente 85% du total du trafic maritime de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, et le Portugal 15%. Au Nord des Pyrénées, la répartition du trafic maritime se présente de la manière suivante :

- Ancienne UE-15 : 58%
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2004 : 4%
- Pays ayant adhéré à l'UE en 2007 : 5%
- Pays candidats à l'adhésion : 8%
- Reste de l'Europe : 25%

En tonnages, les importations de marchandises maritimes par la péninsule ibérique en provenance des autres pays du reste de l'Europe géographique sont presque 3 fois plus importantes que les exportations vers ces mêmes pays : 81,3 Mt en importations et 29,4 Mt en exportations.

La Carte 37 montre la répartition des importations des ports de la Péninsule Ibérique en 2009, en provenance des pays de l'UE27, par pays d'origine des marchandises.

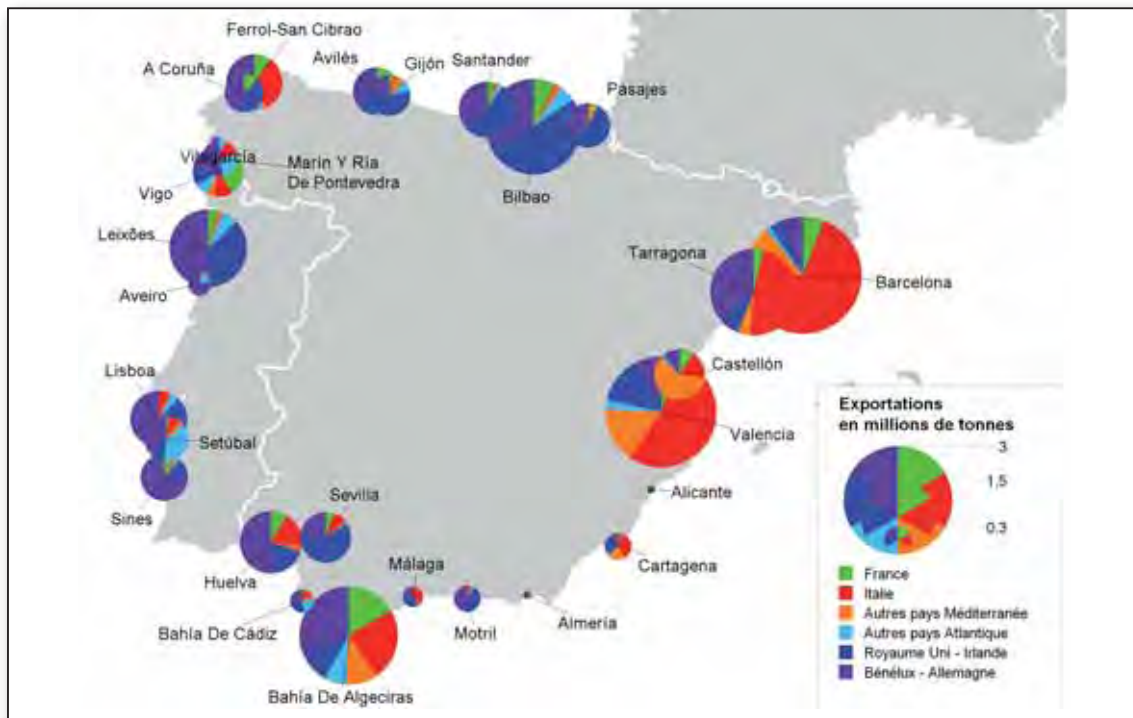
**Carte 37 : Importations des ports de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'UE27 en 2009**



Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

La Carte 38 montre la répartition des exportations des ports de la Péninsule Ibérique en 2009, à destination des pays de l'UE27, par pays de destination des marchandises.

