

Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°4
Mai 2006



Observatoire franco - espagnol des trafics dans les Pyrénées

DOCUMENT N°4
Mai 2006



Coordination

FRANCE

Ministère des Transports
de l'Équipement,
du Logement,
du Tourisme et de la Mer,

Service Transport Déplacement
cité administrative
Boulevard Armand Duportal
31074 TOULOUSE Cedex 9
Tél: 05.61.58.63.29
Fax: 05.61.23.99.21
www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr

ESPAGNE

Ministerio de Fomento
Secretaria General du Transportes
Paseo de la Castellana, 67
28071 MADRID
Tél: + 34 915978748
Fax: + 34 91 59 78 749
stt@fomento.es
www.fomento.es



SOMMAIRE

1. préambule

| | | |
|-----|--|---|
| 1.1 | L'OBSERVATOIRE FRANCO-ESPAGNOL des trafics dans les Pyrénées (OTP) | 2 |
| 1.2 | LES OBJECTIFS DE L'OTP | 3 |
| 1.3 | LE CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE | 4 |
| 1.4 | LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS | 5 |
| 1.5 | FLUX DE VOYAGEURS | 5 |
| 1.6 | FLUX DE MARCHANDISES | 6 |

2. Le cadre socio-économique

| | | |
|-------|---|----|
| 2.1 | LE CONTEXTE EUROPEEN | 7 |
| 2.1.1 | Petit historique de la construction de l'Union européenne : | 8 |
| 2.1.2 | Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) | 9 |
| 2.2 | ÉVOLUTION DE LA POPULATION | 12 |
| 2.3 | DONNEES ECONOMIQUES GENERALES | 14 |
| 2.4 | LE COMMERCE EXTERIEUR | 17 |
| 2.5 | LES TAUX DE MOTORISATION | 19 |

3. Les infrastructures

| | | |
|-------|--|----|
| 3.1 | LES ROUTES | 21 |
| 3.1.1 | Réseau routier structurant | 21 |
| 3.1.2 | Trafic total | 23 |
| 3.1.3 | État existant du réseau routier structurant en 2005 | 29 |
| 3.1.4 | Programmation dans le domaine routier | 29 |
| 3.1.5 | Planification routière à long terme en France et en Espagne | 31 |
| 3.2 | CHEMIN DE FER | 32 |
| 3.2.1 | Situation actuelle | 32 |
| 3.2.2 | Programmation dans le domaine ferroviaire | 33 |
| 3.2.3 | Planification ferroviaire à long terme en Espagne et en France | 36 |
| 3.3 | AEROPORTS | 37 |
| 3.4 | PORTS | 38 |

4. Trafic de voyageurs

| | | |
|-------|--|----|
| 4.1 | ROUTES | 39 |
| 4.1.1 | Le trafic des véhicules légers sur les passages frontaliers routiers | 39 |
| 4.1.2 | Le trafic des autocars | 40 |
| 4.1.3 | Exploitation des enquêtes tourisme pour V.L. et autocars | 41 |
| 4.1.4 | Estimation du flux de voyageurs | 45 |
| 4.1.5 | Zoom sur les 2 autoroutes | 45 |
| 4.2 | FERROVIAIRE | 46 |
| 4.3 | AÉRIEN | 47 |
| 4.4 | SYNTHESE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS | 51 |
| 4.5 | ÉVOLUTION 1998- 2004 DU TRANSPORT DE VOYAGEURS | 53 |

5. Trafic de marchandises

| | | |
|-------|--|----|
| 5.1 | ROUTES | 56 |
| 5.1.1 | Trafics des P.L. sur les passages frontaliers en 2004 | 57 |
| 5.1.2 | Estimation du tonnage des marchandises par les stations de pesage HESTIA | 58 |
| 5.1.3 | Enquête transit 2004 | 59 |
| 5.1.4 | Zoom sur les 2 autoroutes | 66 |
| 5.2 | CHEMIN DE FER | 67 |
| 5.3 | PORTS | 73 |
| 5.4 | SYNTHESE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES | 75 |
| 5.5 | EVOLUTION 1998-2004 DU TRANSPORT DE MARCHANDISES | 78 |

6. Conclusions



1 Préambule

Le présent rapport, constitue le document n° 4 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° 3 « Principaux chiffres actualisés pour l'année 2003 » ainsi que la plaquette « Évolution 1998-2003 », par les deux Ministères Espagnol et Français, responsables des Transports, avec l'objectif commun de mettre en place un instrument permanent permettant de mesurer des flux de transports existants à la frontière commune des Pyrénées.

El presente informe es el documento n° 4 que publica el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). Se basa en el trabajo realizado conjuntamente desde la publicación del suplemento al documento n° 3 «Principales cifras actualizadas para el año 2003» así como la placa «Evolución 1998-2003», por los Ministerios Español y Francés responsables 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 conjunta de los Pirineos.

1.1 L'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP)

Les gouvernements espagnol et français sont conscients de l'importance qu'ont atteint, ces dernières années, les volumes de leurs trafics transfrontaliers, leur croissance observée dans le passé et leur probable évolution dans un futur proche. Face à cette réalité, ils ont créé un instrument binational chargé de suivre l'évolution desdits flux.

Au cours de plusieurs sommets bilatéraux franco-espagnols, il s'est dégagé un accord sur la nécessité de mettre en œuvre cet instrument ; ce fut en 1998, à La Rochelle, qu'a été décidé la création de l'Observatoire franco- espagnol des Trafics dans les Pyrénées (OTP).

Lors de sa constitution initiale, 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 sept ans de fonctionnement, l'OTP a montré qu'il s'agit d'un instrument très utile pour que les Administrations concernées réfléchissent ensemble ainsi que pour l'analyse statistique du système complexe des transports qui sert aux échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

Los Gobiernos de España y Francia son conscientes de la importante magnitud que han alcanzado, durante los últimos años, los volúmenes de sus tráficos transfronterizos, de los fuertes incrementos observados en el pasado, y de su probable evolución en un futuro próximo. Ante esta realidad, tomaron en su día la decisión de crear un instrumento binacional encargado de cuantificar y de seguir la evolución de dichos flujos.



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).

En su constitución inicial, 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 transfronterizos, tanto de viajeros como de mercancías, examinándose todos los modos de transporte. En sus cuatro 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 Les 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 orienter les travaux à effectuer. 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 qui existent actuellement, 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 les 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 que les documents successifs de l'Observatoire sont établis, ces chapitres sont complétés et dotés chaque fois d'informations plus approfondies, si nécessaire à partir d'études complémentaires, afin d'apporter des réponses mieux appropriées à toutes les parties intéressées.

