

Décembre 2009

Observatoire

Transport, déplacements région Midi-Pyrénées

Edition 2009

Le transport de marchandises 3ème partie



Ministère
de l'Écologie,
de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Midi-Pyrénées

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Cet ouvrage dresse un état des lieux régional des transports et déplacements.

Il fait l'objet d'une mise à jour annuelle : sont modifiées les rubriques pour lesquelles de nouvelles données permettent de compléter la précédente version. Ainsi, pour l'ensemble des données, ce sont les chiffres les plus récents qui sont présentés dans ce document.

Sommaire : le transport de marchandises - 3ème partie

Le transport de marchandises **page 56**

I- Les transports de marchandises tous modes page 56

- a) généralités
- b) transports nationaux
- c) transports internationaux
- c) générateurs de fret
 - les entreprises de transport
 - les locaux de stockage

II- Le transport par fer page 65

- généralités
- le transport combiné
- activité des gares fret
- les installations terminales embranchées

III- Le transport par air page 70

IV- Le transport par route page 71

- le transport de marchandises
- trafic routier de poids lourds
- temps minima d'acheminement des marchandises par route
- le transit des poids lourds à travers l'agglomération toulousaine
-

I- Fiches départementales : transport routier de marchandises page 77

Avertissement

Les statistiques en tonnage des échanges internationaux intracommunautaires et les trafics de la SNCF ne sont plus disponibles en 2007

Les règlements (CE) européens n° 638/2004 et n° 198 2/2004 qui définissaient les principes de base des statistiques des échanges de biens entre États membres ont été modifiés par le règlement (CE) de la Commission n° 1915/2005 du 24 novembre 2005. L'enregistrement de la quantité et les spécifications relatives aux mouvements particuliers de biens ont été simplifiés pour alléger la charge déclarative des États membres. Ces derniers peuvent, à partir du 1er janvier 2006, dispenser les entreprises de fournir des informations sur la masse nette pour tous les biens pour lesquels des unités supplémentaires doivent être mentionnées simultanément.

Pour des raisons de confidentialité, les tonnages transportés par la SNCF ne sont plus disponibles à partir de 2007. Les chiffres pour le transport par fer ont été estimés pour certains d'entre eux. Pour les données de structure, les valeurs ont été calculées sur les 4 dernières années.

Sources

Note méthodologique

Sitram (Système d'Informations sur les Transports de Marchandises) décrit les transports terrestres nationaux et internationaux ainsi que les transports maritimes et aériens internationaux.

Les sources d'informations rassemblées dans Sitram sont d'origines très diverses :

- fichier TRM (enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers), enquête étendue depuis 1996 aux véhicules à moteur immatriculés en France. Les données antérieures à 1996 ont été redressées selon les nouvelles règles adoptées à partir de 1996.

- fichier Douanes

a) Généralités

Stabilité du trafic de marchandises en France et en Midi-Pyrénées

Le transport de marchandises (exprimé en tonnes) s'est stabilisé dans la région comme en France. En 2007, le transport de marchandises (non compris le commerce extérieur) en provenance et/ou à destination de Midi-Pyrénées se monte à 117,8 millions de tonnes.

Une croissance soutenue sur les 11 dernières années

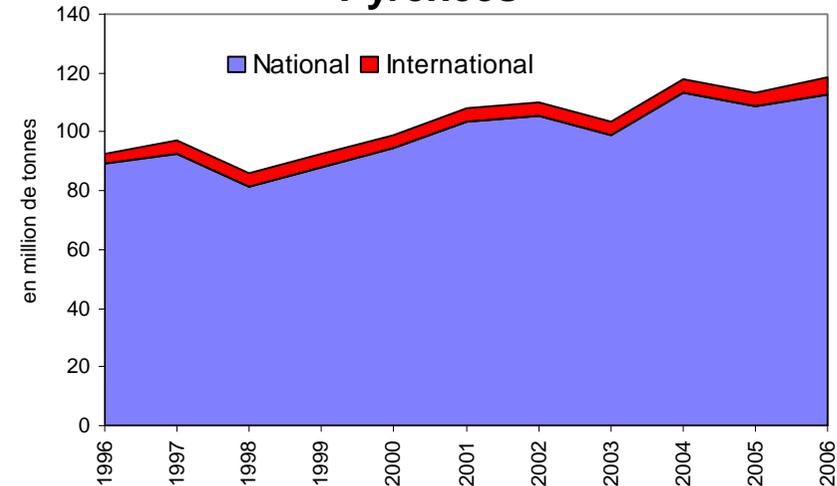
A l'exception de quelques accidents conjoncturels, les trafics de marchandises ont connu une croissance continue : en 11 ans, le transport de marchandises a augmenté d'1/3 passant de 94 millions de tonnes à 118, ce qui représente une augmentation de 3,6 millions de tonnes par an (+2,5% par an) équivalent à environ 300 000 camions supplémentaires (chargement moyen autour de 11 tonnes).

Une économie peu ouverte sur l'extérieur

Le transport de marchandises à l'international s'élevait à 6,4 millions de tonnes en 2006 contre 117,7 en transport national, soit 5,1% de l'ensemble des transports midi-pyrénéens. Le trafic de Midi-Pyrénées, en tonnage, représente 4,6% du trafic national et à peine 1,3% du trafic international de la France.

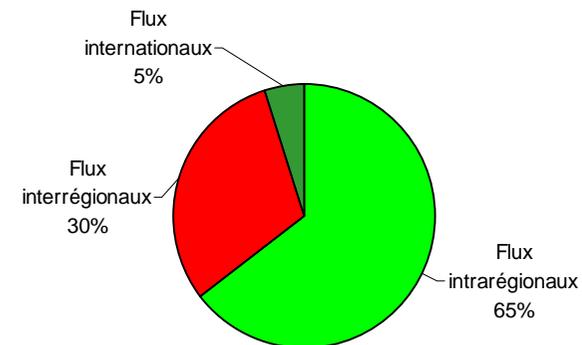
A partir de 2007, les chiffres en tonnage du commerce extérieur ne sont plus disponibles.

Tonnages transportés en Midi-Pyrénées



source : Sitram, Douanes, Sncf

Les trafics de marchandises tous modes en tonnes



b) Les transports à l'intérieur de Midi-Pyrénées et avec les autres régions françaises

La route, mode de transport dominant

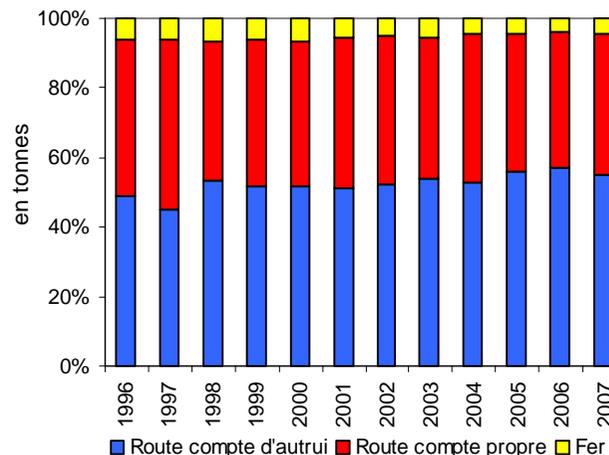
La majorité des transports de marchandises s'effectuent par la route : la part modale de la route atteint 95%. Le fer décline depuis de nombreuses années : il est descendu à 4% alors que la part modale du fer approchait 6% il y a 10 ans.

Le transport par route pour compte d'autrui assure près de la moitié des tonnages et environ 3/4 des tonnes-kilomètres

La part de la route en compte propre est de 40%, le compte d'autrui se monte à 55% (alors qu'il était proche de 40% en 1993) et le fer 4%. Exprimées en tonnes-kilomètres, les parts modales sont sensiblement différentes : le train représente 13% des trafics et la route pour compte propre seulement 14%, la route pour compte d'autrui en assure 73%.

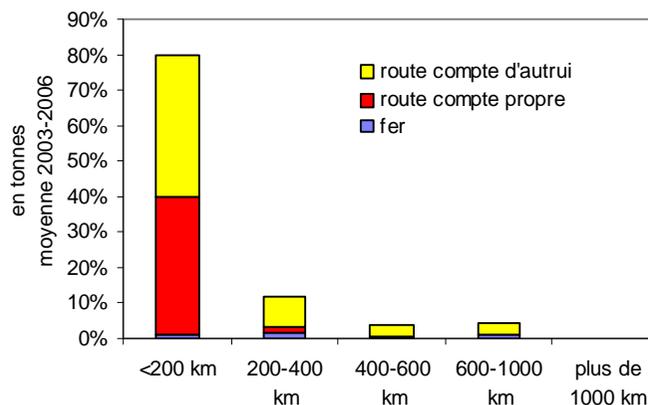
Le transport pour compte d'autrui (hors international 64,8 millions de tonnes) affiche un recul. Les produits agricoles, les matériaux de construction reculent. A l'inverse, les engrais, les produits chimiques, les objets manufacturés et les produits pétroliers augmentent.

Evolution des parts modales



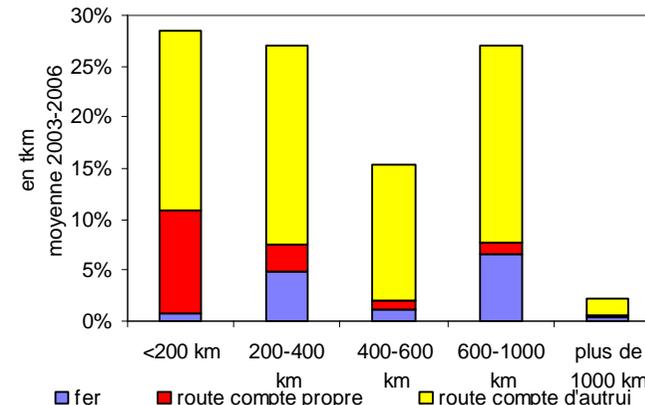
Part modale selon la distance

transports intérieurs



Part modale selon la distance

en transports intérieurs



source : Sitram, Douanes, SnCF

Prépondérance des matériaux de construction

Sur le marché intérieur, les trafics des matériaux de construction reculent par rapport à l'année précédente ; ils atteignent 61 millions de tonnes par la route ; ils représentent environ la moitié des tonnages transportés ; le transport en compte propre redevient majoritaire. Certains produits de construction sont en hausse comme les agglomérés et les pierres concassées ; d'autres reculent, en particulier les briques, ciments et sables.

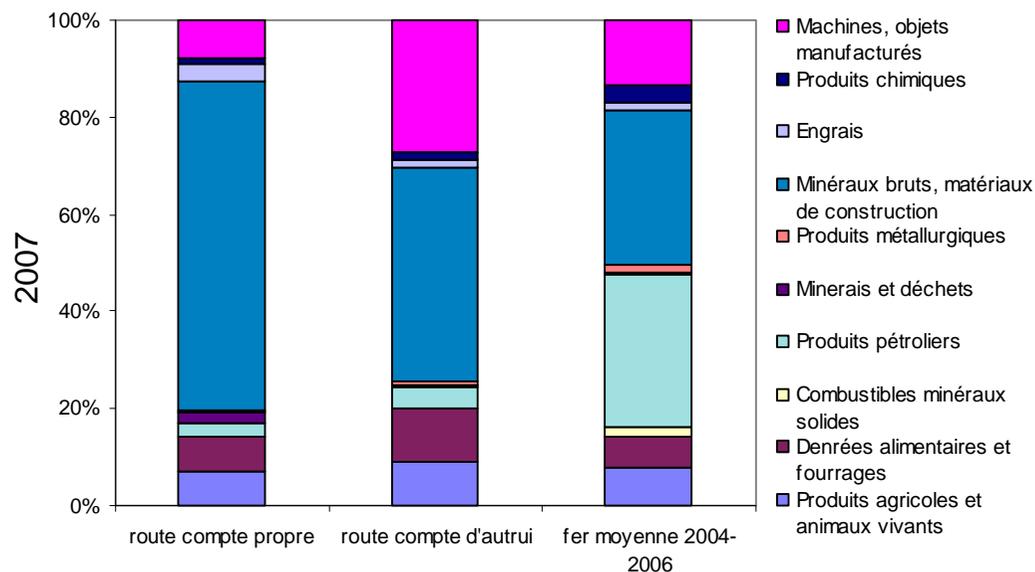
Les machines et objets manufacturés (21 millions de tonnes) représentent 19% des tonnages : ils augmentent de 12%. Plus de la moitié des tonnages de cette catégorie dépendent des « groupages », c'est à dire du transport combiné ; en dehors de ces derniers, les flux les plus importants proviennent du transport de voitures.

Les produits agricoles et les animaux vivants représentent 8% des tonnages et baissent de 27%. Les denrées alimentaires représentent 9% des trafics en hausse de 2%. Le transport de céréales est en baisse comme le maïs ou le froment ; le bois (bois de chauffage) et les grumes reculent. Les produits laitiers – transformés ou non - sont en augmentation comme la nourriture pour animaux et les farines ; la viande fraîche ou congelée et les boissons reculent.

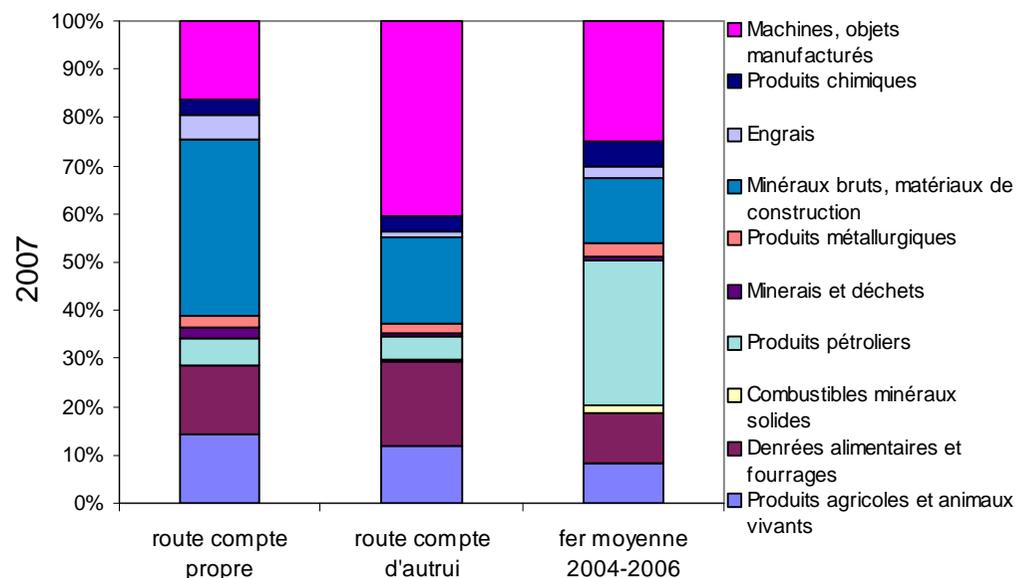
Les produits pétroliers représentent 3,6% des flux : après un recul en 2005 et 2006, le transport de produits pétroliers se redresse fortement. Les engrais (2,3%) ont nettement augmenté ; les produits chimiques augmentent de 26%.

Avec la fermeture de la centrale électrique au charbon d'Albi, le transport de combustibles solides accuse un important recul.

Tonnages par mode et produit



Tonnes-kilomètres par mode et produit



Des relations de proximité pour les flux entrants et sortants

Sur les 38 millions de tonnes échangées avec les autres régions françaises, 82% des trafics sont réalisés avec 8 régions (31 millions de tonnes). Ce sont en premier lieu, des régions voisines ou proches.

Les relations de Midi-Pyrénées sont fortes avec Aquitaine (un tiers des échanges) ; le trafic routier dépasse les 12 millions de tonnes dont 74% transportés en compte d'autrui. Le trafic routier augmente aussi bien pour les expéditions que les arrivages et comprend davantage de flux entrants que de flux sortants. Produits manufacturés, produits de l'agriculture et matériaux de construction figurent parmi les produits les plus fréquemment échangés dans un sens ou dans l'autre. Les flux entrants sont dominés par les légumes frais ou congelés, les carburants, les sables et graviers, les préparations pour animaux et les flux sortants par le groupage, la nourriture pour animal, les légumes frais ou congelés et les matériaux de construction – pierres et agglomérés.

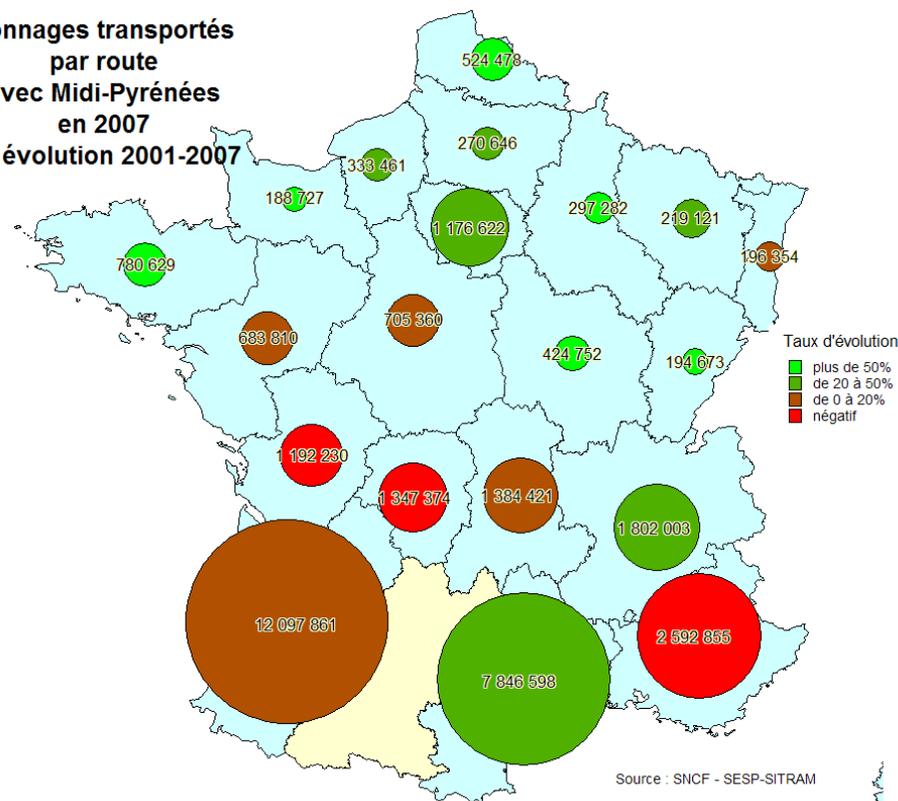
Avec Languedoc-Roussillon, le volume des échanges atteint 7,8 millions de tonnes par la route, avec des flux entrants supérieurs aux flux sortants. 20% des échanges sont réalisés en compte propre. En entrées, les carburants, les matériaux de construction (ciments, agglomérés, sables et graviers), les produits manufacturés, les produits et denrées alimentaires en constituent les postes les plus importants. En sorties, les matériaux de construction, les produits manufacturés et les denrées alimentaires dominent, avec notamment les préparations alimentaires, les légumes frais ou congelés.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur assure 2,6 millions de tonnes de marchandises par la route, présentant un déséquilibre au profit des flux entrants. Avec cette région, la part du ferroviaire est importante avec le transport notamment de produits pétroliers en provenance de Fos sur Mer. Préparations alimentaires, lait, légumes et engrais sont les produits expédiés de Midi-Pyrénées vers la région PACA par la route.

La région Rhône-Alpes représente 1,8 millions de tonnes avec davantage de flux entrants que sortants. La route en compte d'autrui assure 88% des échanges. Les produits entrants sont des ciments, préparations alimentaires, des légumes congelés ou frais et des produits chimiques.

Avec la région Ile de France (1,2 millions de tonnes), les échanges par voie ferrée, malgré la prédominance de la route, sont nettement plus importants. Les produits provenant d'Ile de France sont : des légumes, des véhicules et autres produits manufacturés.