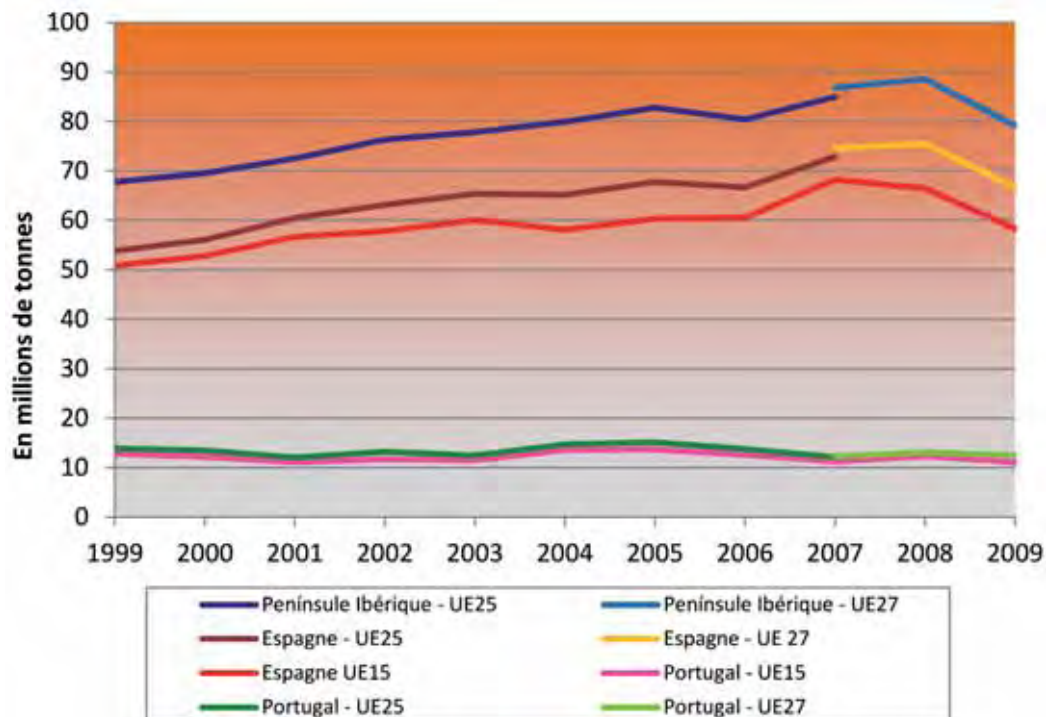
**Carte 38 : Exportations des ports de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'UE27 en 2009**



Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

Le Graphique 38 montre l'évolution du trafic maritime de marchandises entre les ports de la Péninsule Ibérique et ceux de l'UE-25 de 1989 à 2009.

**Graphique 38 : Évolution des flux maritimes de marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'UE de 1999 à 2009**



Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).



Les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Union Européenne sont passés par un maximum en 2008 avec 88,6 Mt et ont diminué de 10,7% en 2009. Ceux de l'Espagne ont diminué de 11,7% et ceux du Portugal de 4,8%.

Les échanges maritimes entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15 sont passés par un maximum en 2007 avec 79,5 Mt et ont diminué de 0,9% en 2008 et de 11,9% en 2009. Ceux de l'Espagne ont diminué de 14,6% en 2 ans entre 2007 et 2009.

Les échanges maritime du Portugal avec le reste de l'Union Européenne, quel que soit le périmètre, ont évolué autour d'une valeur moyenne pendant les 11 années 1999-2009 : en moyenne 12,1 Mt pour l'UE15 et 13,2 Mt pour l'ensemble de l'UE.

Les échanges maritimes de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe géographique hors UE (qui ne figurent pas dans le graphique ci-dessus) ont diminué de 5,6% entre 2008 et 2009.

#### 5.4. SYNTHÈSE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

La synthèse du transport de marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'Europe pour l'année 2009 est présentée dans le tableau 35 et la carte 40 sur lesquels il faut apporter les précisions suivantes :

- Mode route : les tonnages pris en compte sont ceux estimés par les stations HESTIA en 2006 (par souci de continuité avec les éditions précédentes). La répartition par origine-destination provient de l'exploitation de l'enquête transit 2004. Cette répartition est appliquée également aux tonnages franchissant la frontière par la R.N. 10 et le R.D. 912 à Hendaye-Irun qui n'ont pas fait l'objet d'enquête en 2004.
- Le trafic ferroviaire inclut uniquement les marchandises transportées par rail (rail-rail). Les données proviennent d'Eurostat.