Para alcanzar, de una manera progresiva, los objetivos que el Observatorio tiene marcados, dada la amplitud de las posibilidades que el análisis del tráfico entre España y Francia ofrece, se convino desde la primera publicación del O.T.P. un índice de materias para encauzar los trabajos a realizar. La estructura adoptada consta de los cuatro capítulos fundamentales siguientes:

el ámbito 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 a estas fuentes que existen en la actualidad y que, en su gran mayoría, son inconexas desde un punto de vista tan particular como es el 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 CCAA limítrofes con los Pirineos, además de Andorra. Algunas regiones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos han iniciado un programa de estudios dentro del cuadro del programa europeo INTERREG III B.

A medida que van apareciendo los sucesivos documentos editados por el Observatorio, los capítulos se van completando y dotando, cada vez, de un mayor contenido, llevándose a cabo los estudios complementarios necesarios para precisar aquellos elementos que necesiten mayor elaboración..

1.3 Le cadre socio-économique

Les flux de transport à travers les Pyrénées, tant de voyageurs que de marchandises, entrent dans un contexte socio-économique qui prend en compte le cadre régional des communautés frontalières des deux pays ainsi que le contexte européen qui 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 deux premières procureront une vision réaliste des conclusions et des orientations qui, au niveau régional, pourraient en résulter au regard de l'évolution ou de la création de nouvelles infrastructures.

Les données géographiques se rapporteront désormais dans la mesure du possible à la totalité de l'Europe géographique.

1.4 Les infrastructures de transport

Ce chapitre analysera, 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 traitera de la situation actuelle et des développements prévus par la planification en vigueur.

Dans la situation actuelle, les infrastructures de transport existantes seront décrites, ainsi que les plates-formes logistiques les plus importantes qui participent à la chaîne logistique du transport.

La planification réunira l'ensemble des plans intermodaux qui, du niveau européen au niveau régional, sont approuvés et en vigueur. De plus, ces plans seront développés dans la zone pyrénéenne pour les infrastructures qui sont en cours d'exécution et même pour celles qui font l'objet d'accords fermes et dont la construction à court terme est programmée.

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 d'après le mode, l'origine - destination, le point de traversée, le motif du voyage. Pour atteindre cet objectif, sont utilisées dans le présent document, les données des enquêtes tourisme espagnoles et portugaises.

Une analyse rétrospective de l'évolution des flux par mode et par relation au cours des dix dernières années, montrera les tendances passées et récentes et leur corrélation avec l'évolution de certaines variables explicatives.



Quant aux flux qui doivent être pris en compte, il en existe deux groupes.

Un premier qui fait référence aux modes terrestres, pour lequel il n'y a aucun doute : les flux observés sont ceux qui traversent les frontières communes des Pyrénées, soit en interrelation entre les deux pays, soit en transit pour certains d'entre eux.

Un deuxième groupe, constitué par les voyageurs aériens, dans lequel seront 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 devra traiter des principaux flux de marchandises, par origine-destination, mode de transport, point d'entrée et type de marchandises (classification NST).

La réalisation d'une analyse rétrospective de l'évolution des flux par mode et par relation sur les dix dernières années, permettra d'établir les tendances passées et récentes.

Le transport maritime sera également pris en compte, en comparant les flux des ports de la Péninsule Ibérique à ceux du reste de l'Europe géographique pour les façades Atlantique et Méditerranée.

2 Le Cadre Socio-Economique

2.1 Le contexte européen

Carte 1 : L'Europe géographique





2.1.1 Petit Historique de la construction de l'Union européenne

| | |
|--------|---|
| 1951 | les Six (Belgique, république fédérale d'Allemagne, France, Italie, Luxembourg, Pays Bas) signent à Paris le traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) |
| 1957 | signature des traités de Rome instituant la Communauté économique européenne et l'Euratom |
| 1958 | entrée en vigueur du traité de Rome |
| 1960 | signature de la convention de Stockholm créant l'Association européenne de libre-échange (AELE) |
| 1962 | entrée en vigueur de la politique agricole commune (PAC) |
| 1968 | 1 ^{er} juillet : réalisation de l'Union douanière |
| 1972 | constitution du « serpent » monétaire |
| 1973 | entrée de 3 nouveaux membres : Danemark, Royaume Uni, Irlande, dans la CEE (référendum négatif en Norvège) |
| 1979 | création du système monétaire européen (SME) en substitution du « serpent » et de l'Écu |
| 1981 | entrée de la Grèce dans la Communauté européenne |
| 1986 | entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté européenne |
| 1987 | entrée en vigueur de l'Acte unique européen |
| 1989 | ouverture du mur de Berlin |
| 1990 | signature de l'accord de Schengen réunification allemande |
| 1991 | accord sur la constitution de l'Espace économique européen (EEE) |
| 1992 | signature du traité sur l'Union européenne à Maastricht signature à Porto de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) |
| 1993 | 1 ^{er} janvier : mise en place du Marché unique 1 ^{er} novembre : entrée en vigueur du traité de Maastricht |
| 1995 | entrée de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède dans l'UE entrée en vigueur de la convention de Schengen adoption du nom de l'Euro pour la monnaie unique. Choix du scénario de passage à l'Euro. |
| 1997 | Conseil européen d'Amsterdam consacré à la réforme des institutions pour permettre à l'UE de fonctionner à plus de 15 pays |
| 2001 | Traité de Nice |
| 2002 | Remplacement des monnaies nationales par l'Euro dans les 12 pays de la zone Euro. |
| 2004 | Entrée des 10 nouveaux pays – Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovaquie, Chypre, Malte – dans l'UE qui compte désormais 25 membres |
| avenir | 2007 est l'objectif fixé par le Conseil européen de Copenhague pour l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie. La Turquie est considérée comme un pays candidat qui a vocation à rejoindre l'Union. La candidature de la Croatie est acceptée |



2.1.2 Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Le contexte européen fixe un schéma de référence pour les connexions entre la France et l'Espagne, définies à travers les grands corridors, et qui s'inscrivent dans la politique des réseaux européens arrêtée au niveau communautaire.

Les objectifs prioritaires et grandes lignes d'actions prévues dans le contexte des réseaux européens sont contenues dans la décision n° 1692/96/CE du parlement européen et du conseil, modifiée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004 «Sur les orientations communautaires pour le développement des réseaux transeuropéens de transport».