Tonnages transportés par route avec Midi-Pyrénées en 2007 et évolution 2001-2007



c) Les transports internationaux

Avertissement : les données en tonnage ne sont plus disponibles à partir de 2007

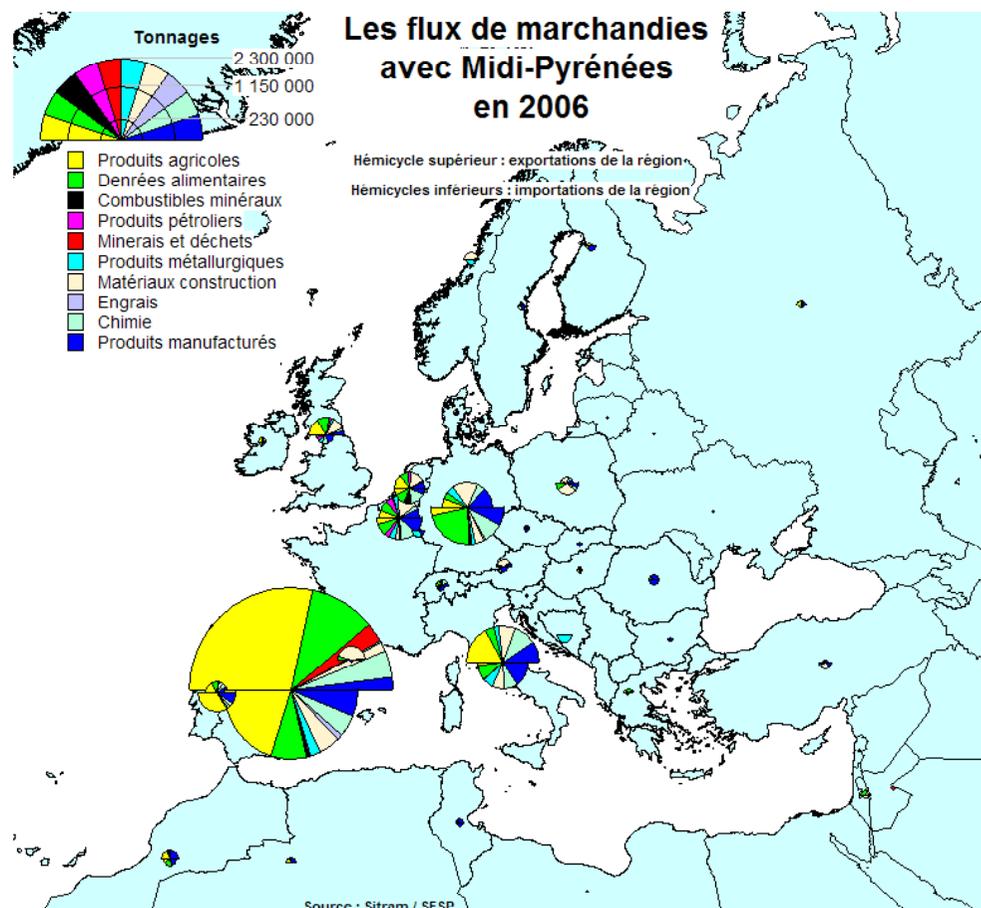
Le transport international de la région

En 2006, le transport international de marchandises de la région Midi-Pyrénées, avec 6,3 millions de tonnes, ne représente que 5% de l'ensemble du trafic marchandises de la région. Contrairement au niveau national, les exportations de la région dépassent les importations en volume même si ces dernières ont tendance à augmenter plus vite que les exportations : la part des exportations est retombée à 59% en 2006 alors qu'elle s'élevait à 65-68% en 1994-1995. Au niveau France entière, les exportations représentent seulement 40% des échanges.

Une faible ouverture sur l'extérieur

Midi-Pyrénées est l'une des régions les moins ouvertes sur l'extérieur. Le trafic midi-pyrénéen est faible (1,3% du trafic international de la France en tonnage) : elle se situe, en 2006, au 17ème rang des régions françaises en volume (17ème rang en importations et 16ème rang en exportations). Le trafic est inférieur à celui des deux régions voisines qui bénéficient d'une façade maritime et d'infrastructures portuaires : Aquitaine représente 18 millions de tonnes et Languedoc-Roussillon 9 millions de tonnes. Son niveau est comparable au commerce extérieur (en tonnages) de la Bourgogne, inférieur à celui de Poitou-Charentes ou de la région Centre devantant seulement la Franche-Comté, l'Auvergne, la Basse-Normandie et le Limousin.

Néanmoins depuis 1996, le transport international de la région a progressé de plus de 1,5 million de tonnes : depuis 2000 s'est amorcé un recul lent et régulier en tonnage qui s'est interrompu en 2005. La région est plus particulièrement spécialisée sur certains types de produits : ainsi la part de la région dans le commerce extérieur de la France est-elle importante pour les produits agricoles (5% des échanges de la France), les produits métallurgiques non ferreux (3,5%) et les matériaux de construction (2%).



d) les générateurs de fret : les entreprises de transport et locaux de stockage

Les entreprises de transport

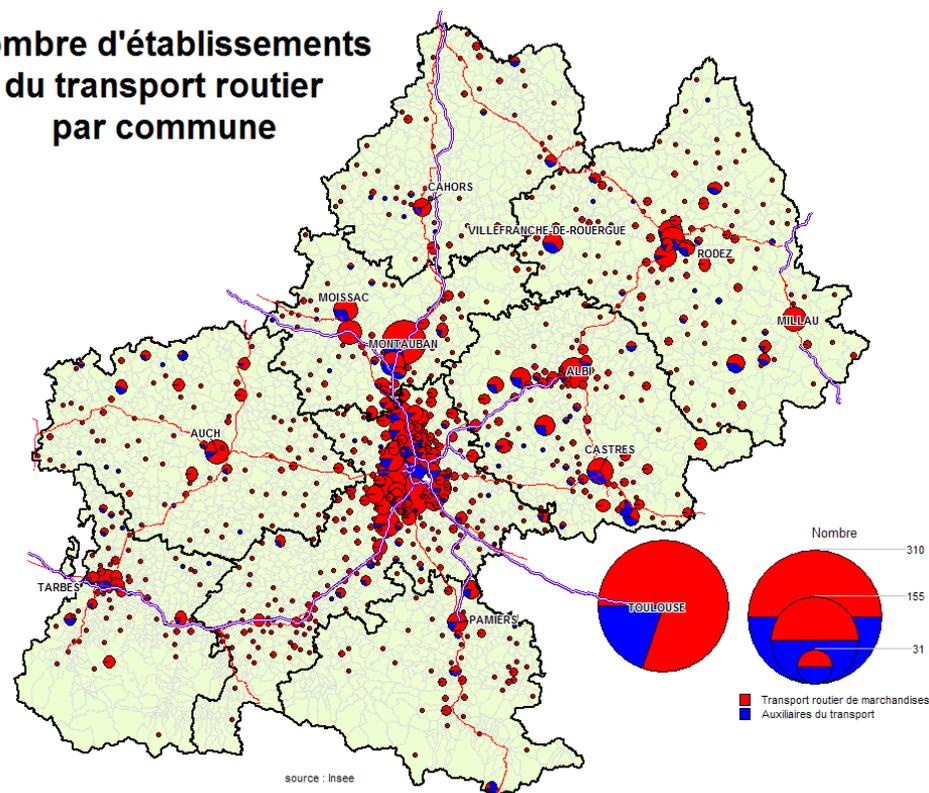
Un peu moins de la moitié des établissements de transport est situé en Haute-Garonne (47%). Deux autres départements – l'Aveyron 12 % comme le Tarn ont un poids important ; Tarn et Garonne regroupe 9 % des établissements de transport de la région. Par rapport à l'importance de leur population, 2 départements se distinguent avec une plus forte présence des établissements de transport (l'Aveyron et la Haute-Garonne) ; un département (le Tarn) a un nombre d'établissements de transport plus faible que son poids économique ne pourrait le laisser supposer.

Les entreprises auxiliaires du transport sont localisées essentiellement en Haute-Garonne mais aussi dans le Tarn, en Tarn et Garonne et en Aveyron.

Les départements présentent des particularités en ce qui concerne les entreprises de transport :

- en Haute-Garonne, on trouve un nombre élevé d'entreprises auxiliaires du transport et aussi de transport de marchandises (environ la moitié des établissements de la région) et moins d'entreprises de transports de voyageurs (41 % du nombre total des établissements régionaux de transport de voyageurs) ; les établissements sont de plus grande taille en particulier dans le transport routier de marchandises et les auxiliaires du transport.
- dans l'Aveyron, le transport routier de marchandises est plus fortement développé, les auxiliaires de transport occupant une place grandissante depuis quelques années.
- dans le Tarn, le transport est peu développé si on le compare au poids habituel du département dans la région, notamment en ce qui concerne le transport de voyageurs et de marchandises ; seules les entreprises auxiliaires sont mieux représentées.
- Tarn et Garonne est davantage orienté vers le transport de marchandises aussi bien par la place qu'y occupent les entreprises de transport routier que les auxiliaires du transport ; ces dernières comprennent d'importantes plates-formes logistiques.
- dans les Hautes-Pyrénées, le Lot et l'Ariège, un établissement sur deux environ assure le transport de voyageurs alors que dans les autres départements, ils ne représentent qu'1/3 des établissements.

Nombre d'établissements du transport routier par commune



Entre 140 000 et 260 000 m² d'entrepôts construits par an

Sur les 25 dernières années et jusqu'en 2006, la surface moyenne annuelle commencée de locaux de stockage non agricole sur la région se monte à environ 180 000 mètres carrés, avec des périodes d'intense construction comme entre 1989 et 1991 où l'on approche 300 000 m² par an et des périodes moins favorables comme 1999, 2000 ou 2003 où la production d'entrepôts atteint à peine 100 000 m², malgré quelques opérations de grande ampleur comme Gemfi à Eurocentre. La construction d'entrepôts en Midi-Pyrénées représente environ 4% des surfaces construites en France.

Les ¾ de ces locaux sont de la construction neuve, un peu plus de 20% une extension d'un entrepôt existant. Dans les 5 dernières années, la part de construction neuve remonte à 79% des surfaces construites. En Haute-Garonne, la construction neuve a toujours été élevée ; elle atteint 85% des surfaces entre 2002 et 2006. En Tarn et Garonne, plus de 40% des surfaces sont une extension à des bâtiments existants.

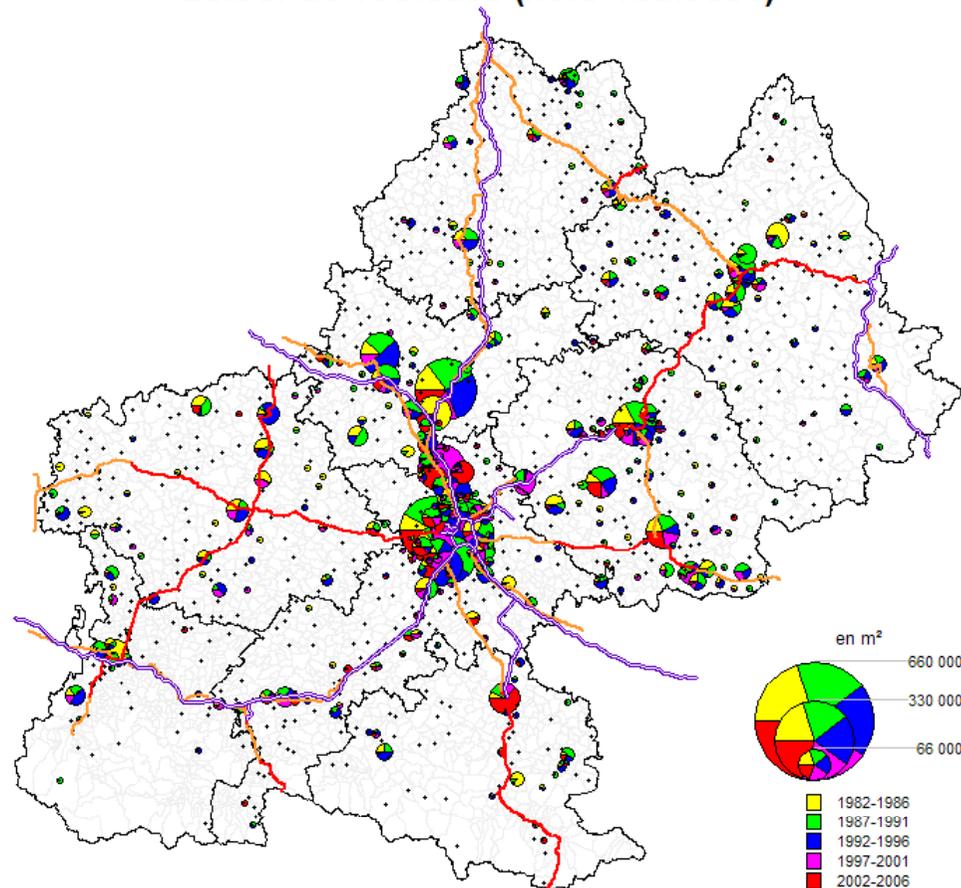
Des locaux en général petits, mais quelques opérations d'envergure

En général, les surfaces des entrepôts, calculées à partir des permis de construire déposés, sont de faible taille : la surface moyenne est de 540 m², plus de la moitié ont moins de 250 m² ; à l'inverse, les permis dépassant 1 000 mètres carrés sont peu nombreux (à peine 12% soit 1 000 permis de construire en 25 ans) mais ils représentent 54% des surfaces autorisées.

Une forte concentration de Portet sur Garonne jusqu'à Montauban

La Haute-Garonne regroupe 29% des entrepôts et 43% des surfaces autorisées, 3 autres départements représentent plus de 10% chacun des surfaces construites : le Tarn, Tarn et Garonne (13% et 12% des surfaces) et l'Aveyron (11% des surfaces sur 25 ans). Les opérations, notamment les plus grandes d'entre elles, ont tendance de plus en plus, à se concentrer sur la Haute-Garonne et plus particulièrement sur l'agglomération toulousaine élargie : au cours des 10 dernières années, presque 60% des surfaces ont été construites en Haute-Garonne ; les autres départements perdent en pourcentage : l'Aveyron ne représente plus que 8% des surfaces contre plus de 13% 20 ans plus tôt comme Tarn et Garonne (10% des surfaces aujourd'hui contre 13-14% auparavant).

Surfaces de locaux de stockage non agricoles commencés autour de Toulouse (hors Toulouse)



Source : DRE - Sitadel

Généralités

Reprise du trafic

En 2008, le trafic marchandise des gares de la région (y compris doubles comptes) atteint 5,9 millions de tonnes et 1,7 milliards de tonnes-kilomètres.

Le trafic recule dès le début de l'année (-9,5 %), interrompant le retournement qui semblait se profiler depuis le milieu de l'année 2006 après 6 années de recul. Un nouvel opérateur – European Cargo Railways – effectue depuis le début d'année 2008 du transport par fer à partir de la carrière de Thédillac dans le Lot.

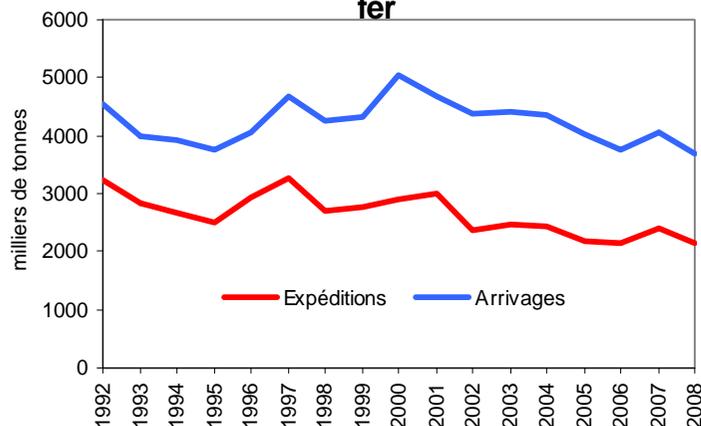
Par rapport à 2000, année de forte activité pour le transport de marchandises par fer avec 1997, la perte de tonnage approche 2 millions de tonnes. Entre 2002 et 2004, le trafic s'est stabilisé puis a fortement reculé en 2005, essentiellement en raison de la disparition de CNC dont l'activité conteneurs maritime a été reprise par Naviland-Cargo et de la poursuite du plan fret de la Sncf.

En tonnages, les arrivages (2/3 des trafics) reculent de 8,5 % et les expéditions de 11 %.

En tonnes-kilomètres, les trafics en réception baissent de 12 % et de 16 % en expéditions.

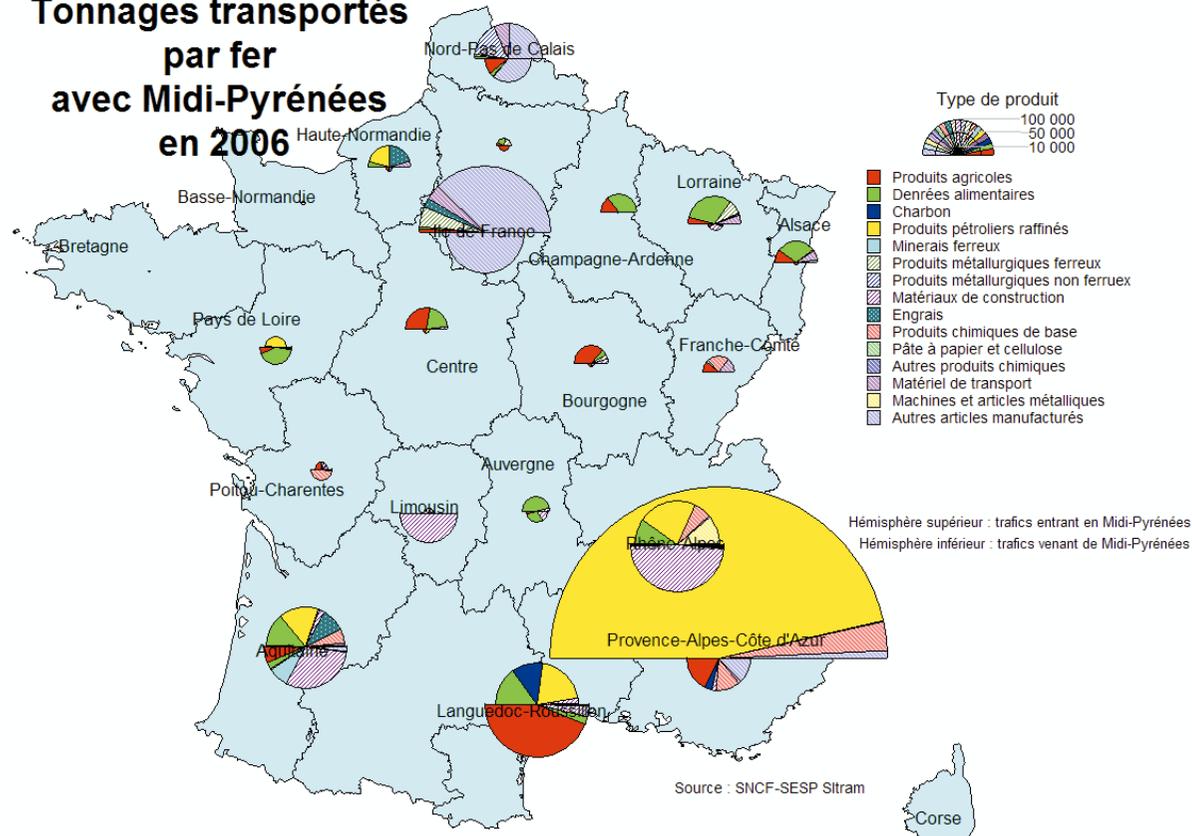
En tonnes-kilomètres, les trafics en réception baissent de 12 % et de 16 % en expéditions.

Les transports de marchandises par fer



source : opérateurs ferroviaires

Tonnages transportés par fer avec Midi-Pyrénées en 2006



Les flux de marchandises transportées par la voie ferrée sont importants avec 6 régions en particulier (chiffres 2006) ; en premier lieu avec la région Povençe-Alpes-Côte d'Azur dont proviennent une grosse partie des produits pétroliers consommés dans la région, l'Île de France qui expédie davantage de marchandises que la région n'en reçoit – les échanges portent essentiellement sur des produits manufacturés – Rhône-Alpes, Languedoc et Aquitaine dont les échanges sont équilibrés et la région Nord-Pas-de Calais qui expédie davantage de marchandises qu'elle n'en reçoit de Midi-Pyrénées notamment des produits manufacturés.