**Tableau 35 : Synthèse des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2009 (en millions de tonnes)**

Echanges avec (millions de tonnes /an )						
Mode de transport	France	Reste de l'UE15 sauf France	Pays ayant adhérés à l'UE en 2004	Pays ayant adhérés à l'UE en 2007	Reste de l'Europe	Total
Route	49,8	42,2	3,5	0,1	2,0	97,7
Fer	0,5	2,1				2,6
Mer	8,9	55,3	4,4	5,1	36,9	110,7
<b>Total</b>	<b>59,3</b>	<b>99,6</b>	<b>8,0</b>	<b>5,2</b>	<b>38,9</b>	<b>211,0</b>

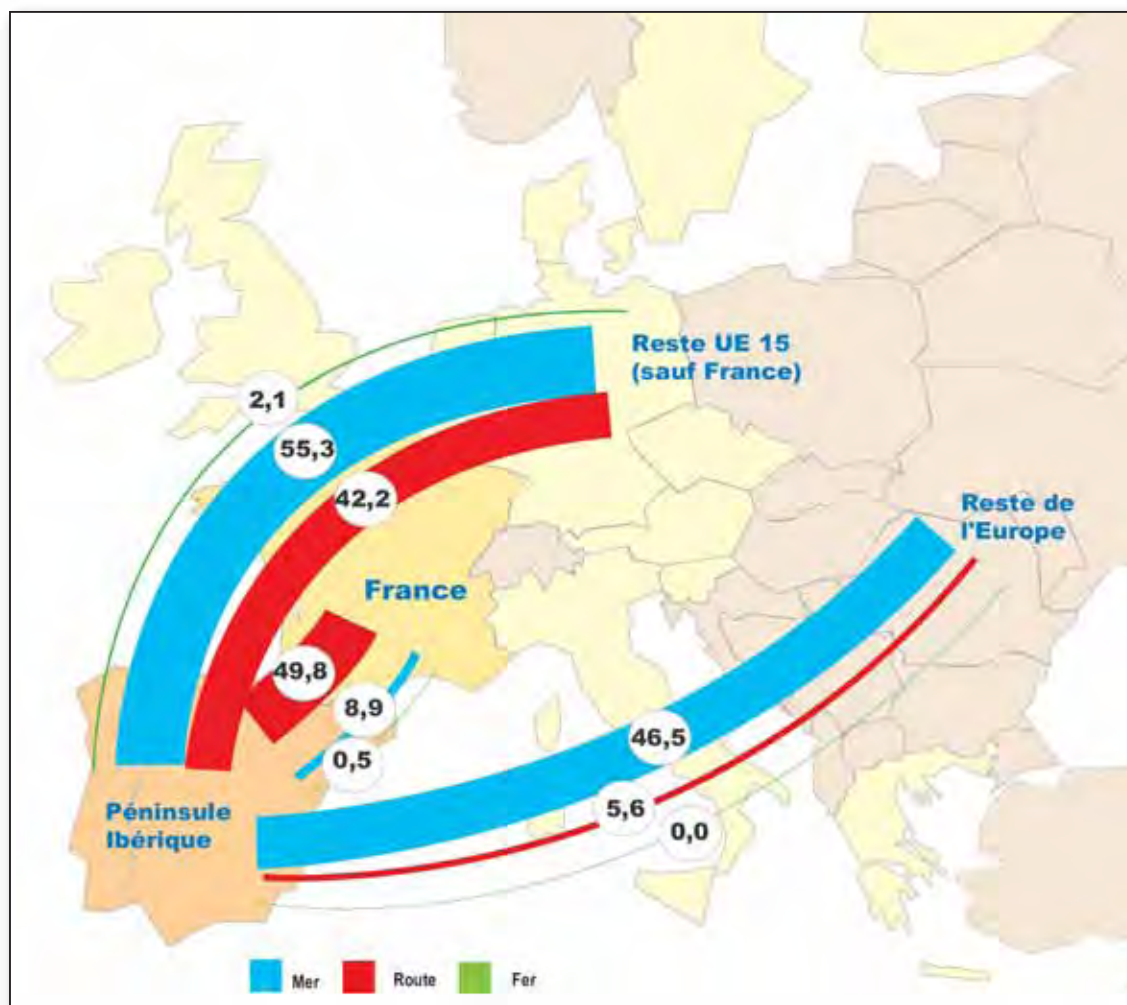
Reste de l'Europe = Suisse, Norvège, Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Biélorussie, Ukraine, Moldavie et Russie

**Graphique 39 : Synthèse des flux de marchandises ayant traversé les Pyrénées en 2009**



Source : Ministerio de Fomento et Puertos del Estado (Espagne) ; Ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (Portugal).