30 axes et projets prioritaires ont été définis (cf. carte 2) dont plusieurs concernent tout particulièrement les franchissements pyrénéens :

- le projet n° 3, axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe, avec ses deux branches, orientale et occidentale
- le projet n° 8, axe multimodal Portugal/Espagne – reste de l'Europe
- le projet n° 16, Axe ferroviaire de fret Sines/Algésiras – Madrid – Paris
- le projet 19, interopérabilité des lignes ferroviaires à grande vitesse dans la Péninsule Ibérique
- le projet n° 21, autoroutes de la mer : celle de l'Europe de l'Ouest (reliant le Portugal et l'Espagne, via l'arc atlantique, à la mer du Nord et la mer d'Irlande) et celle de l'Europe du Sud-Ouest (Méditerranée Occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-est.

Dans le cadre du projet n° 3, un accord a été signé en octobre 1995 pour la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre l'Espagne et la France (versant Méditerranée). La concession de la ligne internationale Perpignan – Figueras (45 km) a été confié au groupement TP Ferro en février 2004. Les travaux ont commencé en octobre 2004. Les travaux de percement du tunnel transfrontalier du Perthus ont été lancés en juillet 2005. La mise en service est prévue pour 2009.

Toujours dans le cadre du projet n° 3 (versant Méditerranée), la déclaration d'utilité publique de la section Nîmes – Montpellier (70 km) a été prononcée le 16 mai 2005. Les études préparatoires à la saisine de la commission nationale du débat public française ont été lancées pour la liaison Montpellier – Perpignan.

Dans le cadre du projet n° 3 (versant atlantique), un groupement européen d'intérêt économique «Sud Europe Atlantique» section Vitoria-Dax, en abrégé GEIE «SEA Vitoria-Dax», a été mis en place en mars 2005. La commission nationale du débat public française a décidé le 4 janvier 2006 d'organiser un débat public sur la réalisation d'une LGV (ligne à grande vitesse) entre Bordeaux et l'Espagne à partir de la fin du 1er semestre 2006, débat auquel les autorités espagnoles participeront.

Légende

Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) Axes et projets prioritaires

1. Axe ferroviaire
Berlin–Vérone/Milan–Bologne–Naples–Messine–Palerme
2. Axe ferroviaire à grande vitesse
Paris–Bruxelles–Cologne–Amsterdam–Londres
3. Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe
4. Axe ferroviaire à grande vitesse Est
5. Ligne de la Betuwe
6. Axe ferroviaire Lyon–Trieste–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–
Budapest–frontière ukrainienne
7. Axe autoroutier Igoumenitsa/Patras–Athènes–Sofia–Budapest
8. Axe multimodal Portugal/Espagne–reste de l'Europe
9. Axe ferroviaire Cork–Dublin–Belfast–Stranraer
10. Aéroport de Malpensa
11. Liaison fixe de l'Øresund
12. Axe ferroviaire/routier triangulaire nordique
13. Axe routier Royaume–Uni/Irlande/Benelux
14. Ligne principale de la côte ouest
15. Galileo
16. Axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras–Madrid–Paris
17. Axe ferroviaire Paris–Strasbourg–Stuttgart–Vienne–Bratislava
18. Axe fluvial du Rhin/Meuse–Main–Danube
19. Interopérabilité des lignes à grande vitesse dans la péninsule
Ibérique
20. Axe ferroviaire du détroit de Fehmarn
21. Autoroutes de la mer
22. Axe ferroviaire Athènes–Sofia–Budapest–Vienne–Prague–
Nuremberg/Dresde
23. Axe ferroviaire Gdansk–Varsovie–Brno/Bratislava–Vienne
24. Axe ferroviaire Lyon/Gênes–Bâle–Duisburg–Rotterdam/Anvers
25. Axe autoroutier Gdansk–Brno/Bratislava–Vienne
26. Axe ferroviaire/routier Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale
27. «Rail Baltica»: axe Varsovie–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki
28. «Eurocaprail» sur l'axe ferroviaire Bruxelles–Luxembourg–
Strasbourg
29. Axe ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne/mer
Adriatique
30. Canal fluvial Seine–Escaut

Axes et projets prioritaires

| | |
|--|---------------------------|
| | Route |
| | Rail |
| | Voie navigable intérieure |
| | Autoroute de la mer |
| | Projet d'aéroport |
| | Projet de port maritime |

Réseau transeuropéen de transport

| | |
|--|---------------------------|
| | Rail |
| | Route |
| | Voie navigable intérieure |

Numéros de l'axe prioritaire

| | |
|--|--|
| | Projet routier |
| | Projet ferroviaire |
| | Projet multimodal |
| | Projet de voie navigable intérieure |
| | Autoroute de la mer |
| | Aéroport |
| | Galileo |



2.2 Evolution de la population

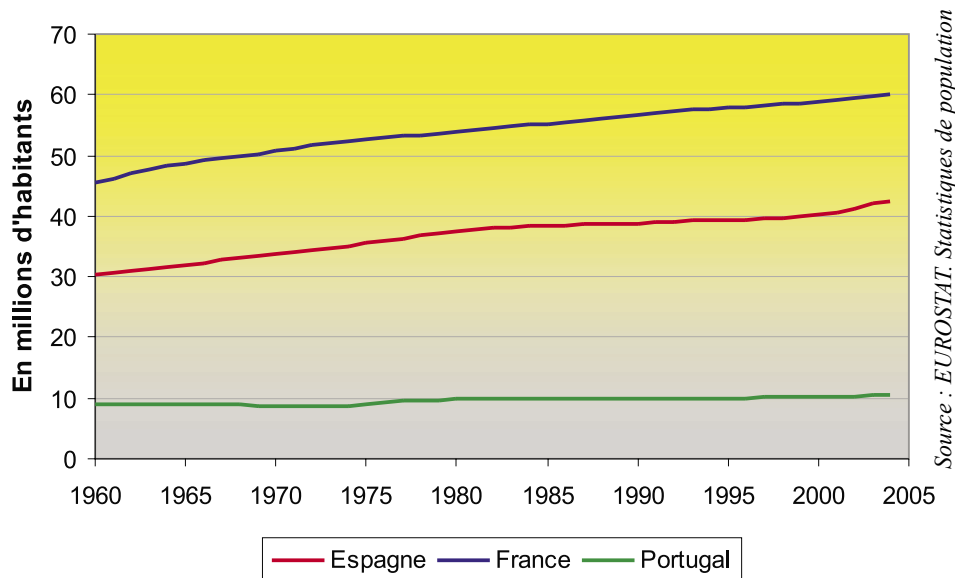
Dans le tableau 1 et le graphique 1 figure l'évolution de la population de l'Espagne, de la France et du Portugal pendant la période 1960-2004.