Le transport ferré : surtout des produits pétroliers entrants dans la région

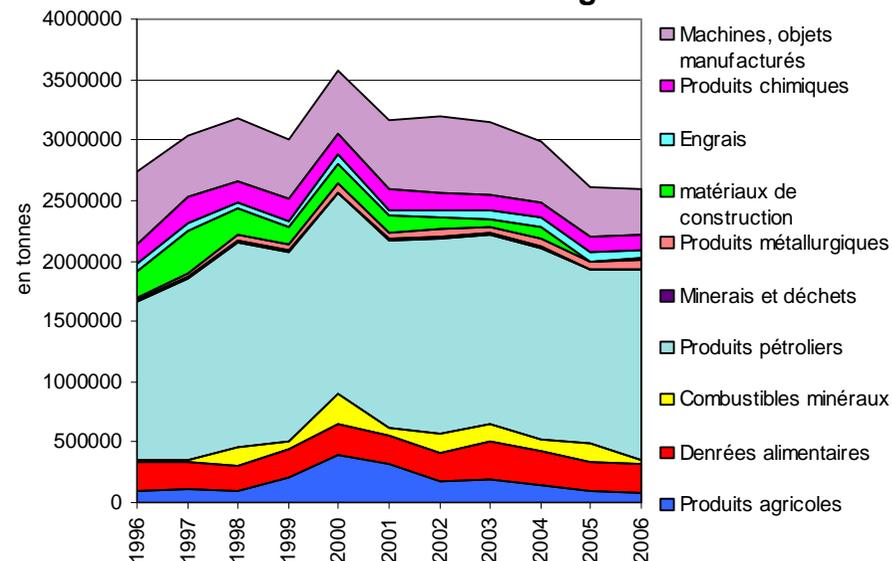
En 2007, dans le transport ferré (4,7 millions de tonnes), les trafics internes à la région se montent à 1,2 million de tonnes et représentent 26% des trafics : ce sont quasi exclusivement des graviers et matériaux de construction. Les trafics sont stables.

Les flux les plus importants concernent le trafic entrant (55% des tonnages pour 2,6 millions de tonnes) : 60% sont des produits pétroliers et 15% des produits manufacturés. Ils reculent régulièrement chaque année depuis 6 ans.

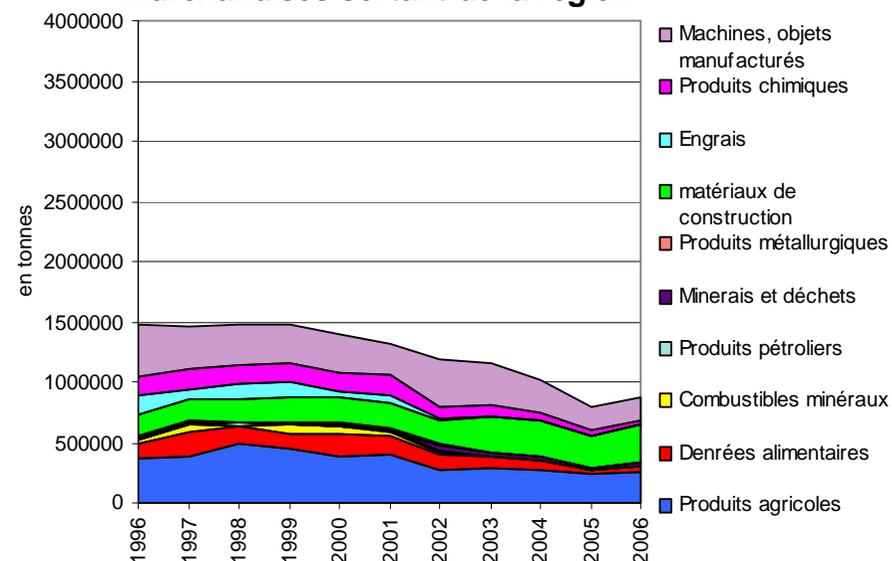
Les flux sortants se montent à 19% du trafic fer : avec en premier lieu des matériaux de construction (en hausse), des produits agricoles (faible hausse) et des produits manufacturés (stables après 8 années de recul).

L'effondrement des trafics expédiés à partir de 2001 n'est pas dû à la seule défaillance d'AZF et de ses trafics : les produits chimiques et les engrais reculent ainsi que les produits agricoles ou denrées alimentaires et les produits manufacturés.

Transport ferré marchandises entrant dans la région



Transport ferré marchandises sortant de la région



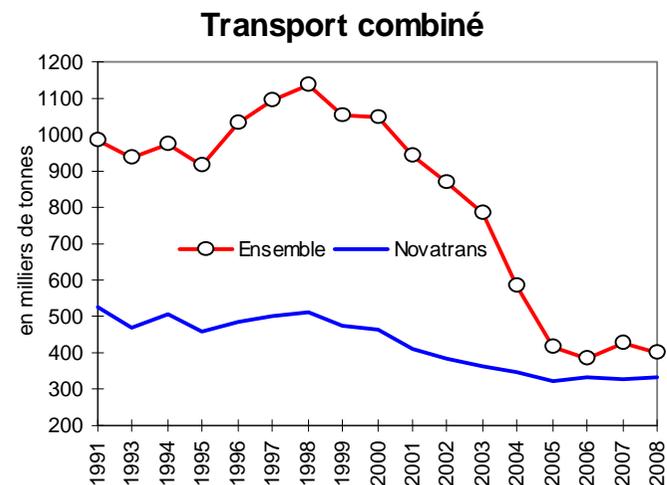
Le transport combiné

Poursuite de la reprise du transport combiné

Le transport combiné a acheminé 400 500 tonnes en 2008 soit 7 % du trafic transporté par fer. Le trafic, après s'être redressé depuis la mi 2006 jusqu'au début 2008, recule de 6%.

Parmi les raisons qui expliquent le recul sur long terme, figure une qualité de service insuffisante et la crise économique qui s'est manifestée à partir de 2001. L'explosion de l'usine AZF de Toulouse en 2001 a fait perdre aux opérateurs de transport combiné quelques clients importants. Le plan fret de la Sncf 2004-2006 a entraîné une réorganisation profonde du plan de transport et des services offerts par les opérateurs : en 2004, CNC a réduit son offre et l'activité du chantier de Toulouse et, en milieu d'année 2005, l'entreprise a interrompu ses activités qui ont été reprises par Naviland-Cargo pour la partie transport de conteneurs maritimes, de sorte que l'évolution des trafics redevient statistiquement comparable à partir du second semestre 2006.

En tonnages Novatrans se redresse en 2008 avec un bon second semestre. Néanmoins, avec la crise, les résultats financiers ne sont pas au rendez-vous et on annonce pour 2009 une réduction de 30% des effectifs notamment pour le chantier de Toulouse.



L'activité des gares fret

La région Midi-Pyrénées compte 47 gares de marchandises en activité en 2007. Elles traitent 6,2 millions de tonnes de marchandises ; les flux sont fortement déséquilibrés avec 2/3 de flux entrants sur la région.

Le trafic est fortement concentré : 13 gares ont une activité supérieure à 1% de l'activité fret de la région, elles représentent 90% du trafic ferré de la Sncf : les 3 gares les plus importantes (plus de 1 million de tonnes) en assurent 60% ; il s'agit de Fenouillet avec 24% du trafic régional et Portet Saint Simon (18,5%) en liaison avec Cazères (18,5%) pour le transport ferré de granulats destinés aux Sablières Malet.

4 gares réalisent entre 100 000 et 500 000 tonnes soit 22% du trafic global.

18 gares ont une activité inférieure à 10 000 tonnes (1,2% de trafic des gares) dont certaines inférieures à 1 000 tonnes.

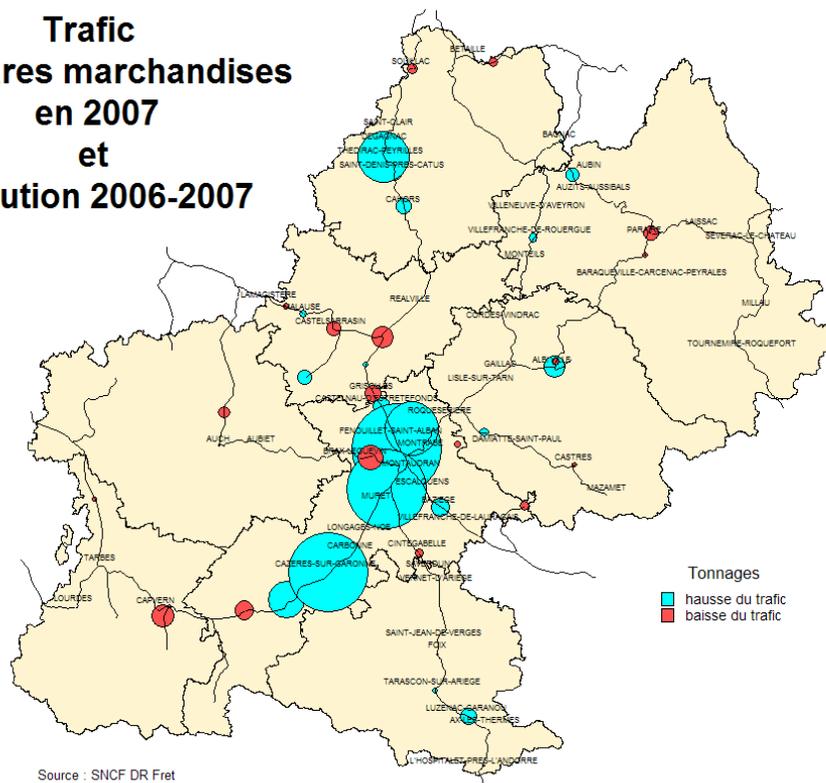
L'évolution des trafics

En 8 ans, 28 gares ont perdu des trafics ou ont été fermées comme Empalot dont l'activité s'est interrompue après l'explosion d'AZF, ou Lexos, Sarrancolin, Gimont, Ax les Thermes. En 2006, 6 gares ont fermé (Eauze) ou n'ont pas eu d'activité comme Tarbes, Fleurance, Condom, Saint Juéry, Carbonne.

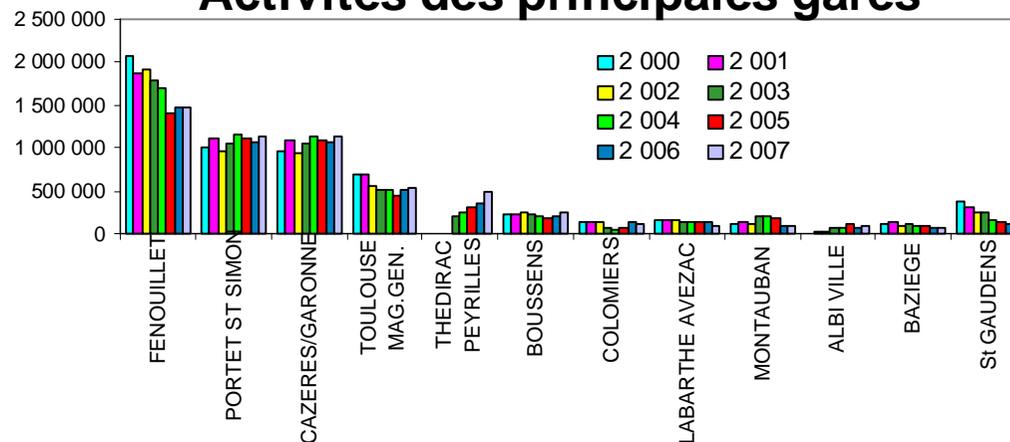
En 2007, Tarbes et Capdenac présentent une activité négligeable.

Sur les dernières années, le trafic baisse à Fenouillet (sauf en 2006) et se maintient aux Magasins Généraux de Toulouse comme le transport de granulats entre Cazères et Portet avec environ 1 million de tonnes transportées. De nouveaux trafics sont apparus dans les années récentes comme Thédirac avec l'exploitation de quartz dont le volume atteint 485 000 tonnes. Les 6 premières gares en volume voient leur activité augmenter en 2007, notamment Thédirac et BousSENS.

Trafic des gares marchandises en 2007 et évolution 2006-2007



Activités des principales gares



Les installations terminales embranchées

Les installations terminales embranchées sont les entreprises qui possèdent un accès au réseau ferré : elles sont moins de 50 en Midi-Pyrénées.

Les principales entreprises possédant une ITE et utilisatrices du fer sont des entreprises de négoce du céréales et d'engrais, les entreprises de transport de carburants et de transport de matériaux de construction ou de carrière.

Depuis 2007, de nombreuses demandes et études d'installations terminales embranchées sont en cours soutenues par la mise en place de plans de développement des carrières dans les départements de la région.

Les installations terminales embranchées en 2009



Maintien de l'activité

Le fret de l'aéroport de Toulouse-Blagnac atteint 50 500 tonnes en marchandises diverses (+1,2 %) et 4 200 tonnes (-20 %) en fret postal en 2008.

Hausse du trafic charter et constructeur

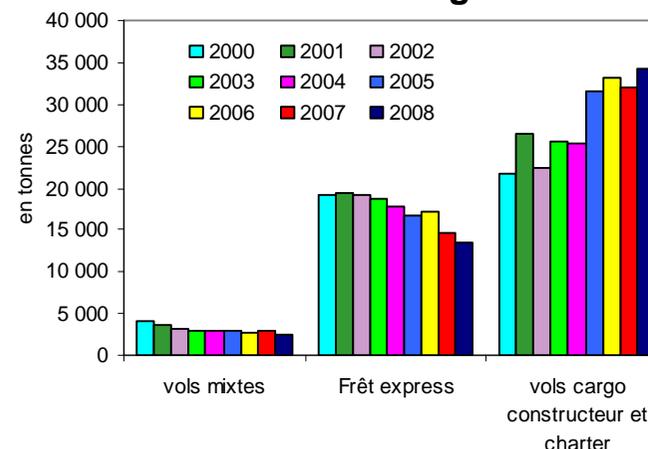
Les vols cargos constructeurs et autres charters progressent de 6,7 % ; ils représentent 68 % des tonnages qui sont passés sur la plateforme de Toulouse-Blagnac soit 34 200 tonnes. L'activité d'Airbus a été soutenue tout au long de l'année écoulée. Le fret express avec 13 600 tonnes (27 % des tonnages) recule de 8 %, en particulier au premier semestre, l'activité augmentant en fin d'année ; les expressistes ont tendance à souvent utiliser la route pour le transport du fret aérien (fret avionné-camionné) pour des raisons de coût. Les vols mixtes (5 % de l'ensemble des trafics) reculent de 10%.

Le fret avionné et le fret avionné-camionné en 2007

Le trafic fret est déséquilibré entre arrivée et départ : 2/3 des marchandises sont reçues sur la plate-forme de Blagnac ; c'est le cas pour le fret généré par Airbus, en tant que pôle d'assemblage européen. Le fret traditionnel est équilibré entre arrivées et départs. Une faible partie du trafic traditionnel (général cargo) emprunte la voie des airs (intitulé mixte dans le tableau ci-dessous). 90 % des 26 100 tonnes transportées en 2007, ont été acheminées par camion (fret avionné-camionné). Les produits de l'aéronautique, de l'électronique et de la chimie représentent une part importante des échanges ainsi que les cuirs et textiles en importation. La principale relation reste l'Amérique du Nord (34 %) ; la Chine représente 10% du trafic fret traditionnel. Le trafic a fortement augmenté vers l'Europe de l'Ouest et l'Asie du sud, l'Amérique du Nord.

D'après l'enquête bisannuelle de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

Trafic fret de Blagnac



Définitions :

Vols cargo constructeurs : appareils assurant exclusivement du transport de marchandises pour l'avionneur Airbus

Vols mixtes ou général cargo : fret chargé sur des avions transportant des passagers

Fret-express : avions appartenant à des entreprises de fret express comme DHL, UPS, transportant exclusivement des marchandises

Le transport de marchandises

Le tonnage transporté par route dans la région (hors transit) porte sur 113 millions de tonnes environ en 2007.

Les flux de marchandises internes à la région atteignent 80 millions de tonnes soit 68 % de l'ensemble des flux (internes, entrants ou sortants). Environ la moitié des tonnages transportés concerne des matériaux de construction. Avec 38 millions de tonnes, le trafic de marchandises entre Midi-Pyrénées et les autres régions françaises représente 32 % du total des flux de marchandises échangées. 13% sortent vers les autres régions et 19% entrent. La région Aquitaine est le premier partenaire commercial de Midi-Pyrénées, en tonnage transporté, devant Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le compte propre : du transport régional

Le transport pour compte propre est essentiellement tourné sur la région : 87% des volumes restent à l'intérieur de la région. 2/3 des produits sont des matériaux de construction (agglomérés, minéraux bruts, sables, pierres et graviers).

Les flux sortants (6% des tonnages) reculent fatement (-11%) par rapport à 2006 ; les principaux produits sont des matériaux de construction, des produits agricoles et des biens manufacturés.

Les produits entrants (7%) sont des matériaux de construction (sables et graviers), des denrées alimentaires (nourritures pour animaux et pailles), des produits manufacturés (voitures) et des produits de l'agriculture (bois, animaux vivants et légumes).

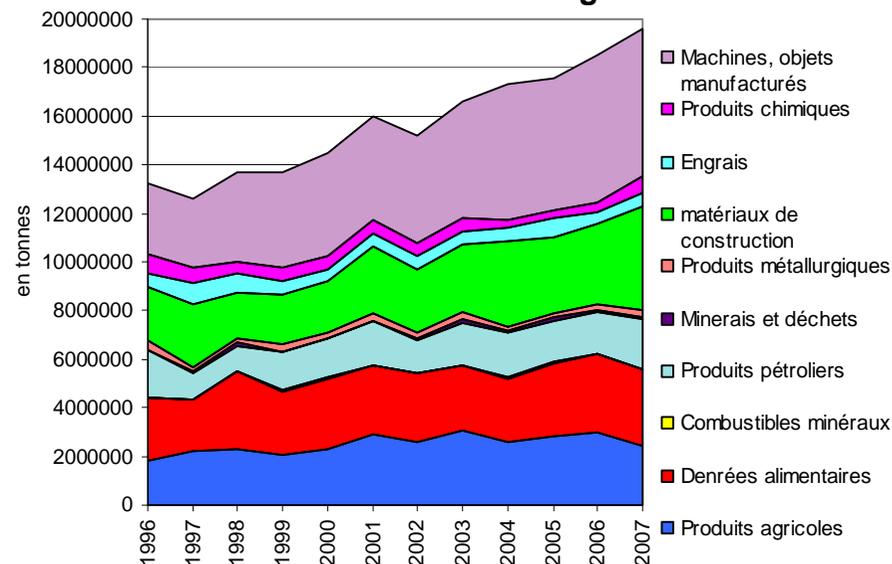
Le compte d'autrui : du trafic régional et du trafic entrant

Dans le transport pour compte d'autrui, 57% des tonnages restent sur la région : ce sont principalement des matériaux de construction (43% - sables, graviers, agglomérés, autres minéraux bruts), des produits agricoles et denrées alimentaires (20%), et des produits manufacturés (26%).