Carte 39 : Répartition du transport de marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'Europe en 2009  
(en millions de tonnes)



Pour les échanges Péninsule Ibérique-France, la route est le mode de transport largement prédominant : 84% du tonnage. Le transport maritime assure pratiquement le complément : 15% et le rail reste relativement marginal : 0,9%.

Pour le transit Péninsule Ibérique-reste de l'ancienne UE15, le transport maritime reste majoritaire avec 56% de part modale. Vient ensuite la route avec 42%. C'est dans ce segment que la part modale du fer est maximale tout en restant très faible : 2,1%.

Globalement, pour les flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique, la part modale du transport maritime s'élève à 53% et celle de la route à 46%. La part du rail est très faible : 1,2% quand on considère les 3 modes mer, route et fer et 2,6% quand on considère les 2 modes terrestres.

## 5.5. ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE 2001 ET 2009

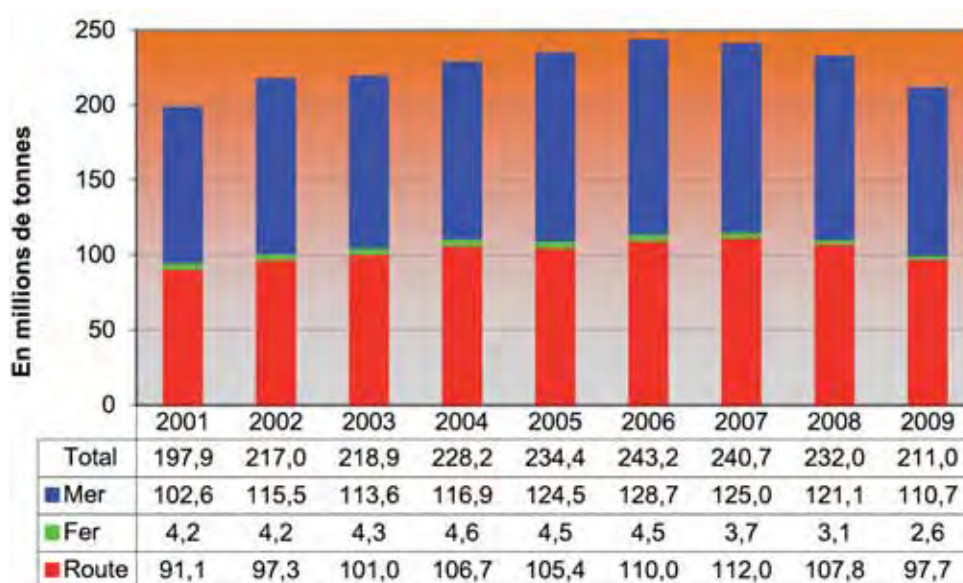
Ce sous-chapitre offre un résumé des données sur les flux de marchandises telles qu'elles figurent dans les documents suivants :

- Données 1998 : Document n° 2 de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées (décembre 2000).
- 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 : le présent document

Dans les graphiques suivants, les données de 1998 qui figuraient dans le document n°2 sont rappelées.

**Graphique 40 : Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique**



Pendant la période 2001-2009, le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique a évolué avec les taux suivants :