Tableau 1 : Evolution de la population en Espagne, France et Portugal dans la période 1960-2004 (en millions d'habitants)

| | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| France | 45,684 | 50,772 | 53,880 | 56,709 | 58,896 | 59,193 | 59,489 | 59,768 | 60,200 |
| Espagne | 30,455 | 33,753 | 37,439 | 38,850 | 40,263 | 40,720 | 41,314 | 42,005 | 42,345 |
| Portugal | 8,858 | 8,680 | 9,766 | 9,983 | 10,226 | 10,293 | 10,368 | 10,441 | 10,475 |

Source : Eurostat - Statistiques de population

Graphique 1 : Evolution de la population en Espagne, France et Portugal dans la période 1960-2004



En 24 ans (1960-2004), la population de l'Espagne a augmenté de 39%, celle de la France de 32% et celle du Portugal seulement de 18%.

La somme de la population de l'Espagne, de la France et du Portugal représente approximativement un quart (24,8 %) du total d'habitants de l'UE-25 (457,2 millions).

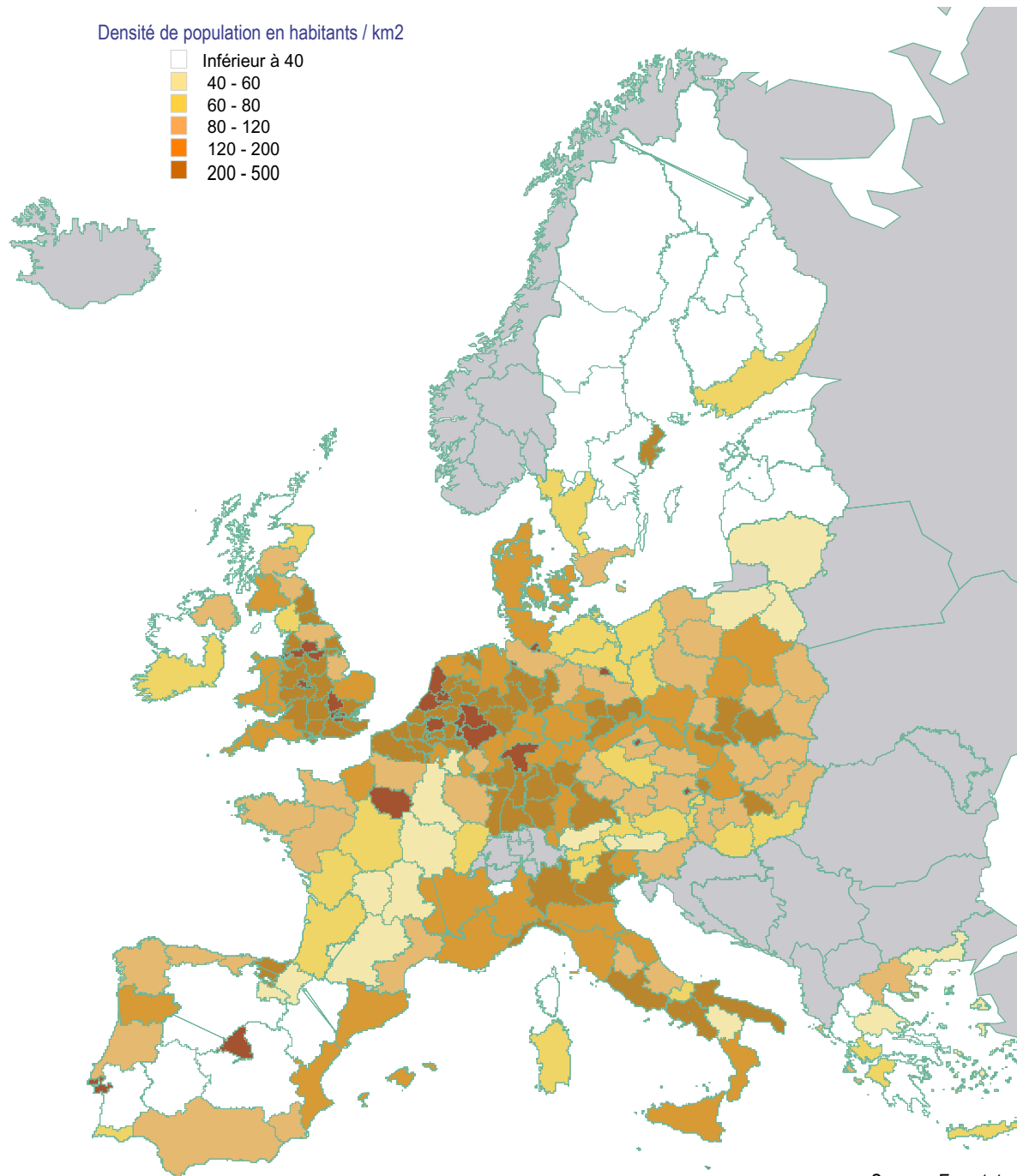
La densité actuelle de population, exprimée en habitants par km² est inférieure dans les trois pays (Espagne : 83, Portugal : 113 et la France 110) à la moyenne de l'UE-25 (117 hab./km²).

La population au 1^{er} janvier 2004 des trois pays est estimée par Eurostat à 42 345 000 habitants pour l'Espagne, 60 200 000 habitants pour la France métropolitaine et 10 475 000 habitants pour le Portugal.

Les quatre régions espagnoles limitrophes des Pyrénées comptaient en 2003 10,448 millions d'habitants soit un quart de la population de l'Espagne. Les trois régions françaises voisines des Pyrénées comptaient, pour la même année, 8,148 millions d'habitants soit environ 14% de la population de la France métropolitaine.