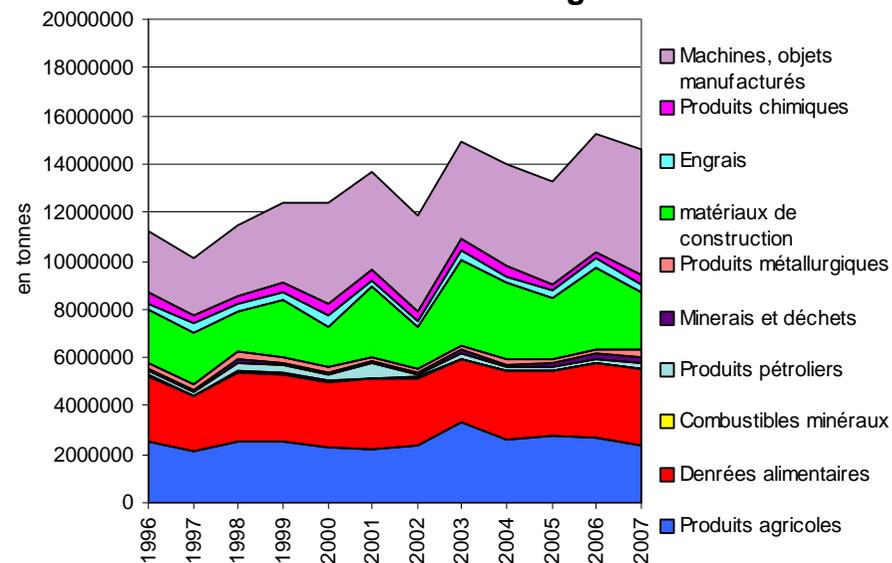
18% des tonnages sortent de la région. Après les produits manufacturés, ce sont les denrées alimentaires (légumes, céréales, préparations alimentaires), les matériaux de construction (sables, pierres concassées, agglomérés, graviers) et les produits agricoles qui dominent ces trafics.

Les flux entrants correspondent à 25% des échanges : on trouve principalement des produits manufacturés, des produits agricoles, des matériaux de construction (agglomérés, ciments, sables, cailloux), des denrées alimentaires et des produits pétroliers.

**Transport routier
marchandises entrant dans la région**



**Transport routier
marchandises sortant de la région**

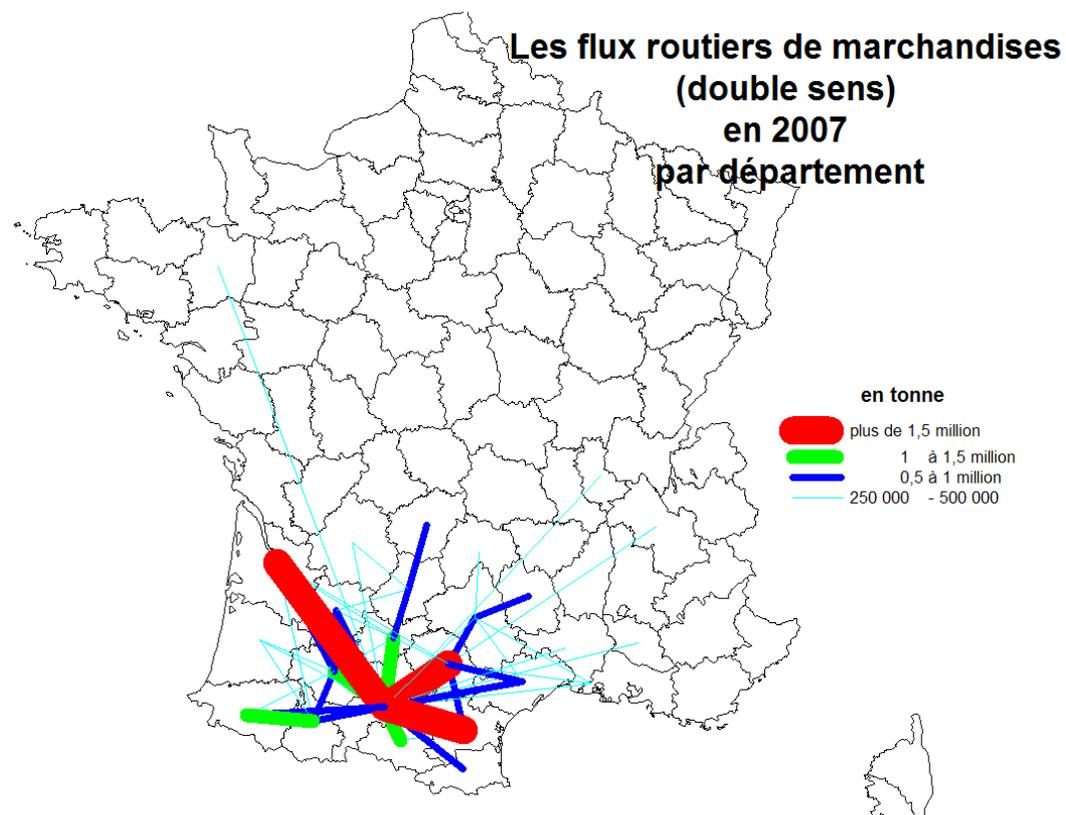


La majorité des marchandises (95 %), emprunte la route et le reste, un peu moins de 5 %, le fer

Le transport ferroviaire est plus important sur les longues distances. Environ un quart des marchandises transportées par fer sont des produits pétroliers.

Un tiers du trafic entrant ou sortant provient ou est destiné à la Haute-Garonne

La Haute-Garonne est origine ou destination de 40% du trafic routier entrant ou sortant de la région (14 millions de tonnes). Les flux entrants sont nettement supérieurs aux flux sortants et le compte d'autrui en représente 90%. Le Tarn, avec 4,1 millions de tonnes, occupe la seconde place devant l'Aveyron dont le trafic se monte à 3,8 millions de tonnes. Dans le Gers, avec 3,1 millions de tonnes, le compte propre occupe une place plus importante avec 33% des trafics. Tarn et Garonne génère 3,1 millions de tonnes de trafic et présente un trafic à peu près équilibré entre entrées et sorties ; le compte d'autrui assure 89% des trafics marquant ainsi la place importante du département en matière de logistique. Les Hautes-Pyrénées (2,5 millions de tonnes) et le Lot (2,4 millions de tonnes) sont deux départements où le compte propre occupe une place prépondérante, proche ou égale au tiers des échanges. L'Ariège a un trafic de 1,4 million de tonnes.



Des relations de proximité pour les flux entrants et sortants

Sur les 38 millions de tonnes échangées avec les autres régions françaises, 82% des trafics sont réalisés avec 8 régions (31 millions de tonnes). Ce sont en premier lieu, des régions voisines ou proches.

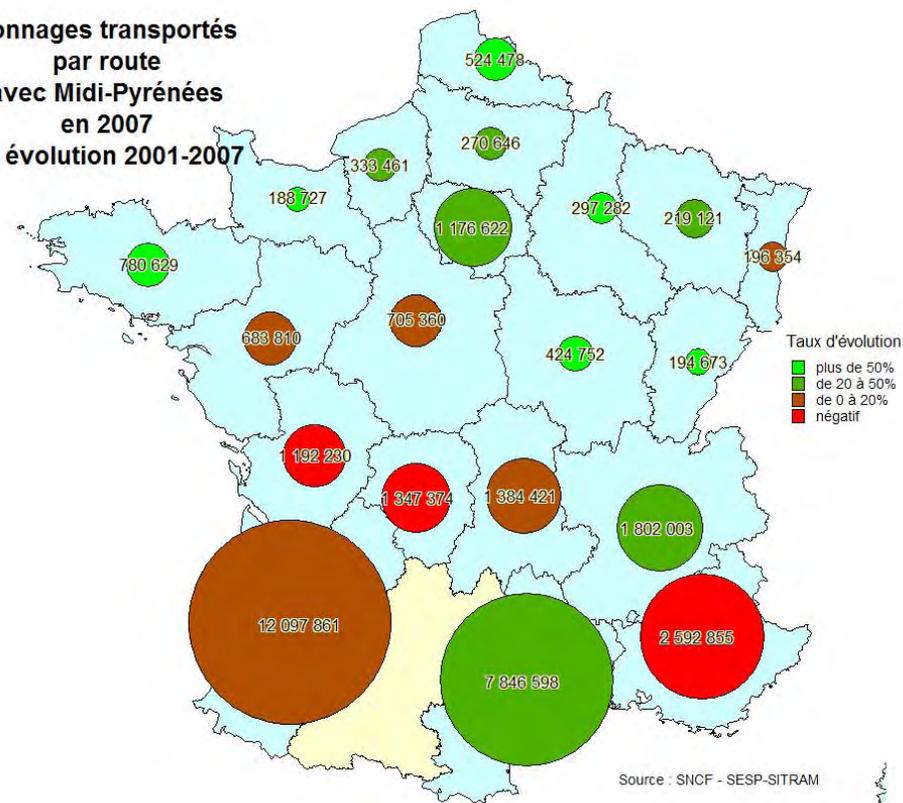
Les relations de Midi-Pyrénées sont fortes avec Aquitaine (un tiers des échanges) ; le trafic routier dépasse les 12 millions de tonnes dont 74% transportés en compte d'autrui : le transport en compte propre augmente de 9%. Le trafic routier augmente aussi bien pour les expéditions que les arrivages et comprend davantage de flux entrants que de flux sortants. Produits manufacturés, produits de l'agriculture et matériaux de construction figurent parmi les produits les plus fréquemment échangés dans un sens ou dans l'autre. Les flux entrants sont dominés par les légumes frais ou congelés, les carburants, les sables et graviers, les préparations pour animaux et les flux sortants par le groupage, la nourriture pour animal, les légumes frais ou congelés et les matériaux de construction – pierres et agglomérés.

Avec Languedoc-Roussillon, le volume des échanges atteint 7,8 millions de tonnes par la route, avec des flux entrants supérieurs aux flux sortants. 20% des échanges sont réalisés en compte propre. En entrées, les carburants, les matériaux de construction (ciments, agglomérés, sables et graviers), les produits manufacturés, les produits et denrées alimentaires en constituent les postes les plus importants. En sorties, les matériaux de construction, les produits manufacturés et les denrées alimentaires dominent, avec notamment les préparations alimentaires, les légumes frais ou congelés.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur assure 2,6 millions de tonnes de marchandises par la route, présentant un déséquilibre au profit des flux entrants. Avec cette région, la part du ferroviaire est importante avec le transport notamment de produits pétroliers en provenance de Fos sur Mer. Préparations alimentaires, lait, légumes et engrais sont les produits expédiés de Midi-Pyrénées vers la région PACA par la route.

La région Rhône-Alpes représente 1,8 millions de tonnes avec davantage de flux entrants que sortants. La route en compte d'autrui assure 88% des échanges. Les produits entrants sont des ciments, préparations alimentaires, des légumes congelés ou frais et des produits chimiques.

Tonnages transportés par route avec Midi-Pyrénées en 2007 et évolution 2001-2007



Le trafic des poids lourds

Stagnation du trafic tous véhicules

En 2008, le trafic automobile sur les autoroutes de la région, mesuré aux gares de péage, baisse de 0,2 % comme en 2005 (-0,3%). En 2003-2004 avec l'ouverture de l'A66 qui a accru le trafic aux gares du sud de Toulouse et l'achèvement de l'A20 en 2003, le taux de croissance tous véhicules a été particulièrement élevé. Le trafic tous véhicules présente une évolution contraire des voitures et des camions : pour les voitures, le trafic baisse (-0,3%) et cela plus fortement qu'en 2005 (-0,1%) alors que pour les poids lourds le trafic augmente de 0,6% (il avait reculé plus nettement que pour les voitures en 2005 -1,9%).

Baisse du trafic sur les rocades de Toulouse, sur l'A64, l'A61, l'A62 et l'A20

La baisse du trafic est forte sur la rocade Est au sud et au nord de Toulouse ainsi que sur l'A20 à Montauban Nord, comme vers l'A64 vers Saint-Gaudens-Lestelle. A Pamiers, la baisse du trafic est légère (-0,4%). Au Puymorens, le trafic recule pour la 5ème année consécutive. Le trafic à Muret, l'Union, au viaduc de Millau et vers l'A68 est en progression (autour de 1%).

Augmentation faible du trafic poids lourd

Contrairement au trafic des voitures, le trafic des poids lourds croît de 0,6% en 2008 alors qu'en 2005, il avait reculé de plus de 1,9%. Il baisse aux entrées autoroutières de Toulouse au sud et au nord et progresse partout ailleurs en particulier à l'Union sur l'A68 (+12%), à Pamiers et au viaduc de Millau où la croissance se poursuit même si elle passe sous les 10% (8,4%).

Les poids lourds représentent 9,5 % des véhicules – chiffre voisin des années précédentes ; les poids lourds sont plus nombreux aux sorties de l'agglomération toulousaine (au sud comme au nord environ 10-14 %), à Montauban (13 %) mais aussi sur l'A64 à hauteur de Lestelle (10 %) et au tunnel sous le Puymorens (10 %). La part des poids lourds au viaduc de Millau s'élève régulièrement.

Baisse du trafic sur le réseau national en 2008

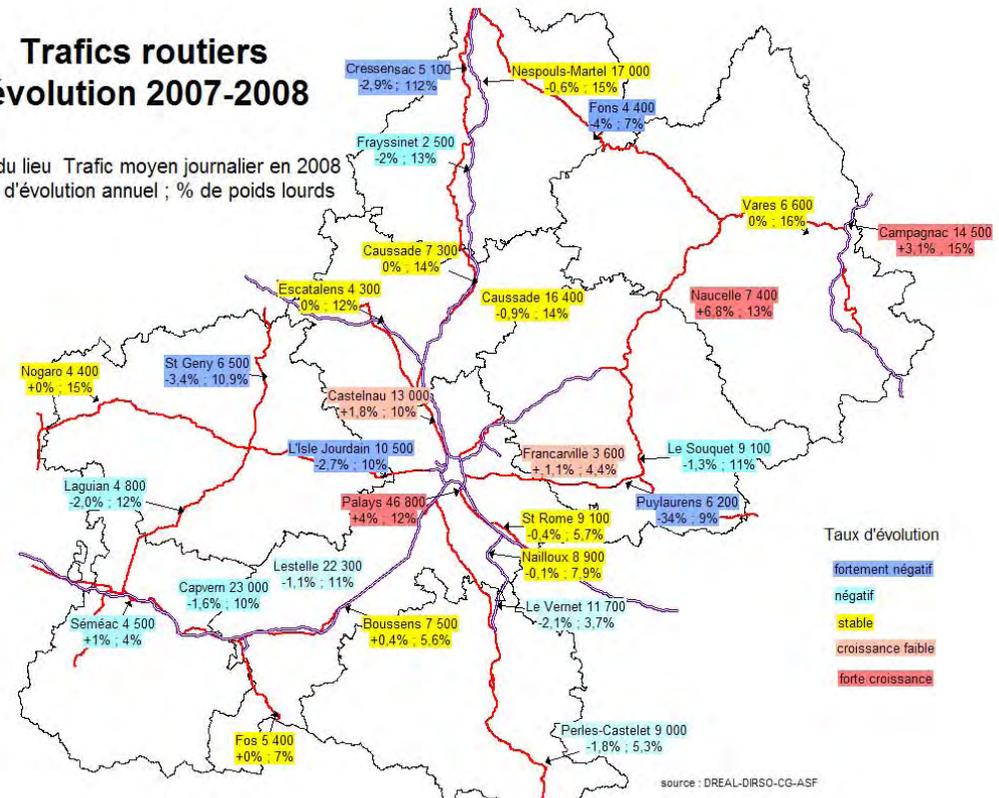
Sur les principaux axes routiers de la région, le trafic évolue en fonction de nombreux paramètres parmi lesquels l'ouverture concurrente d'une voie rapide.

En Ariège, le trafic baisse aussi bien pour le trafic poids lourds que véhicules légers sauf sur l'A66 où le trafic poids lourds augmente ; le trafic poids lourds représente entre 5 et 6% des véhicules.

En Aveyron, le trafic stagne sauf sur l'A75. Le trafic poids lourds se situe entre 10 et 16% des véhicules (sauf vers Decazeville).

Traffics routiers évolution 2007-2008

Nom du lieu Trafic moyen journalier en 2008
Taux d'évolution annuel ; % de poids lourds



En Haute-Garonne, le trafic sur les routes nationales recule. Sur les axes principaux, la part des poids lourds tourne autour de 10% ; elle est proche de 5 à 6% sur les autres axes.

Dans le Gers, le trafic se replie. Le trafic poids lourds augmente. Les poids lourds représentent entre 8 et 12% des trafics.

Dans le Lot, le trafic recule sur les routes nationales et stagne sur les autoroutes. La part des camions est de 6 à 15%.

Dans les Hautes-Pyrénées, le trafic recule sauf pour les poids lourds.

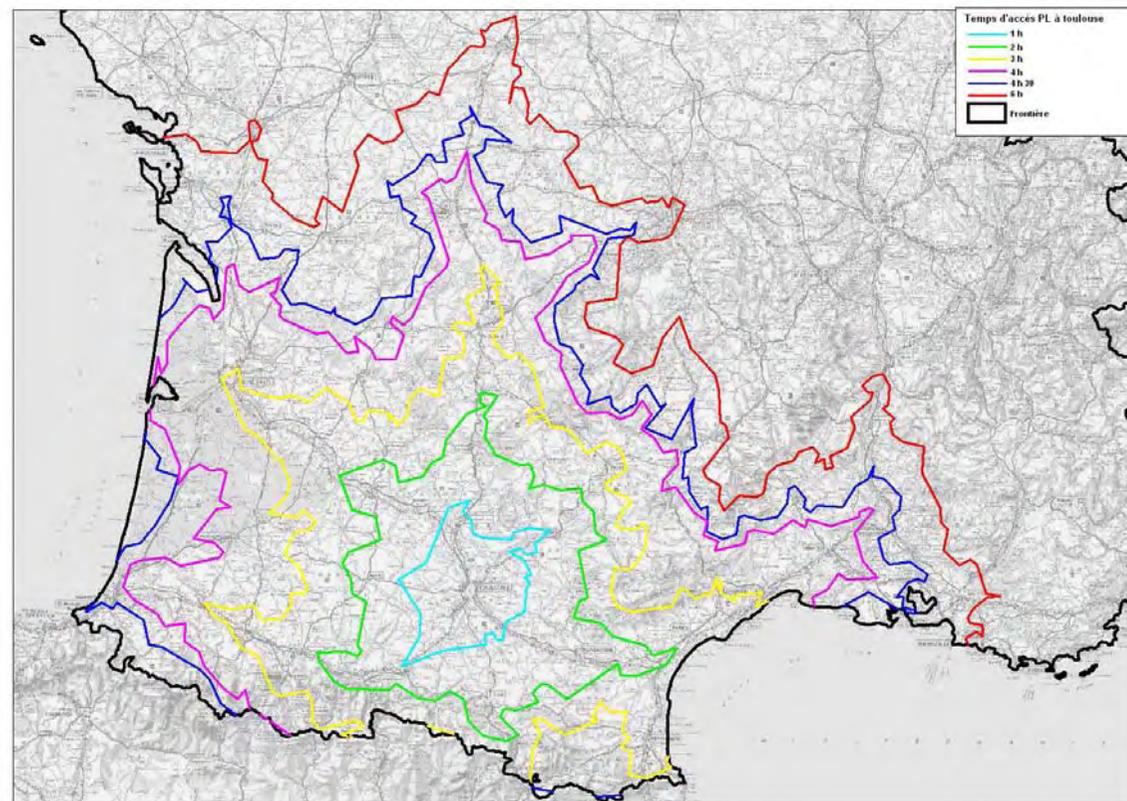
Dans le Tarn, le trafic baisse. Le trafic poids lourds est stable ; les poids lourds représentent environ 10% des véhicules.

En Tarn et Garonne, le trafic est orienté à la baisse.

Temps minima d'acheminement des marchandises par route

Compte tenu de la réglementation dans le transport routier de marchandises qui impose des coupures dans le temps de conduite des chauffeurs routiers, l'accès à des villes comme La Rochelle, Poitiers, Marseille, Barcelone, Bilbao peut être réalisé en moins de 7 heures. Par contre Madrid, Rouen, Besançon nécessitent plus de 20 heures de temps d'accès (temps de conduite et temps de repos obligatoire).

Temps de parcours à partir de Toulouse en 2005



Le transit des poids lourds à travers l'agglomération toulousaine

Selon les études sur le projet de grand contournement de Toulouse, le transit des poids lourds représente 20% du trafic traversant l'aire urbaine toulousaine ; deux axes majeurs se dégagent

Globalement, le transit routier quotidien de véhicules lourds s'élève à 4 000 mouvements, en doublement par rapport à 1996 (soit une augmentation annuelle de 10,4 %). L'évolution du transit de véhicules lourds par rapport à l'aire urbaine de Toulouse a ainsi exactement suivi celle de l'ensemble du transit, la part de véhicules lourds restant stable à 20 %.