**Tableau 36 : Flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique**

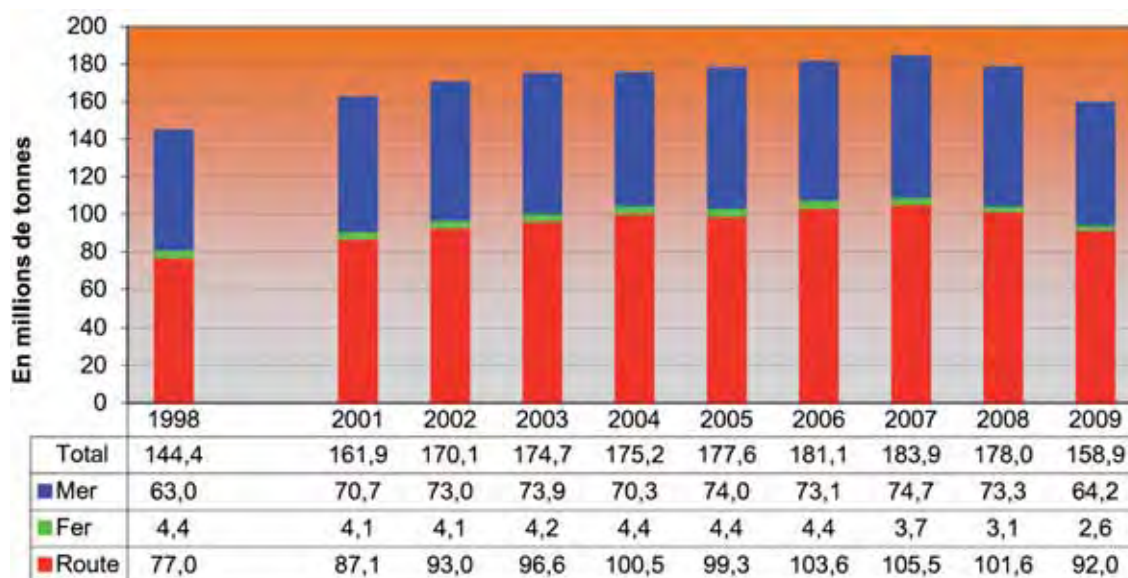
	Evolution de 2001 au maximum		Evolution du maximum à 2009		En 1 an (2009/2008)
	Total	Moyenne annuelle	Total	Moyenne annuelle	
Total (max en 2006)	23%	4,2%	-13%	-4,6%	-9,1%
Route (max en 2007)	23%	3,5%	-13%	-6,6%	-9,4%
Fer (max en 2006)	7%	1,4%	-42%	-16,7%	-16,9%
Mer (max en 2006)	25%	4,6%	-14%	-4,9%	-8,6%

Le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique est passé par un maximum en 2006 : il a augmenté de 23% entre 2001 et 2006 et a ensuite diminué de 13% entre 2006 et 2009. Ce maximum a eu lieu en 2006 pour les flux maritimes et en 2007 pour les flux routiers.

Pendant les années de croissance, le flux transporté par la route a augmenté plus modérément que celui transporté par la mer : respectivement 23% et 25%. Pendant les dernières années, le flux transporté par la route a diminué légèrement moins que celui transporté par la mer : 13% pour la route et 14% pour la mer.

Globalement, entre 2001 et 2009, la part modale de la mer a augmenté de 0,6% (52,5% en 2009) et celle de la route a augmenté de 0,3% (46,3% en 2009) au détriment du ferroviaire qui est passé de 2,1% à 1,2%.

**Graphique 41 : Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Ancienne UE-15**



Pendant la période 2001-2009, le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15 (y/c la France) a évolué avec les taux suivants :

**Tableau 37 : Flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15 (y/c la France)**

	Evolution de 2001 au maximum		Evolution du maximum à 2009		En 1 an (2009/2008)
	Total	Moyenne annuelle	Total	Moyenne annuelle	
Total (max en 2007)	14%	2,1%	-14%	-7,1%	-10,8%
Route (max en 2007)	21%	3,3%	-13%	-6,6%	-9,4%
Fer (max en 2006)	7%	1,4%	-41%	-16,1%	-16,9%
Mer (max en 2007)	6%	0,9%	-14%	-7,3%	-12,4%

Le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15 est passé par un maximum en 2007 : il a augmenté de 14% entre 2001 et 2007 et a ensuite diminué de 14% entre 2007 et 2009.