Carte 3 : Densité de population en Europe fin 2003 (en Habitants/km²)



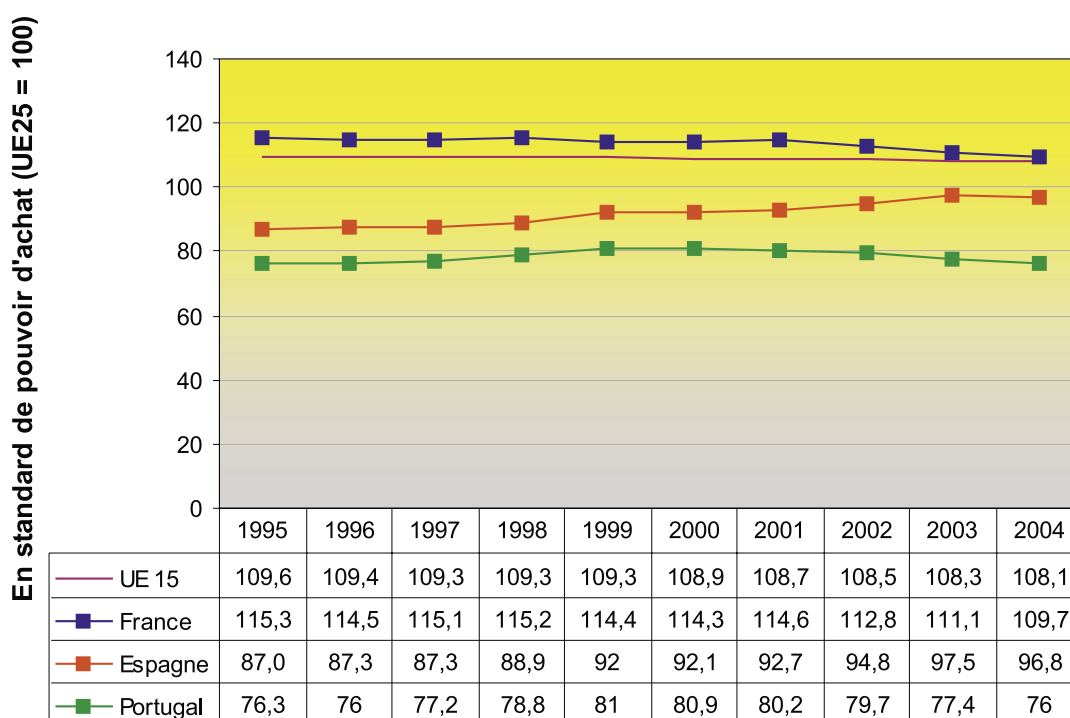
Source : Eurostat



2.3 Données économiques générales

Le graphique 2 montre l'évolution du PIB par habitant exprimé standard de pouvoir d'achat par rapport à la moyenne de l'Union européenne à 25.

Graphique 2 : Evolution du PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat (UE-25=100)



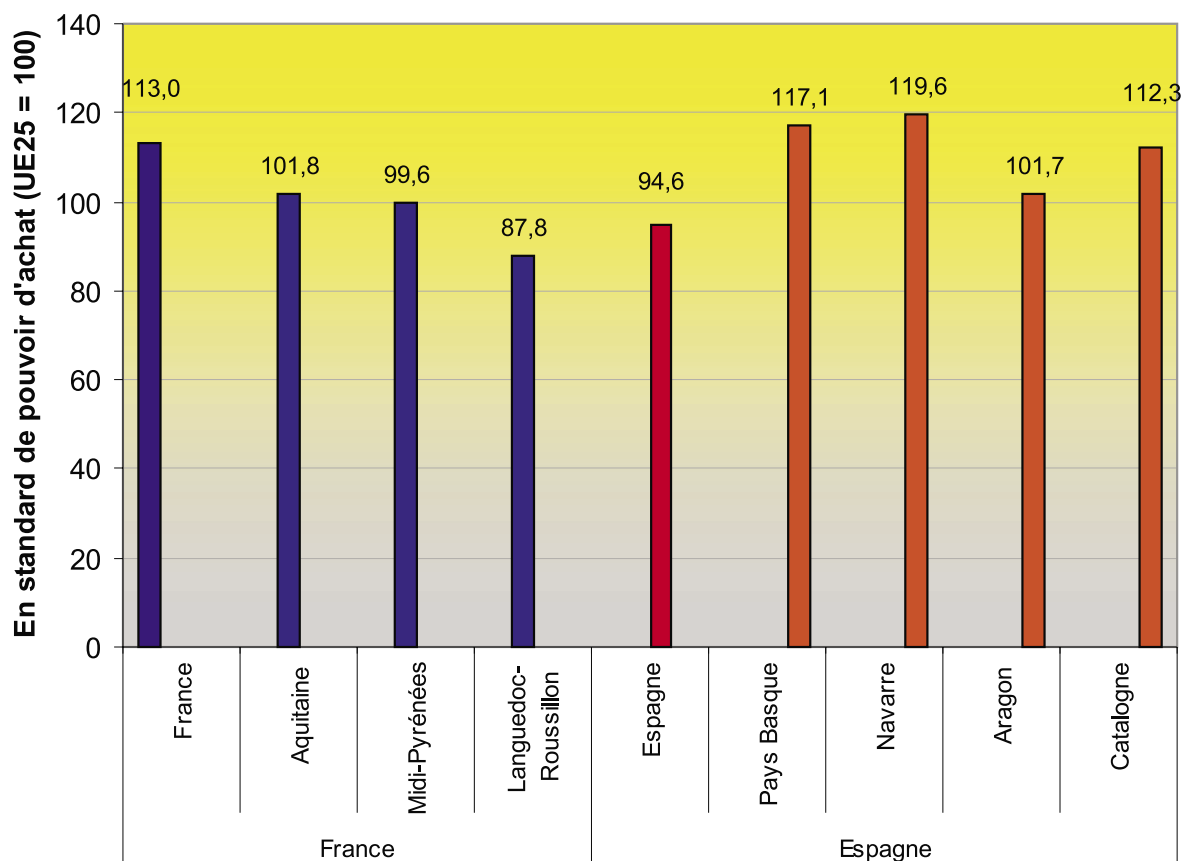
Source : Eurostat- Indicateurs structurels (les données 2004 sont estimées ainsi que 2003 pour l'Espagne)

Le PIB par habitant de la France, exprimé en parité de pouvoir d'achat, est supérieur d'environ 10% à la moyenne de l'UE25 (il est très proche de la moyenne de l'ancienne UE15). Le PIB par habitant de l'Espagne est proche de la moyenne de l'UE25, il est inférieur d'environ 3%. Par contre celui du Portugal reste nettement inférieur à la moyenne de l'UE25 (écart de 24%).

Depuis 10 ans, le PIB par habitant de la France et celui du Portugal ont gardé le même écart par rapport à la moyenne de l'UE25, par contre celui de l'Espagne a réduit l'écart de façon importante (environ 10%).

Le graphique 3 montre la valeur du PIB par habitant dans les régions frontalières des Pyrénées pour l'année 2002.