Le transit de véhicules lourds par rapport à l'aire urbaine se répartit comme suit :

Transit de courte distance (les deux extrémités du déplacement se trouvent dans l'aire d'étude (aire urbaine toulousaine), hors aire urbaine de Toulouse) : 350 véhicules lourds par jour (sur un transit total de 2 500 véhicules)

Transit de moyenne distance (une seule extrémité du déplacement se trouvent dans l'aire d'étude hors aire urbaine de Toulouse) : 1 500 véhicules lourds par jour (sur un transit total de 7 000 véhicules)

Transit de longue distance (les deux extrémités du déplacement se trouvent hors de l'aire d'étude) :

2 150 véhicules lourds par jour (sur un transit total de 10 500 véhicules)

On peut ainsi estimer le transit de niveau national à 3 650 véhicules lourds par jour (somme des valeurs des transits de moyenne et longue distance), soit 20,8% du trafic national total de transit.

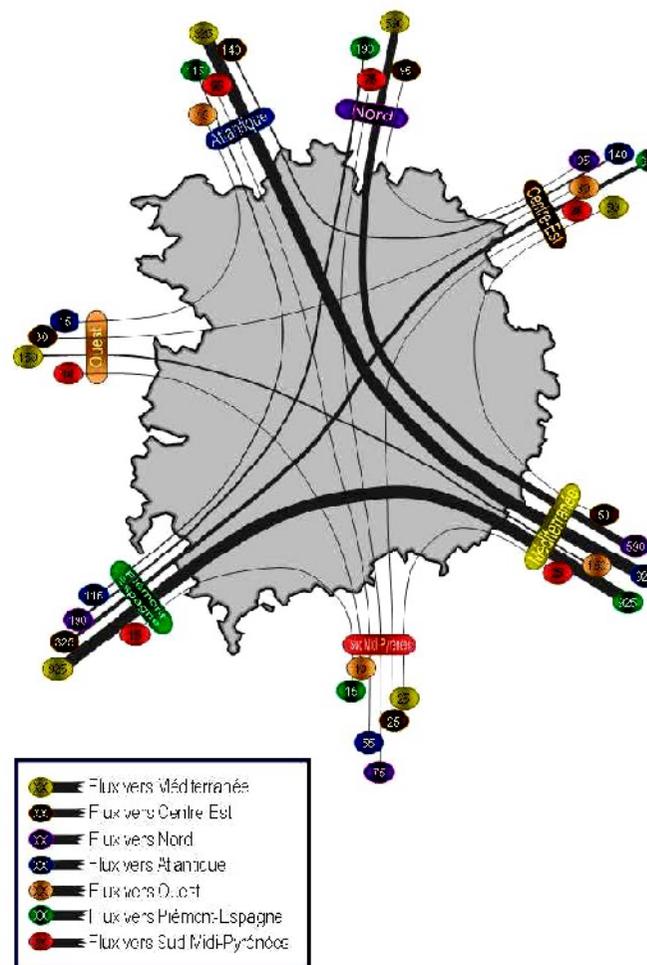
Comme pour les véhicules légers, les voies où se rencontre un flux de transit significatif (supérieur à 100 véhicule par jour) sont celles du réseau national (autoroutes et RN) et quelques routes départementales (D2 sud, D14, D632, axe D20/D42).

Axe Atlantique-Méditerranée 925 véhicules par jour

Axe Piémont Espagne-Méditerranée 925 véhicules par jour

Deux autres axes présentent un trafic important : Nord-Méditerranée (590 véhicules) et Piémont Espagne-Centre est (325 véhicules).

Nombre de poids lourds transitant par l'aire urbaine de Toulouse



Source : CETE du Sud-Ouest (DDAT)

V- Fiches Départementales

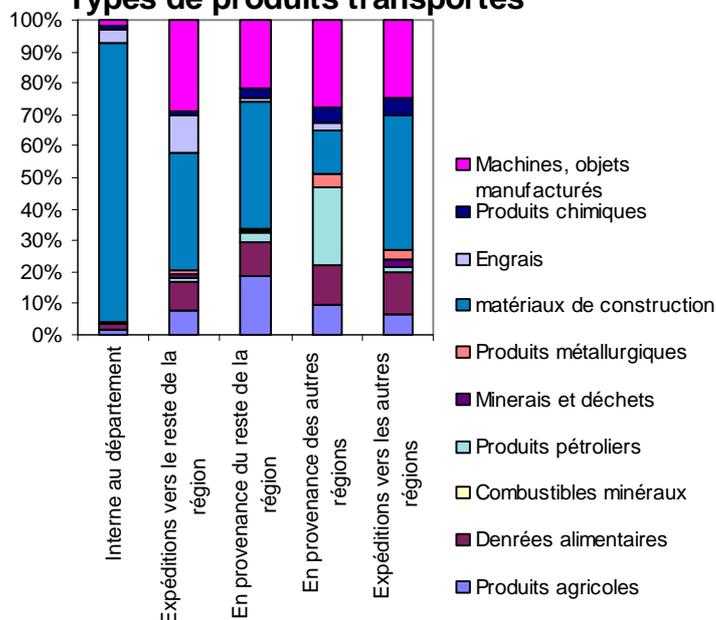
Transport routier de marchandises

ARIEGE

Transport de marchandises par route

en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2003-2006	Moyenne 2004-2007	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2003-2006 %	Moyenne 2004-2007 %	Principaux produits transportés 2004-2007
Interne au département	2,299	3,923	3,414	45%	55%	51%	matériaux de construction, engrais
Expéditions vers le reste de la région	0,444	0,666	0,568	9%	9%	8%	matériaux de construction, produits manufacturés
En provenance du reste de la région	0,807	0,777	0,851	16%	11%	13%	matériaux de construction, produits agricoles, produits manufacturés
Expéditions vers les autres régions	0,548	0,642	0,624	11%	9%	9%	matériaux de construction, produits manufacturés, denrées alimentaires
En provenance des autres régions	0,529	0,674	0,766	10%	9%	11%	produits manufacturés, produits pétroliers, matériaux de construction
Exportations *	0,352	0,390	0,407	7%	5%	6%	minéraux bruts
Importations *	0,095	0,075	0,072	2%	1%	1%	véhicules
Total	5,073	7,148	6,702	100%	100%	100%	source : Sitram * : estimation

Types de produits transportés



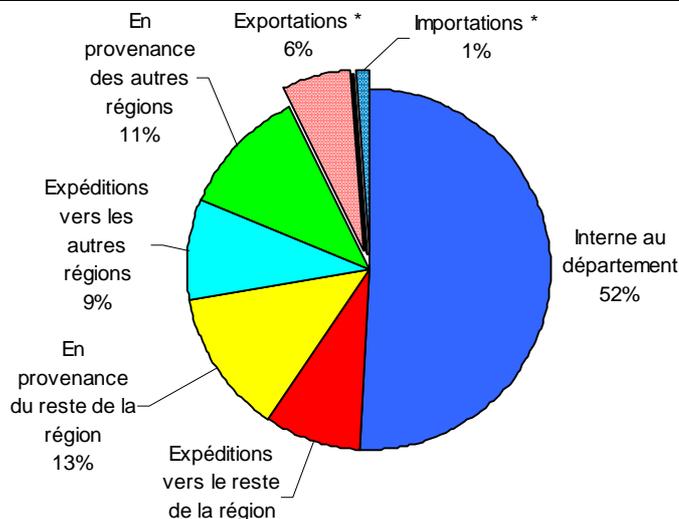
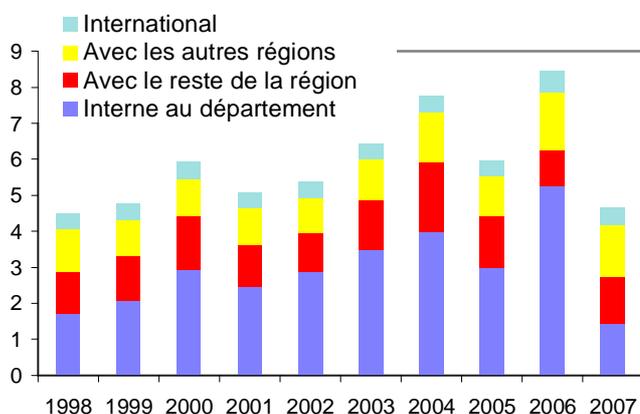
Principales origines et destinations en France :

Haute-Garonne	1,2 millions de tonnes
Aude	499 000 tonnes
Loire-Atlantique	98 000 tonnes
Bouches du Rhône	96 000 tonnes
Hérault	86 000 tonnes
Tarn	86 000 tonnes
Gironde	81 000 tonnes
Tarn et Garonne	74 000 tonnes
Pyrénées Orientales	45 000 tonnes
Lot et Garonne	44 000 tonnes

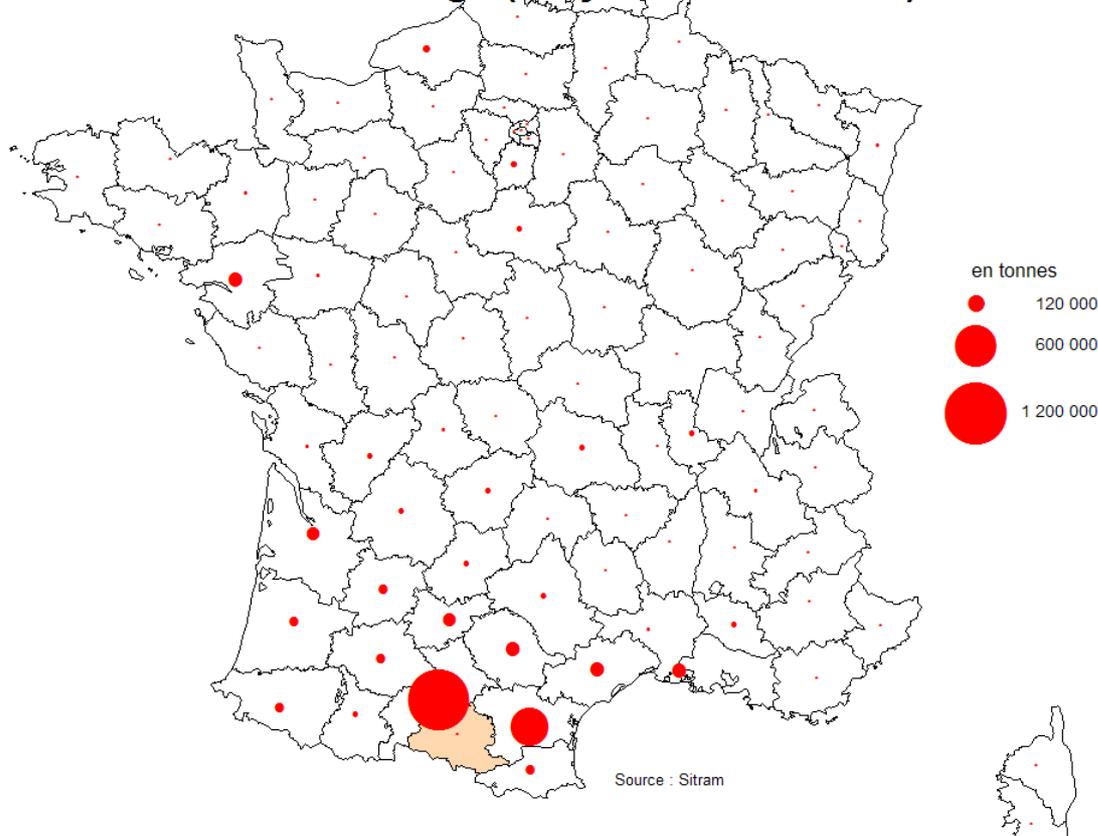
Principales origines et destinations à l'international :

Exportations *	Espagne (35%), Italie (12%)
Importations *	Espagne (34%), Suède (9%)

en tonnes



Transport de marchandises par route en provenance ou à destination de l'Ariège (moyenne 2004-2007)



En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises par route en **Ariège**, se monte à 6,7 millions de tonnes. Plus de la moitié de ces tonnages circulent à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région s'élèvent à 1,4 millions de tonnes - davantage de trafics entrants dans le département que sortant, et de 1,4 million de tonnes avec les autres régions de France – ces échanges, équilibrés il y a quelques années, se détériorent au profit des entrées. Les échanges avec l'étranger atteignent 500 000 tonnes dont la majeure partie en exportations.

Les principaux flux d'échanges de l'Ariège sont réalisés avec 4 départements : la Haute-Garonne (1,2 million de tonnes – des sables et graviers en sorties et en entrées), l'Aude (des sables et graviers en sorties et de l'essence en entrées), la Loire-Atlantique (marchandises diverses) et les Bouches du Rhône (acier et alumine en entrées).

Le transport de matériaux de construction et d'engrais domine les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les matériaux de construction, les produits agricoles et agro-alimentaires et les produits manufacturés occupent une place importante ; avec les autres régions, les échanges sont plus diversifiés : en entrées, des produits pétroliers et des produits manufacturés, en sortie, des produits de la construction et des produits manufacturés.

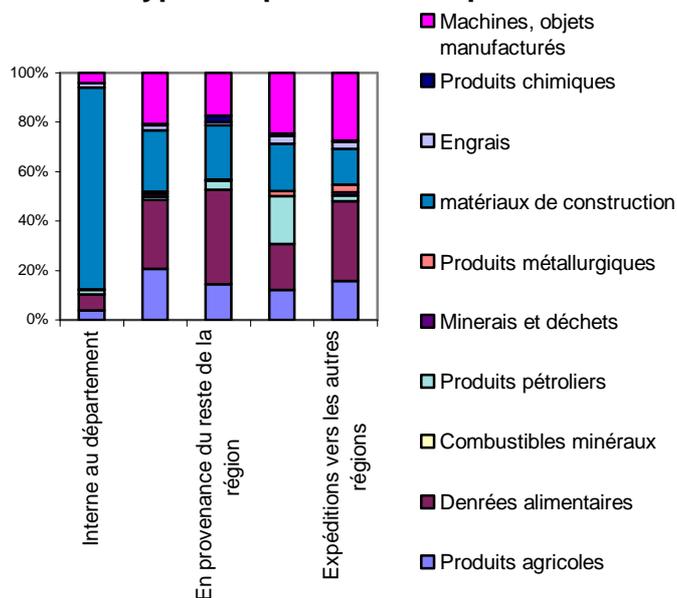
Le commerce extérieur est à 80% exportateur ; il est tourné notamment vers l'Espagne (céréales, déchets, papier-carton), l'Allemagne et l'Italie (lait frais et minéraux bruts).

AVEYRON

Transport de marchandises par route

en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2003-2006	Moyenne 2004-2007	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2003-2006 %	Moyenne 2004-2007 %	Principaux produits transportés 2004-2007
Interne au département	8,576	7,588	9,176	66%	60%	64%	matériaux de construction, denrées alimentaires, produits agricoles
Expéditions vers le reste de la région	0,542	0,641	0,636	4%	5%	4%	produits agricoles, denrées alimentaires
En provenance du reste de la région	0,914	0,882	0,904	7%	7%	6%	denrées alimentaires, matériaux de construction, produits agricoles, produits manufacturés
Expéditions vers les autres régions	1,033	1,307	1,406	8%	10%	10%	produits manufacturés, denrées alimentaires
En provenance des autres régions	1,706	1,877	1,958	13%	15%	14%	matériaux de construction, produits manufacturés, denrées alimentaires
Exportations *	0,152	0,140	0,142	1%	1%	1%	produits agricoles, denrées alimentaires
Importations *	0,119	0,110	0,105	1%	1%	1%	denrées alimentaires, produits manufacturés
Total	13,041	12,544	14,327	100%	100%	100%	source : Sitram * : estimation

Types de produits transportés

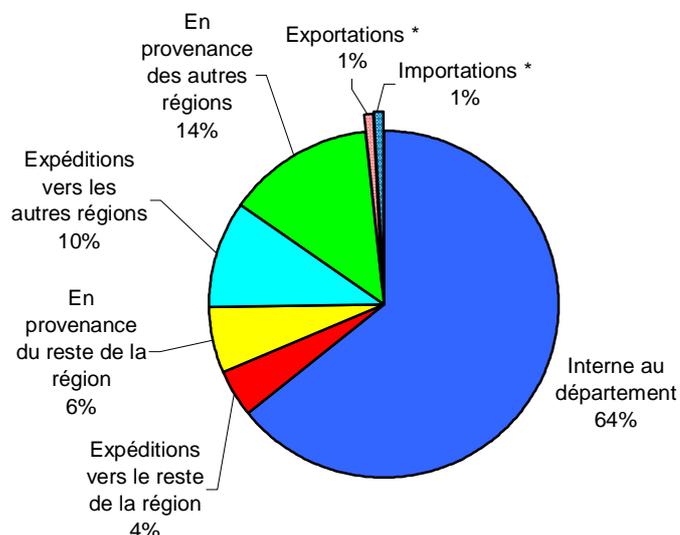
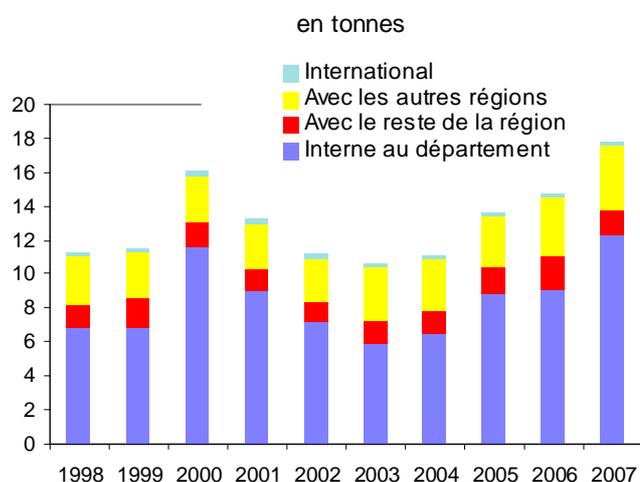


Principales origines et destinations en France :

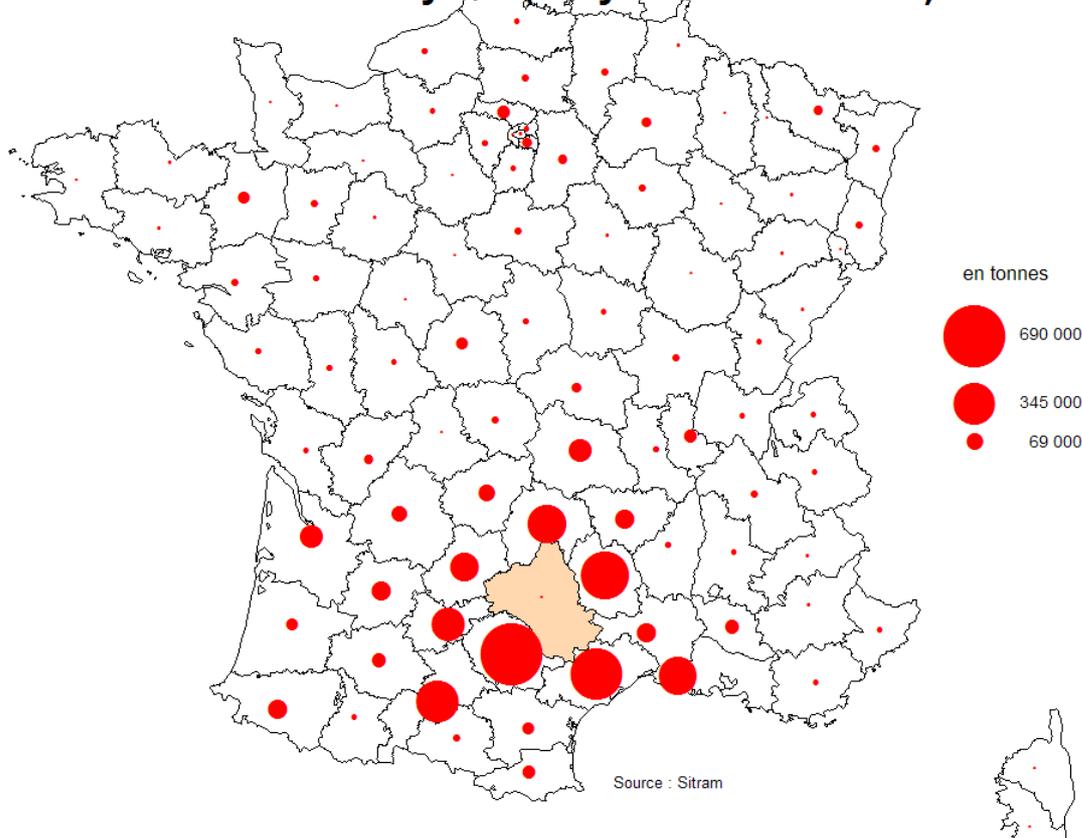
Tarn	690 000 tonnes
Hérault	503 000 tonnes
Lozère	443 000 tonnes
Haute-Garonne	356 000 tonnes
Cantal	294 000 tonnes
Bouches du Rhône	280 000 tonnes
Tarn et Garonne	240 000 tonnes
Lot	180 000 tonnes
Puy de Dôme	125 000 tonnes
Gironde	123 000 tonnes

Principales origines et destinations à l'international :

Exportations *	Italie (39%), Espagne (20%)
Importations *	Espagne (40%), Italie (16%)



Transport de marchandises par route en provenance ou à destination de l'Aveyron (moyenne 2004-2007)



En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises par route en **Aveyron**, représente 14,3 millions de tonnes. Deux tiers de ces tonnages circulent à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région atteignent 1,5 million de tonnes - davantage de trafics entrants dans le département que sortant, et de 3,3 millions de tonnes avec les autres régions de France avec une majorité de trafics entrants. Les échanges avec l'étranger atteignent 250 000 tonnes.