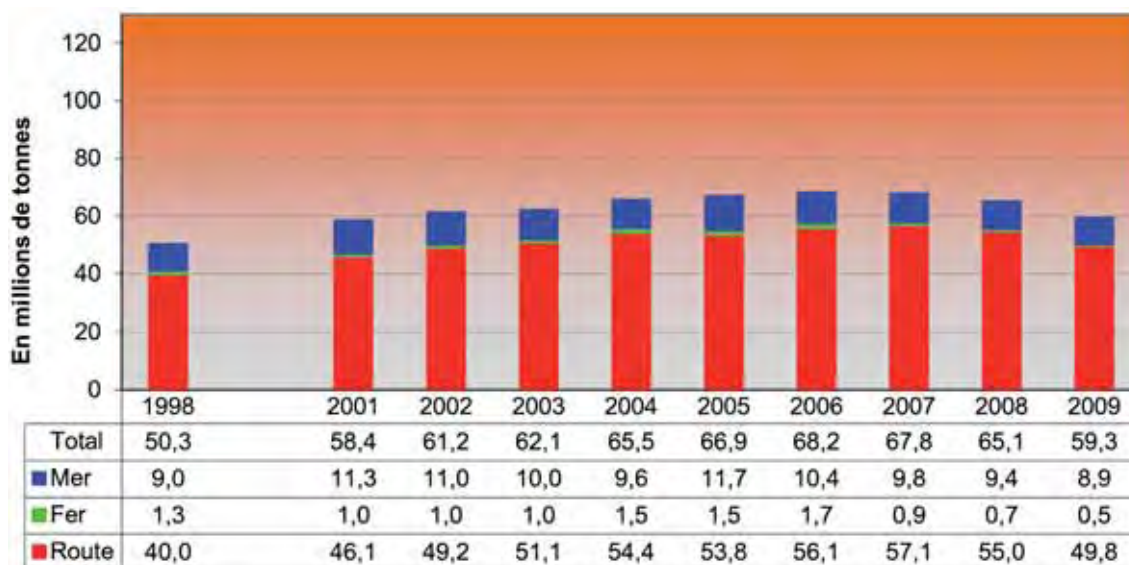
Pendant les 6 années de croissance, le flux transporté par la route a augmenté plus que celui transporté par la mer : respectivement 21% et 6%. Pendant les 2 dernières années, le flux transporté par la route a diminué légèrement moins que celui transporté par la mer : respectivement -13% et -14%.

Globalement, entre 2001 et 2009, la part modale de la mer a diminué de 3,2% (40,4% en 2009) et celle de la route a augmenté de 4,1% (57,9% en 2009).





Graphique 42 : Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France



Pendant la période 2001-2009, le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France a évolué avec les taux suivants :

Tableau 38 : Flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France

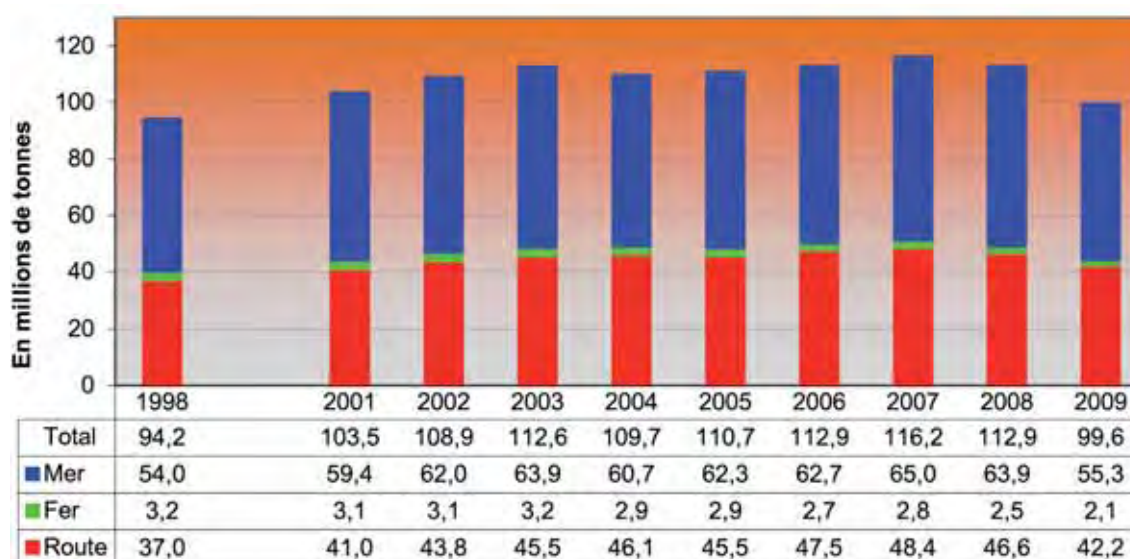
	Evolution de 2001 au maximum		Evolution du maximum à 2009		En 1 an (2009/2008)
	Total	Moyenne annuelle	Total	Moyenne annuelle	
Total (max en 2006)	17%	3,2%	-13%	-4,6%	-8,9%
Route (max en 2007)	24%	3,6%	-13%	-6,6%	-9,4%
Fer (max en 2006)	70%	11,2%	-69%	-32,6%	-23,0%
Mer (max en 2005)	3%	0,8%	-23%	-6,5%	-5,4%

Le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et la France est passé par un maximum en 2006 : il a augmenté de 17% entre 2001 et 2006 et a ensuite diminué de 13% entre 2006 et 2009.