Graphique 3 : PIB régionaux en 2002



Source: EUROSTAT, Statistiques régionales

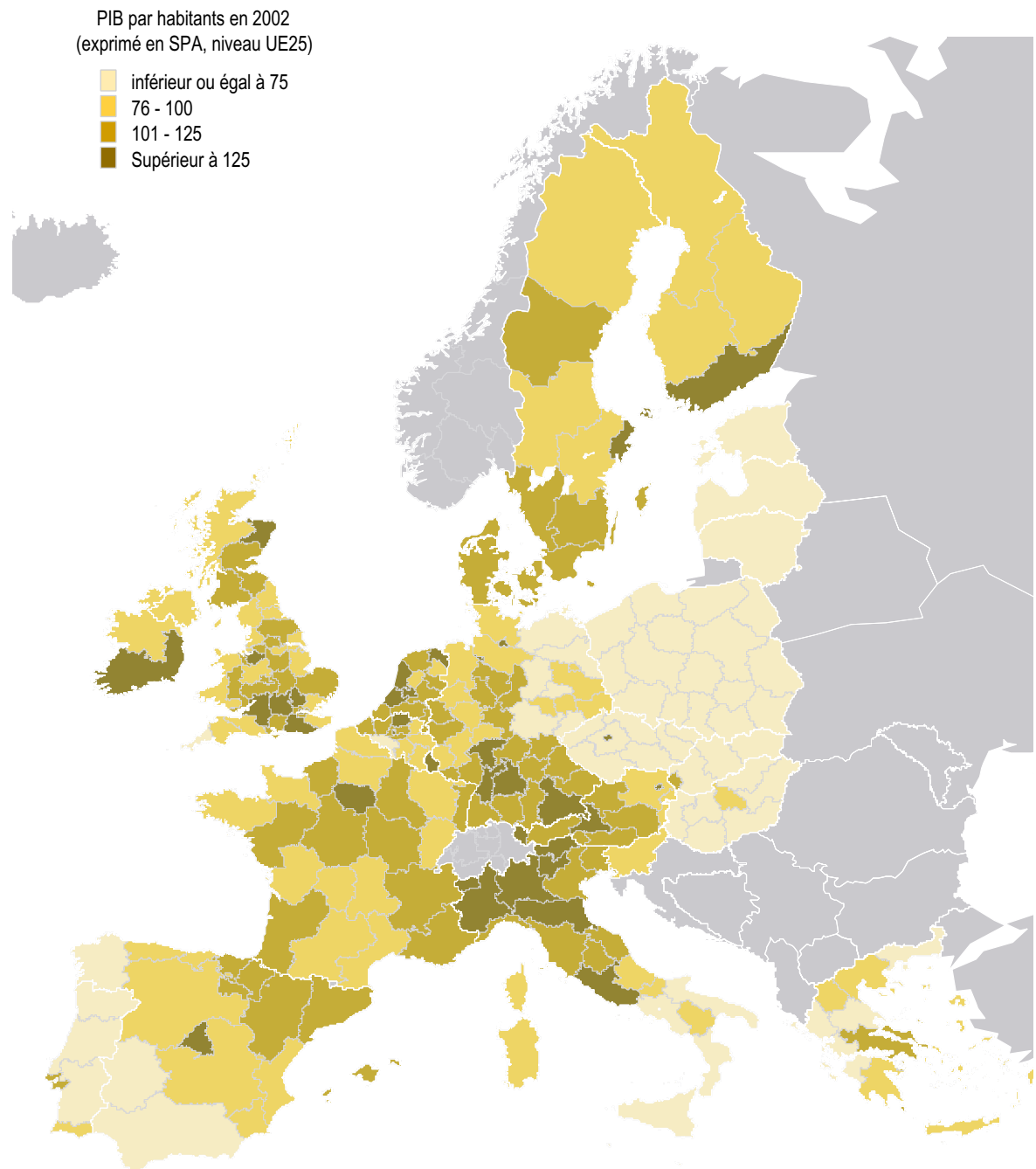
En Espagne, les Communautés Autonomes frontalières ont un PIB par habitant supérieur à la moyenne nationale et même supérieur à la moyenne européenne, exprimé en pourcentage sur la moyenne de l'Union Européenne à 25. Par contre, les PIB par habitant des régions françaises est nettement inférieur à la moyenne française et même à la moyenne de l'Union Européenne à 25 pour Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Finalement, en se référant à la moyenne communautaire entre 1998 et 2002, il est intéressant d'observer que, pour cette zone frontalière, l'évolution dans les régions espagnoles est à la hausse tandis que celle des françaises est à la baisse.



La carte 4 montre la distribution des valeurs du PIB, exprimées en parité de pouvoir d'achat par rapport à la moyenne de l'UE 25 en 2002.

Carte 4 : PIB régionaux dans l'UE 25 en 2002 (PIB par habitant en standard de pouvoir d'achat - UE25= 100)



Source: EUROSTAT,

2.4 Le commerce extérieur

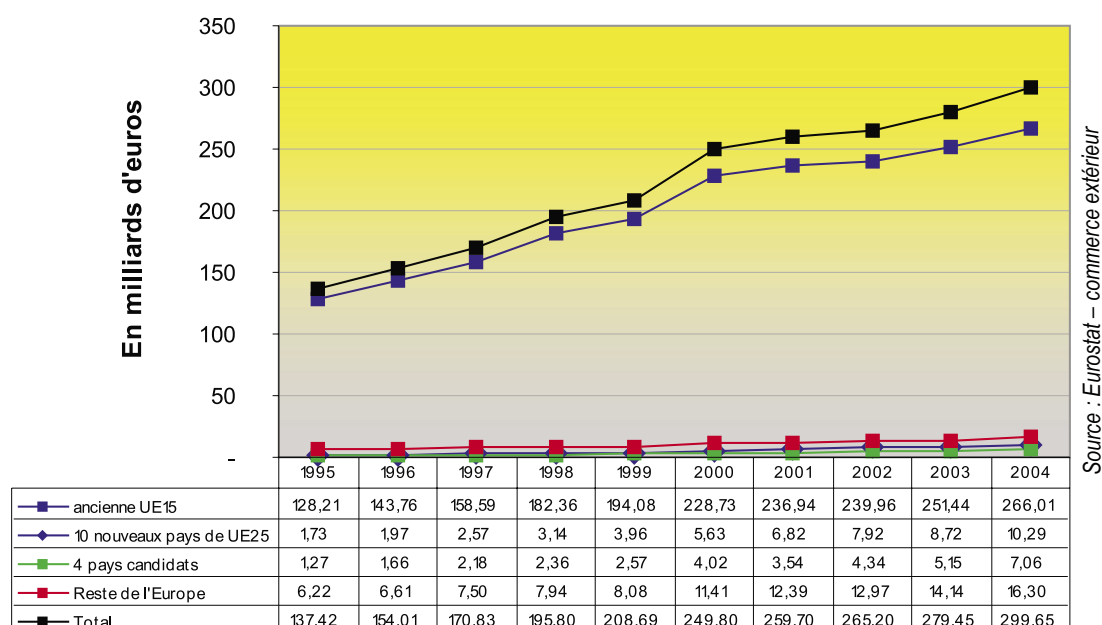
Le commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec le reste de l'Europe géographique (UE25 + les 4 pays candidats à l'entrée dans l'UE, Bulgarie, Croatie, Roumanie, Turquie + les autres pays d'Europe, Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Suisse, Norvège, Biélorussie, Ukraine, Moldavie et Russie) s'élève à 300 milliards d'euros en valeur monétaire ou 1 88 millions de tonnes en tonnages transportés.