Les flux d'échanges de l'Aveyron sont nombreux et variés : avec le Tarn (0,7 million de tonnes – de la nourriture pour animaux en entrées et des matériaux de construction en sorties), avec l'Hérault (des produits pétroliers), la Lozère (0,4 million de tonnes), la Haute-Garonne (0,4 million de tonnes).

Le transport de matériaux de construction, de produits agricoles et de denrées alimentaires domine les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les produits agricoles et agro-alimentaires occupent une place importante ; avec les autres régions, en entrées des produits manufacturés et des matériaux de construction, en sortie, des produits manufacturés et des denrées alimentaires.

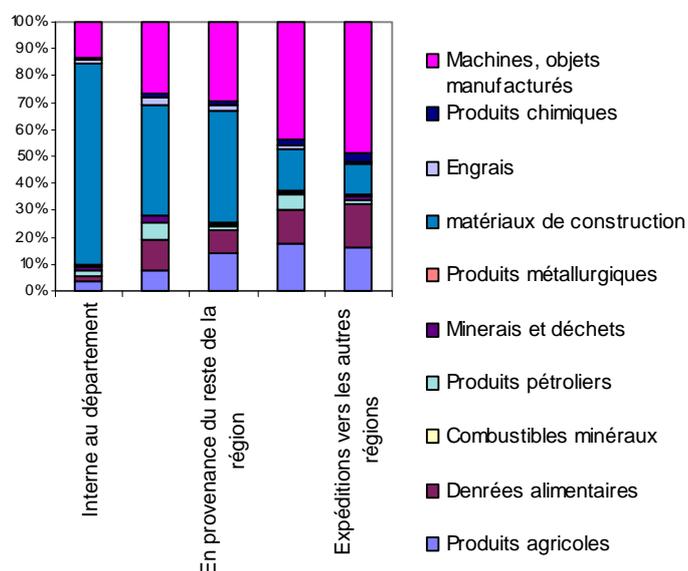
Le commerce extérieur est presque équilibré entre exportations et importations : Italie et Espagne (animaux vivants et lait frais) sont les principales destinations ; d'Espagne, l'Aveyron importe de la nourriture pour animaux.

HAUTE-GARONNE

Transport de marchandises par route

en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2003-2006	Moyenne 2004-2007	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2003-2006 %	Moyenne 2004-2007 %	Principaux produits transportés 2004-2007
Interne au département	22,761	29,477	30,384	53%	57%	57%	matériaux de construction, produits manufacturés
Expéditions vers le reste de la région	4,067	4,431	4,598	10%	9%	9%	matériaux de construction, produits manufacturés
En provenance du reste de la région	3,249	3,772	3,600	8%	7%	7%	matériaux de construction, produits manufacturés
Expéditions vers les autres régions	4,910	5,088	5,325	11%	10%	10%	produits manufacturés, denrées alimentaires, produits agricoles
En provenance des autres régions	5,879	6,920	7,175	14%	13%	14%	produits manufacturés, produits agricoles, denrées alimentaires
Exportations *	1,042	0,850	0,844	2%	2%	2%	produits agricoles, produits chimiques
Importations *	0,793	0,964	1,037	2%	2%	2%	produits agricoles, produits manufacturés
Total	42,700	51,501	52,963	100%	100%	100%	source : Sitram * : estimation

Types de produits transportés



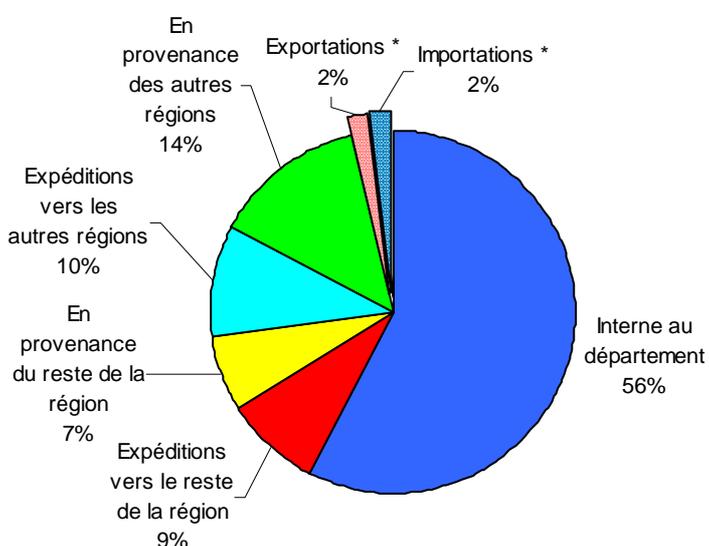
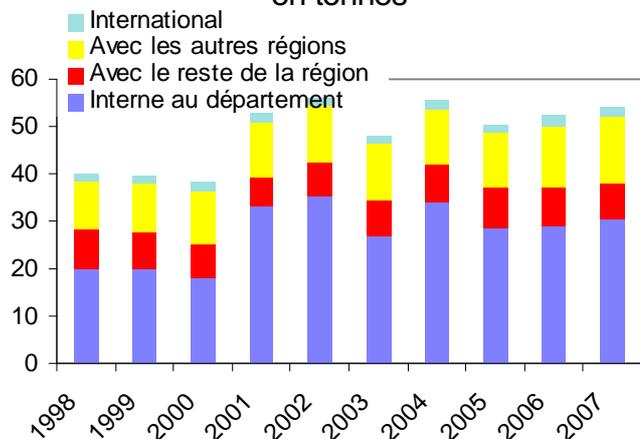
Principales origines et destinations en France :

Tarn	2,5 millions de tonnes
Tarn et Garonne	2,0 millions de tonnes
Gironde	1,4 millions de tonnes
Aude	1,3 millions de tonnes
Ariège	1,2 millions de tonnes
Gers	960 000 tonnes
Hautes-Pyrénées	884 000 tonnes
Lot et Garonne	789 000 tonnes
Pyrénées Orientales	781 000 tonnes
Pyrénées-Atlantiques	723 000 tonnes

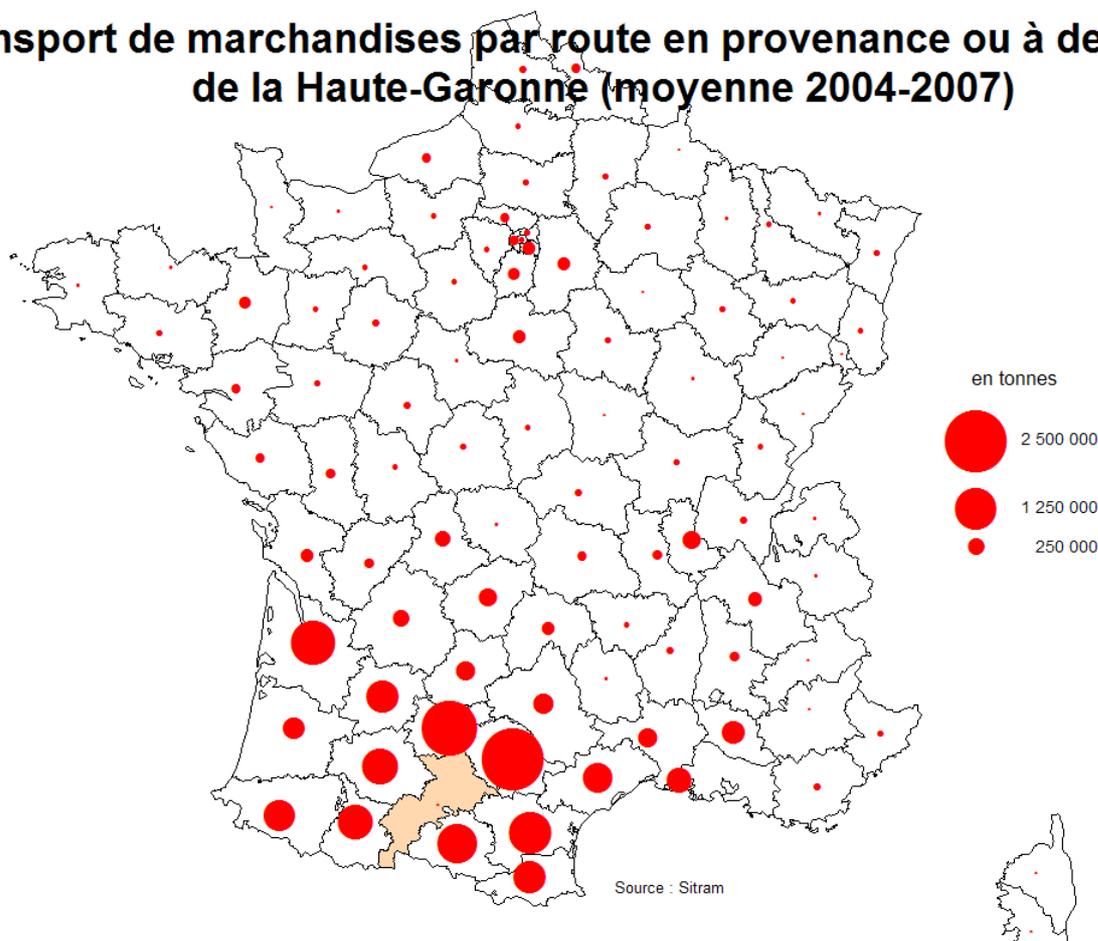
Principales origines et destinations à l'international :

Exportations *	Espagne (60%), Italie (14%), Andorre (8%)
Importations *	Espagne (40%), Allemagne (12%), Italie (9%)

en tonnes



Transport de marchandises par route en provenance ou à destination de la Haute-Garonne (moyenne 2004-2007)



En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises par route en **Haute-Garonne**, s'élève à 53 millions de tonnes. Plus de la moitié de ces tonnages circulent à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région sont de 8 millions de tonnes – davantage de flux **sortants**, et de 12 millions de tonnes avec les autres régions de France – davantage d'entrées que de sorties. Les échanges avec l'étranger atteignent 1,8 million de tonnes avec davantage d'importations.

Les principaux flux d'échanges de la Haute-Garonne sont divers : 5 départements réalisent plus de 1 million de tonnes de transport ; avec le Tarn s'échangent des sables et des produits divers comme avec Tarn et Garonne, avec la Gironde du transport combiné et des légumes, avec l'Aude des céréales en sortie et des produits pétroliers en entrées et avec l'Ariège des graviers et matériaux de construction.

Les transports de matériaux de construction et de produits manufacturés dominent les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les matériaux de construction et les produits manufacturés occupent une place prépondérante ; avec les autres régions, les échanges portent sur des produits manufacturés et des produits agricoles ou alimentaires.

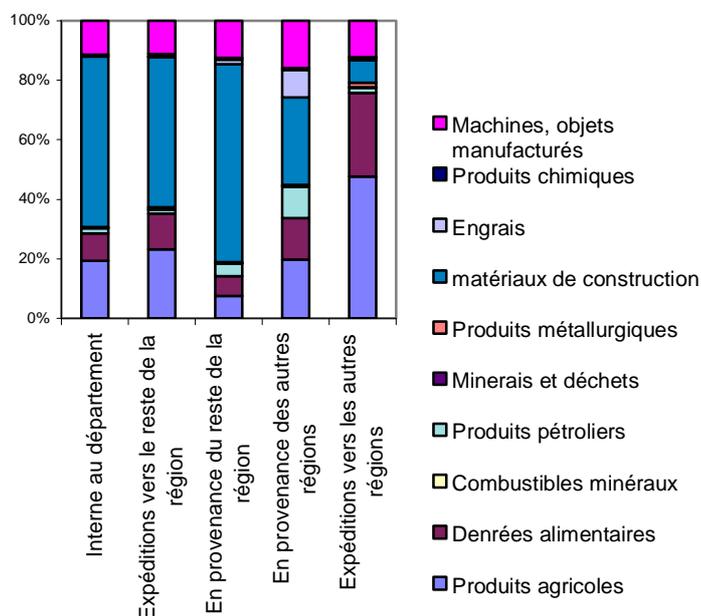
Le commerce extérieur est importateur : l'Espagne est le 1^{er} partenaire du département avec des importations de bois à papier et d'agglomérés et des exportations de maïs et autres céréales, de pâte à papier.

GERS

Transport de marchandises par route

en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2003-2006	Moyenne 2004-2007	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2003-2006 %	Moyenne 2004-2007 %	Principaux produits transportés 2004-2007
Interne au département	2,809	4,024	3,854	33%	38%	37%	matériaux de construction, produits agricoles
Expéditions vers le reste de la région	1,075	1,161	1,149	13%	11%	11%	produits agricoles, matériaux de construction
En provenance du reste de la région	1,328	1,495	1,466	16%	14%	14%	matériaux de construction, produits manufacturés, produits agricoles
Expéditions vers les autres régions	1,299	1,315	1,321	15%	12%	13%	produits agricoles, denrées alimentaires
En provenance des autres régions	1,284	1,916	1,872	15%	18%	18%	matériaux de construction, denrées alimentaires, produits agricoles
Exportations *	0,578	0,661	0,687	7%	6%	7%	produits agricoles
Importations *	0,080	0,127	0,139	1%	1%	1%	denrées alimentaires, produits manufacturés
Total	8,452	10,698	10,487	100%	100%	100%	source : Sitram * : estimation

Types de produits transportés



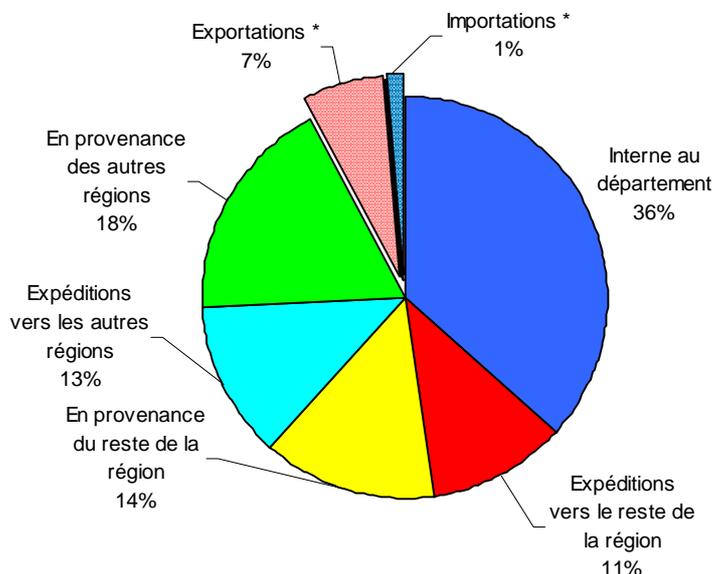
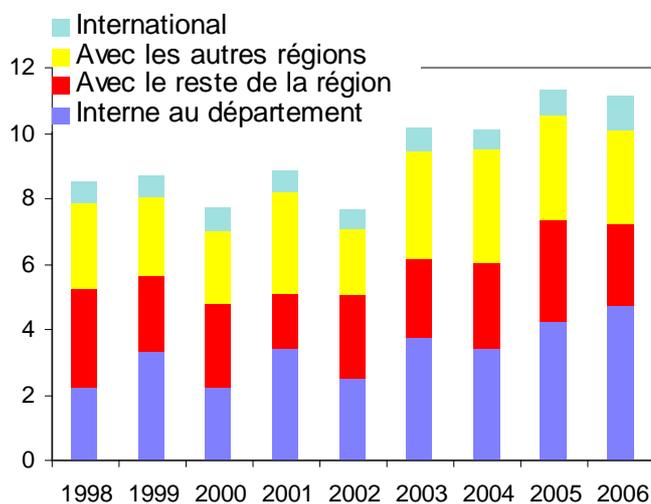
Principales origines et destinations en France :

Tarn et Garonne	1 million de tonnes
Haute-Garonne	958 000 tonnes
Lot et Garonne	786 000 tonnes
Gironde	640 000 tonnes
Landes	450 000 tonnes
Pyrénées Atlantiques	420 000 tonnes
Hautes-Pyrénées	400 000 tonnes
Aude	110 000 tonnes
Tarn	95 000 tonnes
Charentes	61 000 tonnes

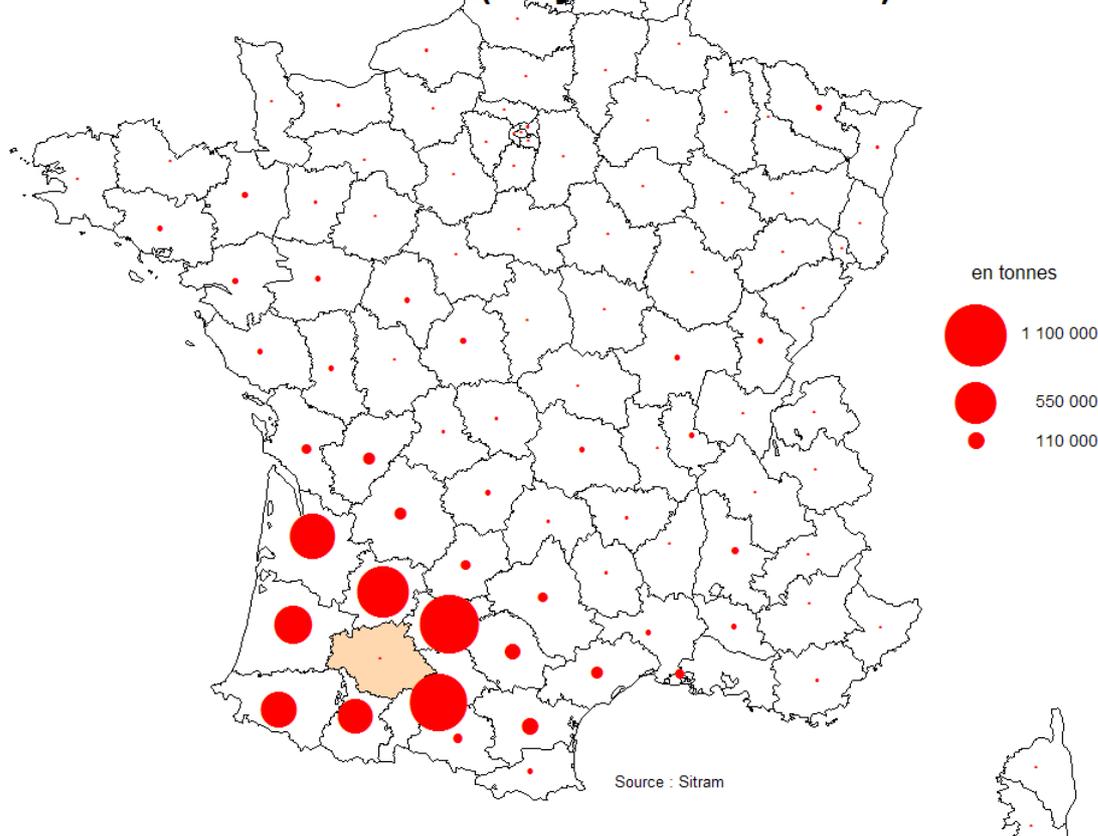
Principales origines et destinations à l'international :

Exportations *	Espagne (87%)
Importations *	Espagne (32%), Allemagne (31%), Pays-Bas (7%)

en tonnes



Transport de marchandises par route en provenance ou à destination du Gers (moyenne 2004-2007)



En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises par route dans le **Gers**, se monte à 10,5 millions de tonnes. Seulement un tiers de ces tonnages circulent à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région sont de 2,6 millions de tonnes - davantage de trafics entrants dans le département que sortant, et de 3,2 millions de tonnes avec les autres régions de France – davantage d'entrées. Les échanges avec l'étranger atteignent 800 000 tonnes quasi exclusivement constituées d'exportations.