Pendant les années de croissance, le flux transporté par la route a augmenté de 24% alors que celui transporté par la mer stagnait. Pendant les dernières années, le flux transporté par la route a diminué de 13%, et celui transporté par la mer de 23%.

Globalement, entre 2001 et 2009, la part modale de la mer a diminué de 4,3% (15,1% en 2009) et celle de la route a augmenté de 5,1% (84,1% en 2009).

**Graphique 43 : Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15 (hors France)**



Pendant la période 2001-2009, le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15 (sans la France) a évolué avec les taux suivants :

**Tableau 39 : Flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'ancienne UE15 (sans la France)**

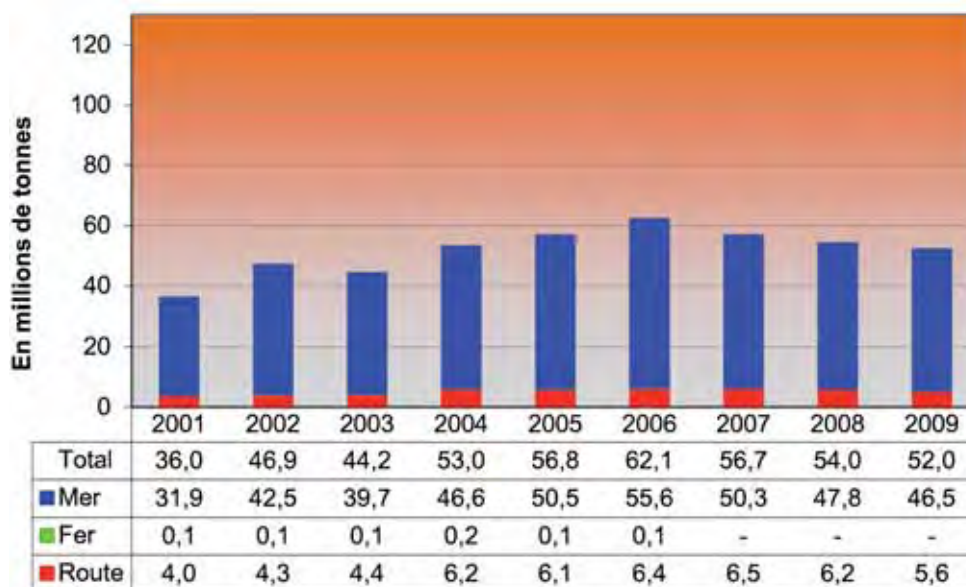
	Evolution de 2001 au maximum		Evolution du maximum à 2009		En 1 an (2009/2008)
	Total	Moyenne annuelle	Total	Moyenne annuelle	
Total (max en 2007)	12%	1,9%	-14%	-7,4%	-11,8%
Route (max en 2007)	18%	2,8%	-13%	-6,6%	-9,4%
Fer (max en 2007)	-9%	-1,5%	-27%	-14,3%	-15,2%
Mer (max en 2007)	9%	1,5%	-15%	-7,7%	-13,4%

Le transit de marchandises entre la Péninsule Ibérique et l'ancienne UE15 (sans la France) est passé par un maximum en 2007 : il a augmenté de 12% entre 2001 et 2007 et a ensuite diminué de 14% entre 2007 et 2009.

Pendant les années de croissance, le flux transporté par la route a augmenté 2 fois plus vite que celui transporté par la mer : respectivement + 18% et + 9%. Pendant les 2 dernières années, la diminution des flux maritimes a été plus importante que celle des flux routiers : respectivement - 15% et - 13%.

Globalement, entre 2001 et 2009, la part modale de la mer a diminué de 1,9% (55,5% en 2009) et celle de la route a augmenté de 2,8% (42,4% en 2009).