Tableau 2 : Echanges de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en 2004 (en milliards d'euros)

| Échanges avec | Importations | | | Exportations | | | Importations + Exportations | | |
|---|---------------|--------------|--------------------------------|--------------|--------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------------------------|
| | Espagne | Portugal | Total de la Péninsule Ibérique | Espagne | Portugal | Total de la Péninsule Ibérique | Espagne | Portugal | Total de la Péninsule Ibérique |
| UE-15 | 137,08 | 24,91 | 161,99 | 88,61 | 15,41 | 104,02 | 225,69 | 40,32 | 266,01 |
| UE-25 | | | | | | | | | |
| 10 nouveaux pays | 5,51 | 1,05 | 6,56 | 3,41 | 0,31 | 3,72 | 8,92 | 1,36 | 10,28 |
| Total UE | 142,59 | 25,96 | 168,55 | 92,02 | 15,72 | 107,74 | 234,61 | 41,68 | 276,29 |
| Pays candidats à l'entrée dans l'UE : Bulgarie, Croatie, Roumanie, Turquie | 2,99 | 0,41 | 3,40 | 3,42 | 0,25 | 3,67 | 6,41 | 0,66 | 7,07 |
| Reste de l'Europe (Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Suisse, Norvège, Biélorussie, Ukraine, Moldavie, Russie) | 9,74 | 1,68 | 11,42 | 4,35 | 0,52 | 4,87 | 14,09 | 2,20 | 16,29 |
| TOTAL | 155,32 | 28,05 | 183,37 | 99,79 | 16,49 | 116,28 | 255,11 | 44,54 | 299,65 |

Source : Eurostat – commerce extérieur

Graphique 4 : Evolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe (1995-2004) en milliards d'euros



Entre 1995 et 2004, le total des échanges – en valeur monétaire – entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique a été multiplié par 2,2.

Les échanges avec les pays de l'UE15, qui en représentent 90 %, ont été multipliés par 2,1. Les échanges avec les 10 nouveaux pays de l'UE25 et avec les 4 pays candidats, qui représentent seulement 5 % du total, ont été multipliés par 5,8. Ceux avec les autres pays de l'Europe (5% du total) ont été multipliés par 2,6.

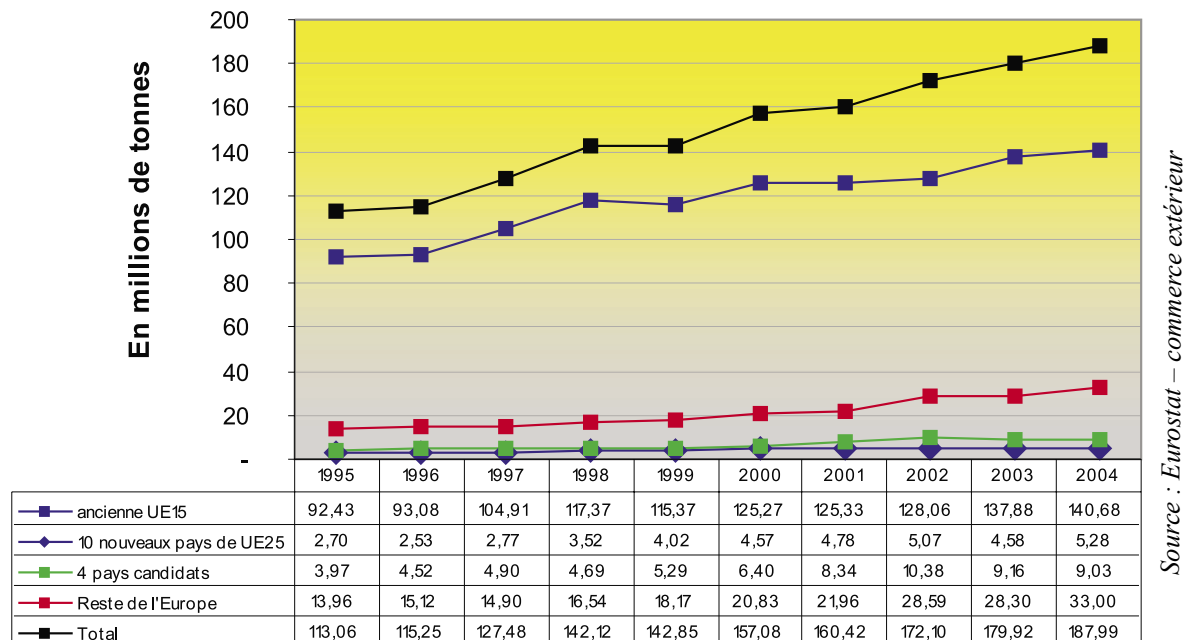


Tableau 3 : Echanges de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en 2004 (en millions de tonnes)

| Échanges avec | Importations | | | Exportations | | | Importations + Exportations | | |
|---|---------------|--------------|--------------------------------|--------------|-------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------------------------|
| | Espagne | Portugal | Total de la Péninsule Ibérique | Espagne | Portugal | Total de la Péninsule Ibérique | Espagne | Portugal | Total de la Péninsule Ibérique |
| UE-15 | 71,80 | 12,26 | 84,06 | 50,27 | 6,35 | 56,62 | 122,07 | 18,61 | 140,68 |
| UE-25 | | | | | | | | | |
| 10 nouveaux pays | 2,66 | 0,53 | 3,19 | 1,98 | 0,11 | 2,09 | 4,64 | 0,64 | 5,28 |
| Total UE | 74,46 | 12,79 | 87,25 | 52,25 | 6,46 | 58,71 | 126,71 | 19,25 | 145,96 |
| Pays candidats à l'entrée dans l'UE : Bulgarie, Croatie, Roumanie, Turquie | 5,48 | 1,20 | 6,68 | 2,17 | 0,18 | 2,35 | 7,65 | 1,38 | 9,03 |
| Reste de l'Europe (Bosnie-Herzégovine, Serbie et Monténégro, Macédoine, Albanie, Suisse, Norvège, Biélorussie, Ukraine, Moldavie, Russie) | 26,17 | 3,86 | 30,03 | 2,77 | 0,20 | 2,97 | 28,94 | 4,06 | 33,00 |
| TOTAL | 106,11 | 17,85 | 123,96 | 57,19 | 6,84 | 64,03 | 163,30 | 24,69 | 187,99 |