Les principaux flux d'échanges du Gers concernent principalement 4 départements : Tarn et Garonne (1 million de tonnes – pierres calcaires), la Haute-Garonne (0,9 million de tonnes – des sables et graviers en entrées, des céréales en sortie), le Lot et Garonne (0,8 million de tonnes avec des sables et graviers), la Gironde (0,6 million de tonnes).

Le transport de matériaux de construction et de produits agricoles domine les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les produits agricoles et agro-alimentaires et les matériaux de construction occupent une place importante ; avec les autres régions, les échanges portent sur des produits de l'agriculture, des denrées alimentaires et des matériaux de construction ou des produits manufacturés.

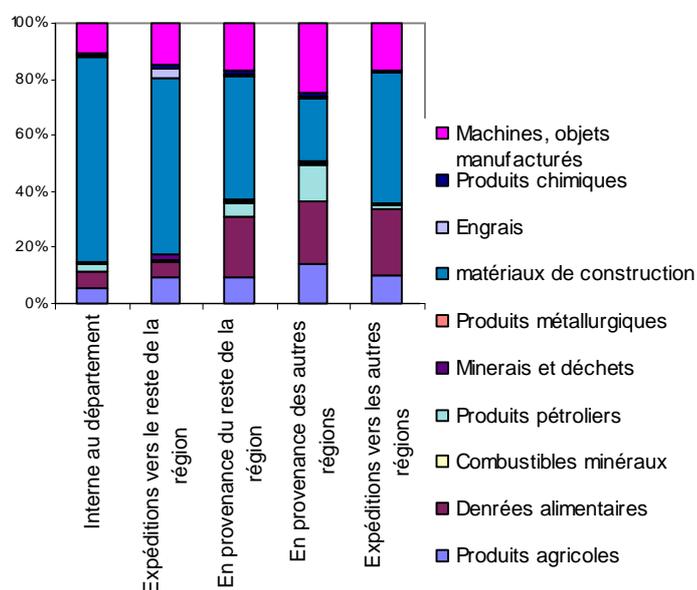
Le commerce extérieur est principalement exportateur notamment vers l'Espagne (maïs, céréales).

LOT

Transport de marchandises par route

en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2003-2006	Moyenne 2004-2007	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2003-2006 %	Moyenne 2004-2007 %	Principaux produits transportés 2004-2007
Interne au département	3,760	3,444	3,587	56%	44%	47%	matériaux de construction, produits manufacturés
Expéditions vers le reste de la région	0,271	0,666	0,654	4%	9%	9%	matériaux de construction
En provenance du reste de la région	0,537	0,673	0,693	8%	9%	9%	matériaux de construction, denrées alimentaires
Expéditions vers les autres régions	0,967	1,522	1,126	14%	20%	15%	matériaux de construction, produits manufacturés, denrées alimentaires
En provenance des autres régions	1,036	1,339	1,370	15%	17%	18%	matériaux de construction, produits manufacturés, denrées alimentaires
Exportations *	0,062	0,057	0,060	1%	1%	1%	denrées alimentaires, produits manufacturés
Importations *	0,073	0,068	0,071	1%	1%	1%	denrées alimentaires
Total	6,705	7,768	7,561	100%	100%	100%	source : Sitram * : estimation

Types de produits transportés



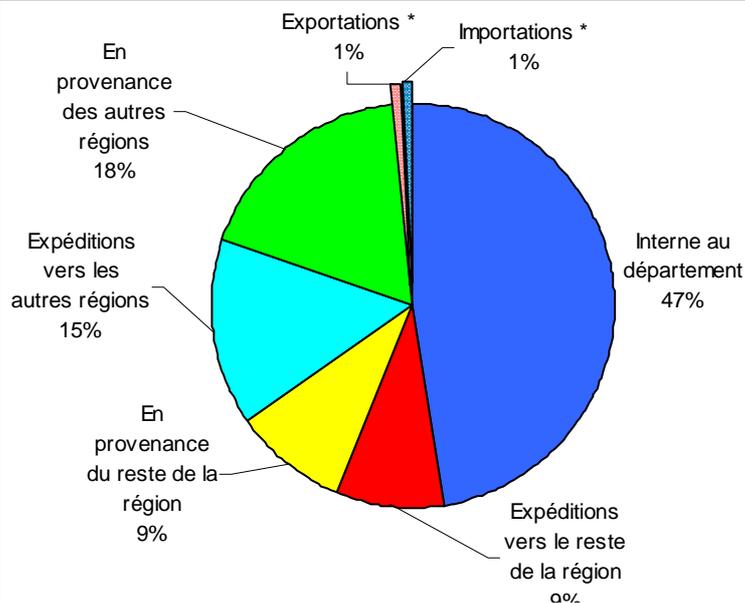
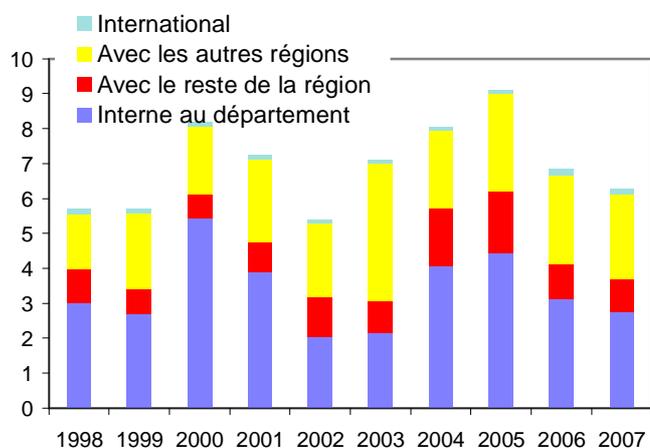
Principales origines et destinations en France :

Tarn et Garonne	710 000 tonnes
Corrèze	500 000 tonnes
Dordogne	370 000 tonnes
Lot et Garonne	320 000 tonnes
Haute-Garonne	310 000 tonnes
Gironde	230 000 tonnes
Aveyron	180 000 tonnes
Cantal	126 000 tonnes
Tarn	72 000 tonnes
Charentes	70 000 tonnes

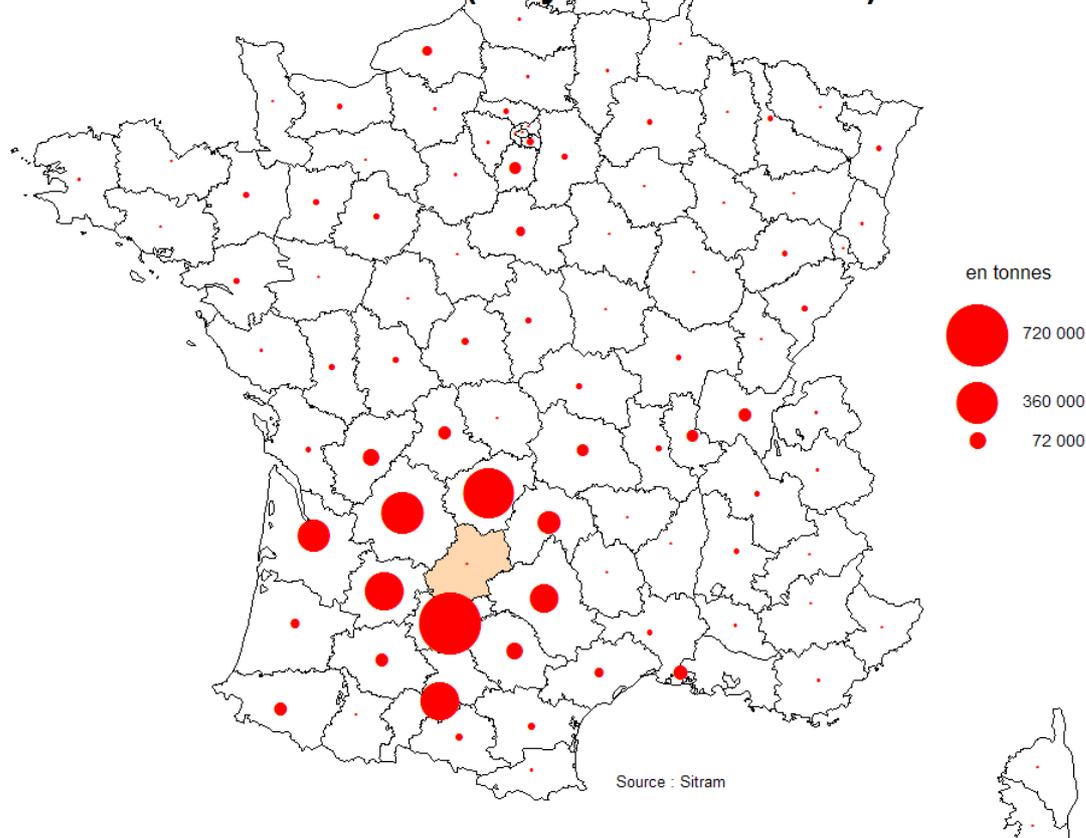
Principales origines et destinations à l'international :

Exportations *	Italie (18%), Espagne (12%)
Importations *	Espagne (20%), Belgique (15%)

en tonnes



Transport de marchandises par route en provenance ou à destination du Lot (moyenne 2004-2007)



En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises par route dans le **Lot**, se monte à 7,6 millions de tonnes. Un peu moins de la moitié de ces tonnages circulent à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région sont de 1,3 million de tonnes – équilibrés entre trafics entrants et sortant - et de 2,5 millions de tonnes avec les autres régions de France – davantage d'entrées. Les échanges avec l'étranger atteignent 120 000 tonnes équilibrés entre importations et exportations.

Les principaux flux d'échanges du Lot ont lieu avec 4 départements : Tarn et Garonne (0,7 million de tonnes - des matériaux de construction), la Corrèze (0,5 million de tonnes avec des matériaux de construction et des céréales), la Dordogne (0,4 million de tonnes avec des briques et des tuiles et le Lot et Garonne (minéraux et aliments pour bétail).

Le transport de matériaux de construction et de produits manufacturés domine les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les matériaux de construction et les denrées alimentaires occupent une place privilégiée ; avec les autres régions, les échanges portent sur des matériaux de construction, des produits manufacturés et des denrées alimentaires.

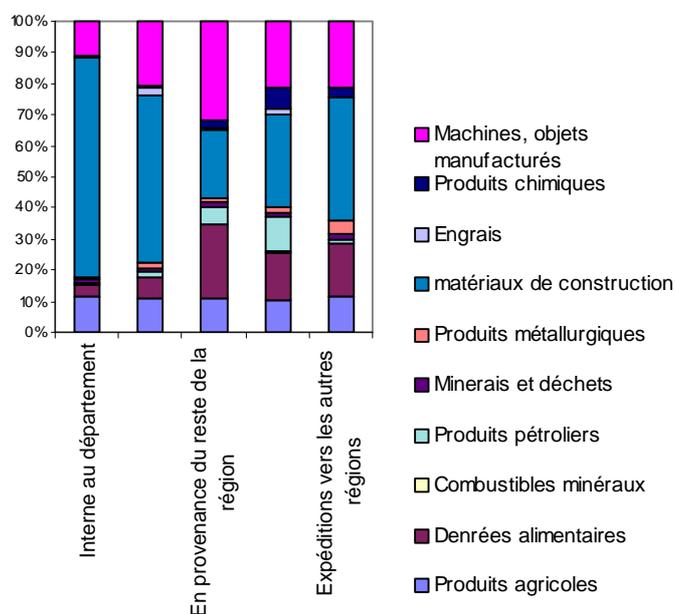
Le commerce extérieur est équilibré avec, comme principaux partenaires, l'Espagne et la Belgique (animaux vivants, lait, fruits et noix).

HAUTES-PYRENEES

Transport de marchandises par route

en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2003-2006	Moyenne 2004-2007	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2003-2006 %	Moyenne 2004-2007 %	Principaux produits transportés 2004-2007
Interne au département	2,664	3,148	3,648	43%	45%	47%	matériaux de construction, produits manufacturés, produits agricoles
Expéditions vers le reste de la région	0,877	0,699	0,702	14%	10%	9%	matériaux de construction, produits agricoles et denrées
En provenance du reste de la région	0,639	0,634	0,696	10%	9%	9%	denrées alimentaires, produits manufacturés, produits agricoles
Expéditions vers les autres régions	0,760	0,955	0,957	12%	14%	12%	denrées alimentaires, produits manufacturés
En provenance des autres régions	1,026	1,192	1,335	16%	17%	17%	matériaux de construction, denrées alimentaires, produits chimiques
Exportations *	0,220	0,283	0,314	4%	4%	4%	produits agricoles, produits chimiques
Importations *	0,073	0,081	0,084	1%	1%	1%	matériaux de construction, produits chimiques
Total	6,258	6,991	7,736	100%	100%	100%	source : Sitram * : estimation

Types de produits transportés



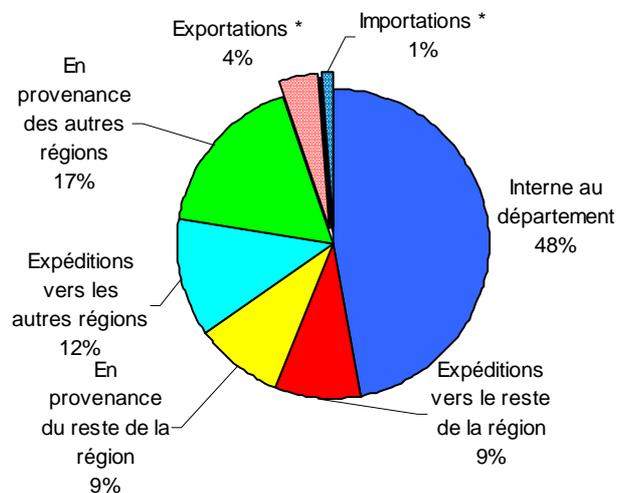
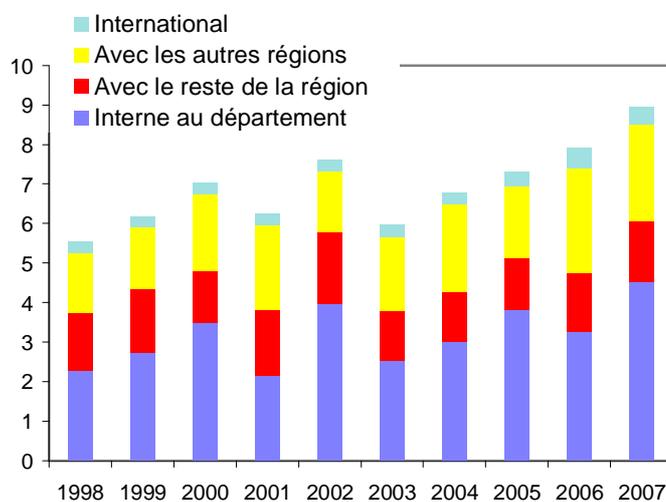
Principales origines et destinations en France :

Pyrénées Atlantiques	1,0 millions de tonnes
Haute-Garonne	880 000 tonnes
Gers	400 000 tonnes
Landes	310 000 tonnes
Gironde	260 000 tonnes
Lot et Garonne	86 000 tonnes
Bouches du Rhône	60 000 tonnes
Tarn	56 000 tonnes
Hérault	35 000 tonnes
Tarn et Garonne	30 000 tonnes

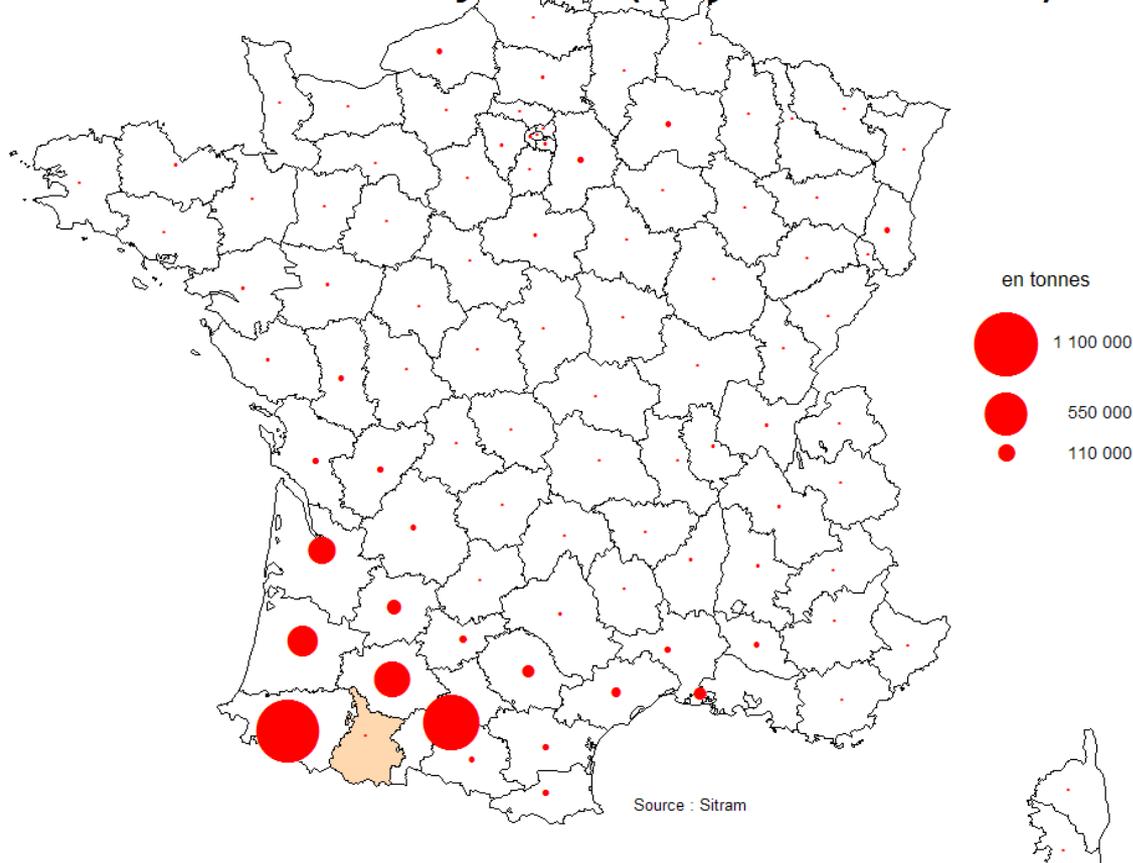
Principales origines et destinations à l'international :

Exportations *	Espagne (74%)
Importations *	Espagne (52%), Allemagne (11%)

en tonnes



Transport de marchandises par route en provenance ou à destination des Hautes-Pyrénées (moyenne 2004-2007)



En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises par route dans les **Hautes-Pyrénées**, s'élève à 7,7 millions de tonnes. Moins de la moitié de ces tonnages circule à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région se montent à 1,4 million de tonnes – davantage d'expéditions - et de 2,2 millions de tonnes avec les autres régions de France – surtout des flux entrants. Les échanges avec l'étranger atteignent 390 000 tonnes en majeure partie exportés.

Les principaux flux d'échanges des Hautes-Pyrénées ont lieu avec 3 départements : les Pyrénées Atlantiques (1 million de tonnes - des matériaux de construction), la Haute-Garonne (0,9 million de tonnes – groupage) et le Gers (des matériaux de construction en sorties).