**Graphique 44 : Évolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe (hors ancienne UE15)**



Pendant la période 2001-2009, le flux total de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique (hors ancienne UE15) a évolué avec les taux suivants :

**Tableau 40 : Flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique (hors ancienne UE15)**

	Evolution de 2001 au maximum		Evolution du maximum à 2009		En 1 an (2009/2008)
	Total	Moyenne annuelle	Total	Moyenne annuelle	
Total (max en 2006)	72%	11,5%	-16%	-5,7%	-3,7%
Route (max en 2007)	62%	8,3%	-14%	-7,2%	-10,6%
Fer					
Mer (max en 2006)	74%	11,8%	-16%	-5,8%	-2,8%

Le transit de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique (hors ancienne UE15) est passé par un maximum en 2006 : il a augmenté 72% entre 2001 et 2006 et a ensuite diminué de 16% entre 2006 et 2009.

La croissance observée entre 2001 et 2006 pour les flux entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique (hors ancienne UE15) était très importante + 72% en 5 ans, beaucoup plus forte que pour les flux entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15 (+ 14% en 6 ans). La diminution pour les flux entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique (hors ancienne UE15) est plus forte que pour les flux entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'UE15 mais dans des proportions moindres : respectivement - 16% en 3ans et -14% en 2 ans.

## 6 CONCLUSIONS

Ce « Document n° 6 » publié par l'Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées) présente les flux de voyageurs et de marchandises pour l'année 2009 ainsi que leurs évolutions depuis 2001. Dans le contexte de la crise économique globale qui a marqué l'année 2009, tous les indicateurs sont à la baisse.

Le document n° 6 est axé sur le transport des voyageurs. Il présente les résultats des enquêtes VL et autocars qui ont été réalisées en 2007 et 2008 sur les 2 autoroutes et en 2010 sur les 4 principaux passages centraux. Ces enquêtes ont permis de renouveler la connaissance des flux de voyageurs qui franchissent les Pyrénées par la route, en particulier pour le taux de remplissage des véhicules ainsi que les origines et les destinations des véhicules. Ces enquêtes vont se poursuivre en 2012 avec une nouvelle enquête autocars sur les 2 autoroutes ainsi que des relevés visuels tout au long de l'année pour affiner l'estimation du trafic des autocars.

Les déplacements de voyageur depuis 2006 peuvent être caractérisés de la façon suivante :

- Le nombre des VL qui franchissent chaque jour la frontière est en légère diminution (-1,6%) : 122 200 VL par jour en 2006 et 120 200 en 2009 représentant 98,3 millions de voyageurs.
- Le trafic d'autocars est également en baisse : 650 autocars par jour en 2006 et 600 en 2009 représentant 8,3 millions de voyageurs.
- Le trafic ferroviaire, même en comptant les voyageurs des Euskotren Hendaye-Pays Basque espagnol, a diminué de 2% : 1,415 millions de voyageurs en 2006 et 1,387 millions en 2009.
- Le trafic aérien entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique a augmenté fortement entre 2006 et 2007 (+12,0%), a stagné en 2008 (+0,2%) et a diminué de 5,3% en 2009. Globalement, le trafic aérien est passé de 71,7 millions de voyageurs par an en 2006 à 80,5 millions en 2008 puis à 76,2 millions en 2009. Ce changement de tendance se produit après 6 années de croissance continue (en moyenne + 5 millions de voyageurs par an de 2001 à 2007) induite par l'apparition et le développement des compagnies low cost.

Le transport des marchandises est directement lié à l'activité économique, les flux de marchandises observés entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique, tous modes confondus, sont passés par un maximum en 2006 (243,2 millions de tonnes) et ont diminué en 2008 et en 2009 (211,0 millions de tonnes en 2009) soit une diminution de 13% en 2 ans.

Globalement, la diminution des 2 dernières années se retrouve dans les mêmes proportions sur les modes routiers (-13%) et maritimes (-14%).

Les flux ferroviaires, dont la connaissance est devenue difficile depuis l'entrée dans le secteur concurrentiel, ont chuté de 3,7 à 2,6 millions de tonnes soit - 29% d'après la base de données rail\_go d'Eurostat.

L'évolution du trafic PL sur les 2 autoroutes (cf. graphique 33 du présent document) montre une amorce de reprise en 2010. En 2010 a eu lieu la nouvelle enquête transit par interview des chauffeurs de PL en France sur les 2 principaux massifs montagneux et sur le tunnel trans-manche. Dans les Pyrénées, les axes enquêtés sont les 2 autoroutes, les 4 passages centraux principaux et l'autoroute ferroviaire au Boulou. Le prochain document de l'OTP présentera les résultats de cette enquête et les évolutions depuis la précédente en 2004.