Source : Eurostat – commerce extérieur

Graphique 5 : Evolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe (1995-2004) en millions de tonnes

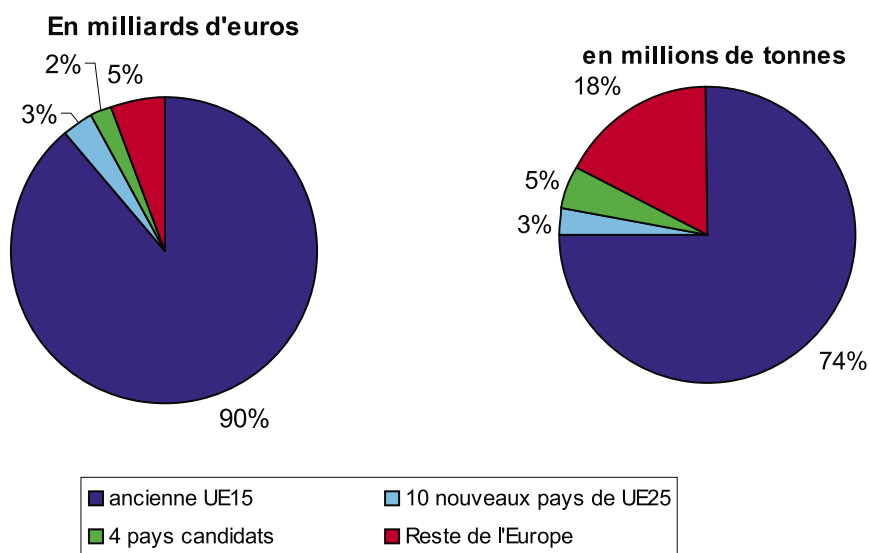


Entre 1995 et 2004, le total des échanges – en tonnages – entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique a été multiplié par 1,7.

Les échanges avec les pays de l'UE15, qui en représentent 74 %, ont été multipliés par 1,5. Les échanges avec les 10 nouveaux pays de l'UE25 et avec les 4 pays candidats, qui représentent seulement 8 % du total, ont été multipliés par 2,1. Ceux avec les autres pays de l'Europe (18 % du total) ont été multipliés par 1,7.



Graphique 6 : Répartition des échanges de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe en 2004



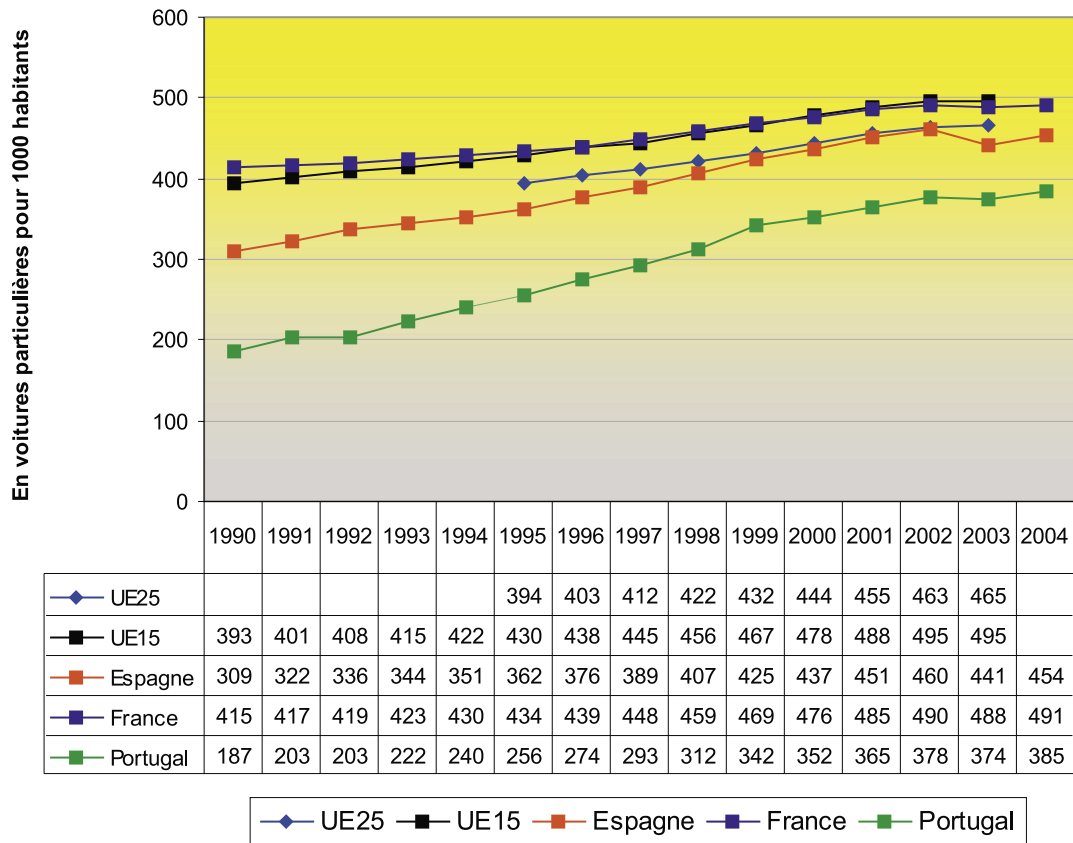
Source : Eurostat – commerce extérieur

2.5 Les taux de motorisation

La définition de l'indice de motorisation n'est pas harmonisée au niveau communautaire. Son suivi est mené à bien à partir du recueil élaboré par les services de la Commission Européenne sur base des données nationales, en se rappelant toujours qu'ils peuvent représenter des façons différentes de mesurer la même réalité. Le graphique 7 montre l'évolution des niveaux de motorisation en Espagne, au Portugal et la France.



Graphique 7 : Evolution du taux de motorisation (véhicules pour mille habitants) en Espagne, en France et au Portugal.



Sources : EUROSTAT – DG TREN – Voitures particulières pour 1000 habitants, OTEP pour le Portugal, Statistical pocket book 2005 pour 2003 et 2004.