Le transport de matériaux de construction et de produits manufacturés domine les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les produits agricoles et les matériaux de construction occupent une place essentielle ; avec les autres régions, les échanges portent sur des produits manufacturés, des matériaux de construction, des denrées alimentaires et des produits chimiques.

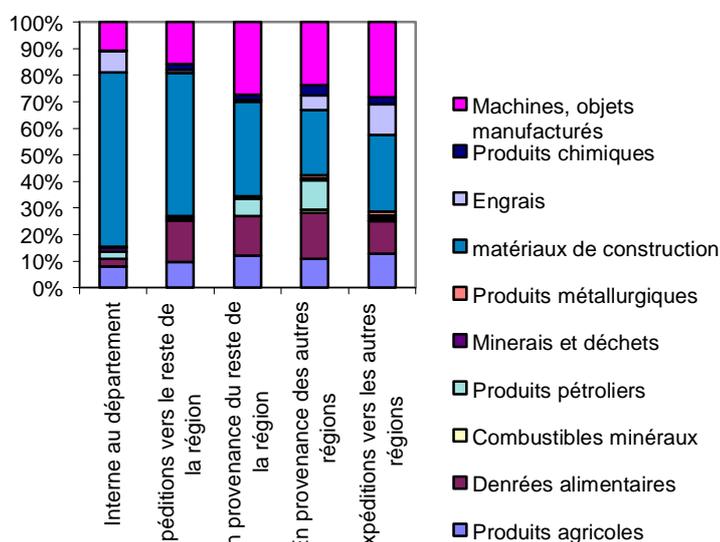
Le commerce extérieur est principalement exportateur vers l'Espagne (maïs, céréales, ferrailles).

TARN

Transport de marchandises par route

en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2003-2006	Moyenne 2004-2007	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2003-2006 %	Moyenne 2004-2007 %	Principaux produits transportés 2004-2007
Interne au département	7,885	7,630	7,186	55%	47%	45%	matériaux de construction, produits manufacturés
Expéditions vers le reste de la région	1,375	2,077	2,202	10%	13%	14%	matériaux de construction, denrées alimentaires, produits manufacturés
En provenance du reste de la région	1,213	1,853	1,929	8%	11%	12%	matériaux de construction, produits manufacturés, produits agricoles
Expéditions vers les autres régions	1,542	1,994	1,984	11%	12%	12%	produits manufacturés, matériaux de construction
En provenance des autres régions	1,705	2,052	2,170	12%	13%	13%	matériaux de construction, produits manufacturés, engrais
Exportations *	0,284	0,278	0,278	2%	2%	2%	produits agricoles, produits manufacturés
Importations *	0,275	0,327	0,334	2%	2%	2%	produits manufacturés, produits chimiques
Total	14,278	16,212	16,084	100%	100%	100%	source : Sitram * : estimation

Types de produits transportés



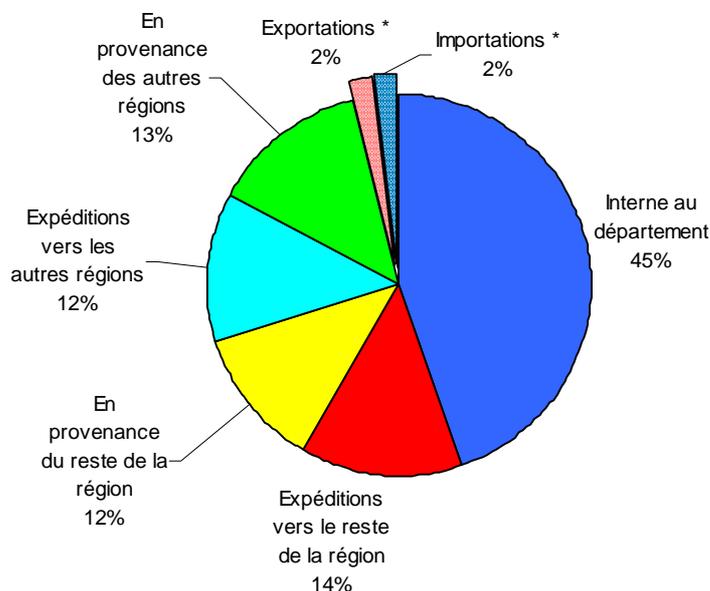
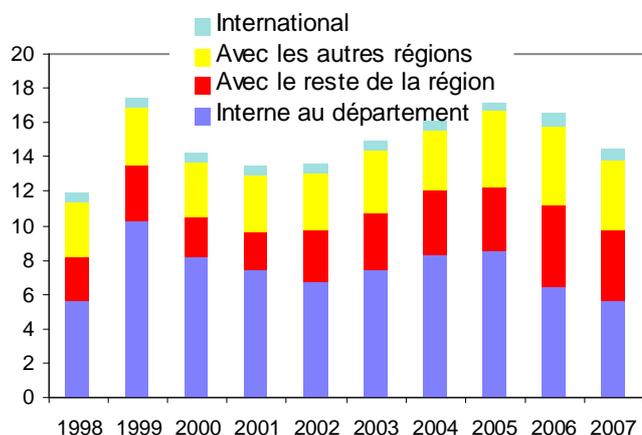
Principales origines et destinations en France :

Haute-Garonne	2,5 millions de tonnes
Aude	830 000 tonnes
Hérault	760 000 tonnes
Aveyron	689 000 tonnes
Tarn et Garonne	640 000 tonnes
Bouches du Rhône	330 000 tonnes
Gironde	266 000 tonnes
Lot et Garonne	179 000 tonnes
Pyrénées-Orientales	158 000 tonnes
Vaucluse	98 000 tonnes

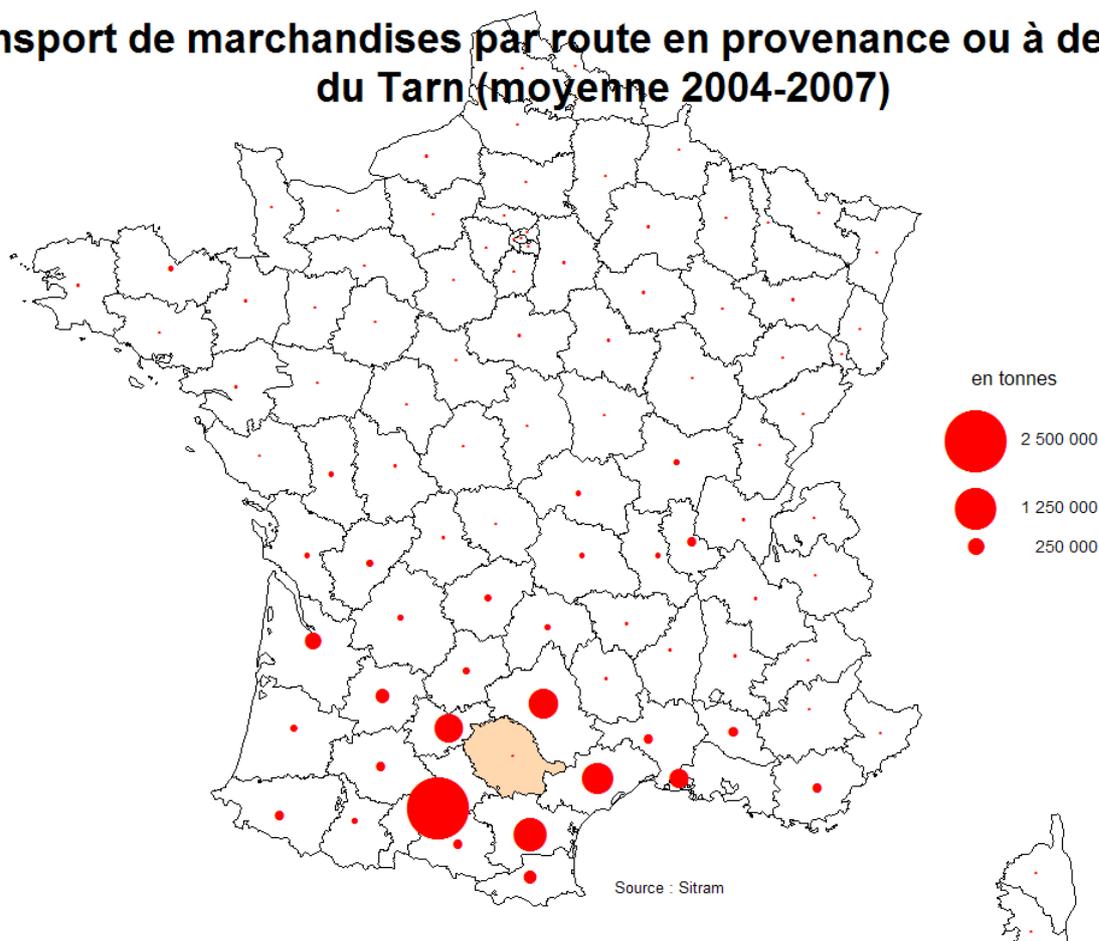
Principales origines et destinations à l'international :

Exportations *	Espagne (41%), Italie (19%)
Importations *	Espagne (40%), Italie (9%)

en tonnes



Transport de marchandises par route en provenance ou à destination du Tarn (moyenne 2004-2007)



En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises par route dans le **Tarn** se monte à 16 millions de tonnes. Un peu moins de la moitié de ces tonnages circulent à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région sont de 4,1 millions de tonnes – davantage de sorties - et de 4,1 millions de tonnes avec les autres régions de France – davantage d'entrées. Les échanges avec l'étranger atteignent 600 000 tonnes.

Les principaux flux d'échanges du Tarn ont lieu avec 3 départements : la Haute-Garonne (2,5 million de tonnes – des sables et graviers et des matériaux de construction), l'Aude (des produits pétroliers, du ciment et de la paille en entrées) et l'Hérault.

Le transport de matériaux de construction et de produits manufacturés domine les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les produits agricoles et agro-alimentaires et les matériaux de construction occupent une place prépondérante ; avec les autres régions, les échanges concernent des produits manufacturés et des matériaux de construction.

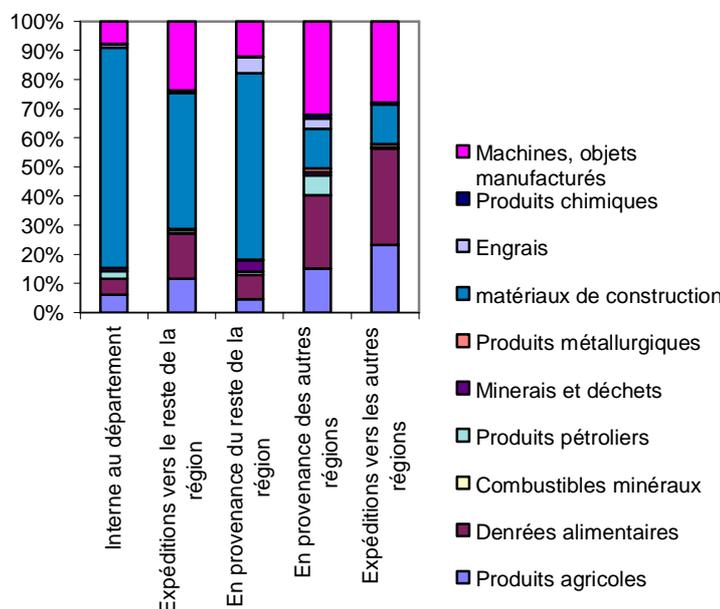
Le commerce extérieur est importateur ; les flux en provenance l'Espagne concernent des engrais et en exportation des céréales, du maïs, des oléagineux, des articles en verre.

TARN ET GARONNE

Transport de marchandises par route

en millions de tonnes	Moyenne 1998-2001	Moyenne 2003-2006	Moyenne 2004-2007	Moyenne 1998-2001 %	Moyenne 2003-2006 %	Moyenne 2004-2007 %	Principaux produits transportés 2004-2007
Interne au département	3,663	4,541	5,367	35%	34%	39%	matériaux de construction, produits agricoles
Expéditions vers le reste de la région	1,756	2,402	2,188	17%	18%	16%	matériaux de construction, denrées alimentaires, produits manufacturés
En provenance du reste de la région	1,725	2,659	2,559	17%	20%	18%	matériaux de construction, engrais, produits manufacturés
Expéditions vers les autres régions	1,420	1,568	1,573	14%	12%	11%	produits agricoles, denrées alimentaires
En provenance des autres régions	1,288	1,525	1,603	12%	11%	12%	produits manufacturés, denrées alimentaires, matériaux de construction
Exportations *	0,422	0,408	0,418	4%	3%	3%	produits agricoles, denrées alimentaires
Importations *	0,172	0,171	0,175	2%	1%	1%	produits manufacturés, denrées alimentaires
Total	10,446	13,273	13,884	100%	100%	100%	source : Sitram * : estimation

Types de produits transportés



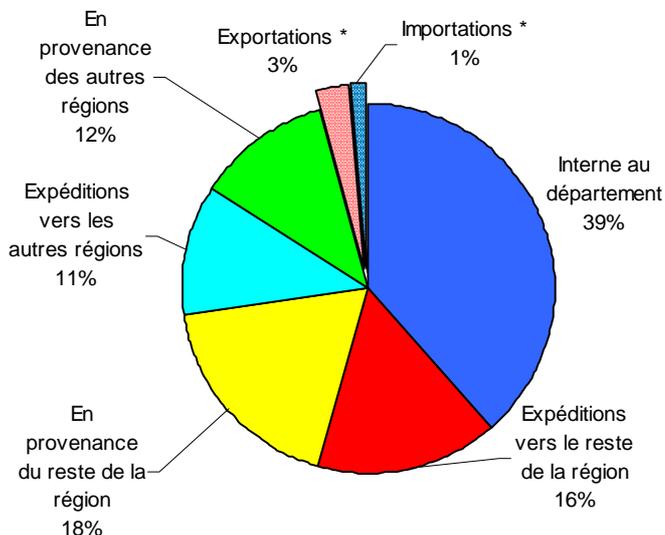
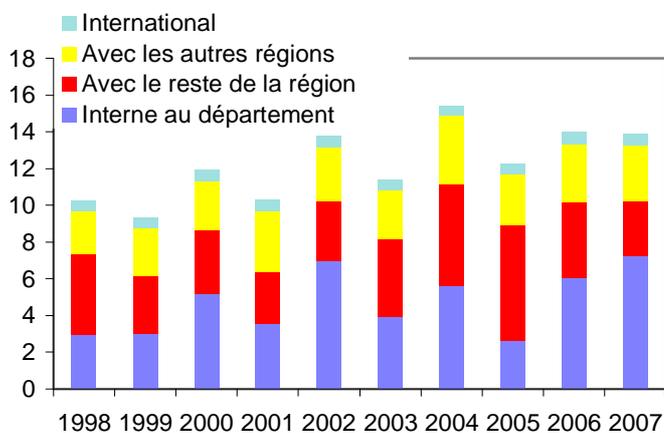
Principales origines et destinations en France :

Haute-Garonne	2,0 millions de tonnes
Gers	1,0 millions de tonnes
Lot	710 000 tonnes
Tarn	640 000 tonnes
Lot et Garonne	460 000 tonnes
Gironde	430 000 tonnes
Aveyron	240 000 tonnes
Bouches du Rhône	227 000 tonnes
Hérault	120 000 tonnes
Aude	110 000 tonnes

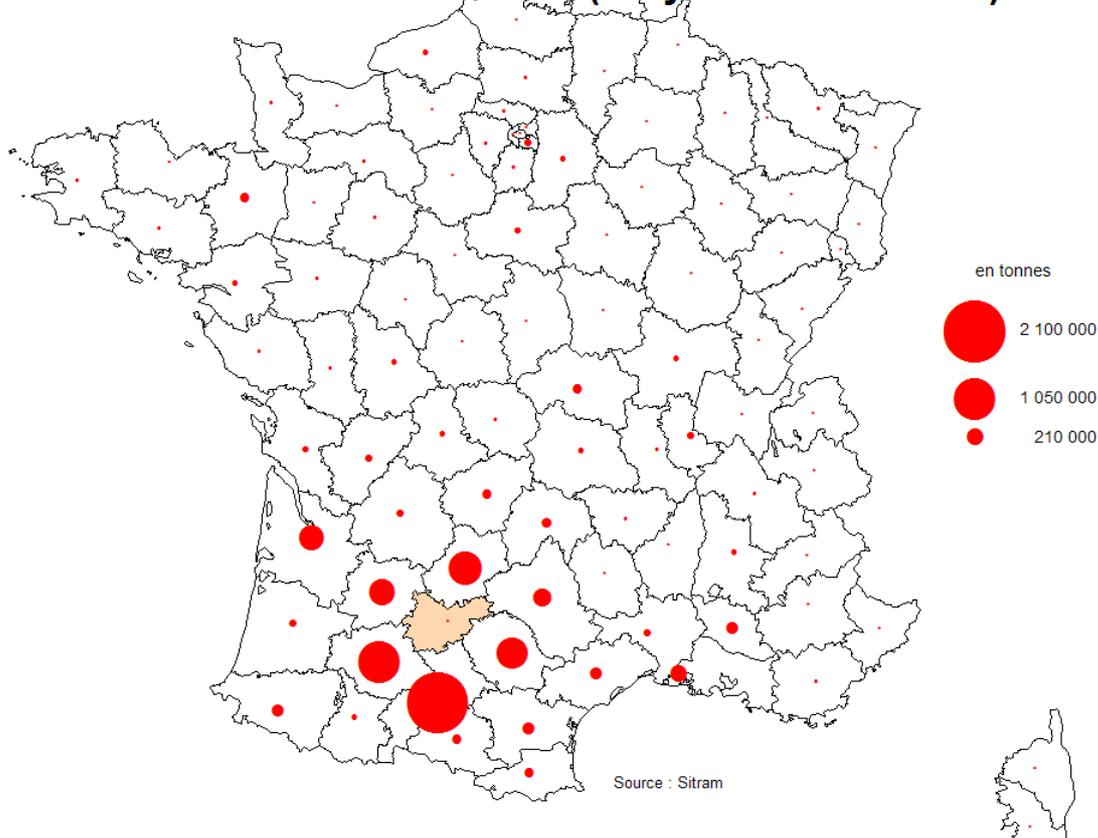
Principales origines et destinations à l'international :

Exportations *	Espagne (61%)
Importations *	Espagne (46%), Italie (10%)

en tonnes



Transport de marchandises par route en provenance ou à destination de Tarn et Garonne (moyenne 2004-2007)



En moyenne sur les 4 dernières années, le transport de marchandises par route en **Tarn et Garonne**, représente 13,9 millions de tonnes. 39% de ces tonnages circulent à l'intérieur du département ; les échanges avec le reste de la région sont de 4,7 millions de tonnes – les échanges sont équilibrés - et de 3,1 millions de tonnes avec les autres régions de France – les flux sont équilibrés. Les échanges avec l'étranger atteignent 580 000 tonnes principalement en exportations.

Les principaux flux d'échanges de Tarn et Garonne ont lieu avec 3 départements : la Haute-Garonne (2 million de tonnes – des sables et graviers et des matériaux de construction), le Gers (des pierres calcaires, des sables et graviers) et le Lot (des matériaux de construction).

Le transport de matériaux de construction et les produits agricoles dominent les trafics internes au département. Avec les autres départements de Midi-Pyrénées, les produits agricoles et les matériaux de construction occupent une place essentielle ; avec les autres régions, les échanges concernent des produits manufacturés ou agricoles et des denrées alimentaires.

Le commerce extérieur est principalement exportateur notamment vers l'Espagne (maïs, céréales, lait frais).



Directeur de la publication : André Crocherie - Maquettiste : Joëlle Nivet /DREAL/STID/Unité soutien - Photos : STID /Joëlle Nivet - imprimerie : interne

DREAL Midi-Pyrénées - STID/DTD/Cité Administrative - Batiment C - Bld Armand Duportal - 31074 Toulouse Cédex9
Tél: 05 61 58 55 36 - Fax : 05 61 58 55 48

Mél : dtd.stid.dreal-midi-pyrenees@developpement-durable.gouv.fr
site web : http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=1266