



# Observatoire

Transport  
Déplacements

en région Midi-Pyrénées



# OBSERVATOIRE TRANSPORT, DÉPLACEMENTS

## SOMMAIRE

### LES GRANDS RÉSEAUX DE TRANSPORTS .... 2-5

Le réseau routier

Le réseau ferroviaire

Les infrastructures du transport aérien

### LE TRANSPORT DE VOYAGEURS.....6-10

Par route

Par fer

Par air

Les réseaux du transport urbain

Zoom sur les déplacements dans l'agglomération toulousaine

### LE TRANSPORT DE MARCHANDISES.....11-14

Marchandises tous modes

Marchandises par route

Marchandises par fer

Transport combiné

Marchandises par air

# LES GRANDS RÉSEAUX DE TRANSPORT

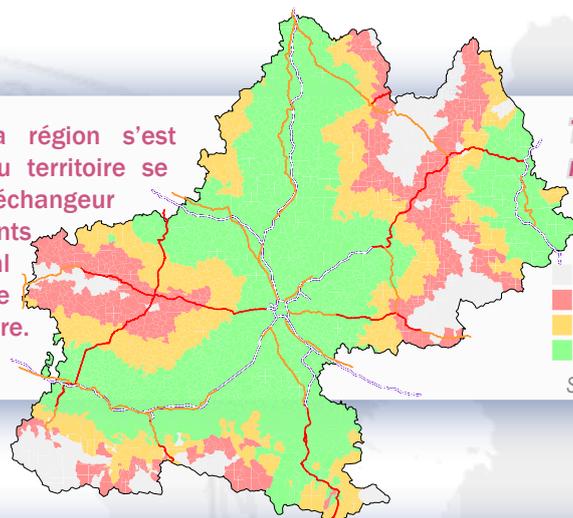
- Midi-Pyrénées est la région la plus vaste de France (45 348 km<sup>2</sup>) : elle est plus étendue que la Belgique ou la Suisse. Sa géographie se présente sous la forme d'une gouttière centrale parcourue par la Garonne et prolongée vers l'Est par le seuil du Lauragais encadrée par deux massifs montagneux (au sud la barrière pyrénéenne, au nord le Massif Central).
- Le positionnement géographique et la topographie expliquent que la région Midi-Pyrénées soit située à l'écart des principaux flux européens. Loin de la dorsale économique et démographique européenne, la région se positionne essentiellement dans une dynamique de flux Est-Ouest sur l'axe Bordeaux - Montpellier - Marseille, entre la mer Méditerranée et l'océan Atlantique, tandis que les flux Nord Sud transitent essentiellement à l'Ouest (par le Pays Basque) et à l'Est (par la Catalogne).
- La région s'inscrit dans une vaste diagonale, aux faibles densités qui traverse la France du nord-est au sud-ouest, puis se prolonge au sein de la Péninsule Ibérique.
- Midi-Pyrénées a connu, durant les trente dernières années, une modernisation économique rapide et inachevée qui a entraîné de profonds clivages démographiques : d'un côté une très faible densité d'ensemble et un solde naturel déficitaire, et de l'autre un développement très rapide de l'agglomération toulousaine qui étend sa dynamique aux départements voisins de la Haute-Garonne et aux villes moyennes en étoile autour de la capitale régionale.

## Les principales infrastructures de transport



## LE RÉSEAU ROUTIER EN MIDI-PYRÉNÉES

Depuis 10 ans, le réseau autoroutier de la région s'est considérablement amélioré ; en 2005, 42% du territoire se situe désormais à moins de 30 minutes d'un échangeur autoroutier ou d'une voie rapide, 69% des habitants de la région y vivent. Des zones restent encore mal desservies comme une grande partie du Gers et une zone allant du nord de l'Aveyron à la Montagne Noire.



### Temps d'accès au réseau autoroutier

en minutes

- plus de 60 minutes
- entre 45 et 60 minutes
- entre 30 et 45 minutes
- moins de 30 minutes

Source : DRE Midi-Pyrénées

### Agenda de mise en service de tronçons routiers

2006

- Rocade nord-ouest de Castres
- Déviation de Carmaux
- Mise à 2 fois 2 voies de Marssac- Albi 1ère partie
- Mise à 2 fois 2 voies Tarbes - A64
- Déviation de Gramat

2007

- Déviation de Recoules (avril)
- Déviation du Vernet (été)
- Echangeur du Palays (septembre)
- Mise à 2 fois 2 voies de Lespinet-Palays (été)
- Mise aux normes autoroutières de la rocade de Montauban (février)

Par décision du CIACT du 6 mars 2006, les interventions de l'Etat sur le réseau routier national se situeront à partir de 2009 dans le cadre des programmes de développement et de modernisation d'itinéraires. Le PDMI Midi-Pyrénées est en cours de discussion avec les collectivités.

## LES GRANDS PROJETS ROUTIERS

### Grand contournement autoroutier de Toulouse

L'opportunité d'un grand contournement autoroutier de Toulouse à péage, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat, fait l'objet d'études qui portent principalement sur une approche multimodale des déplacements, les évolutions à l'horizon 2020, les prévisions de trafics selon les différentes familles possibles de contournement (par l'est ou par l'ouest, proche ou éloigné de Toulouse), les enjeux d'aménagements socio économiques et environnementaux. La commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public qui commencera en septembre 2007.

### Liaison autoroutière Toulouse- Castres

Le ministre en charge des transports a décidé, en janvier 2007, de lancer la réflexion sur une liaison autoroutière à péage entre Castres et Verfeil. Une large concertation publique sera lancée dans les mois à venir.

### La RN 88

Les travaux d'amélioration de la RN88 se poursuivent en 2007 avec les travaux de la mise à 2 fois 2 voies de certains tronçons d'Albi-Marssac, de la rocade d'Albi (doublement des ouvrages d'art et terrassement - achèvement fin 2008) et de la rocade de Rodez (Moutiers - Saint Marc livraison automne 2008). Sur la partie aveyronnaise du tracé, un appel à candidature pour un partenariat-public-privé (PPP) a été lancé .

### ● *Bilan du contrat de plan Etat-Région 2000-2006*

#### *volet ferroviaire (152 millions d'euros dont 41 millions d'euros pour l'Etat)*

- Désaturation de la gare de Toulouse – Matabiau avec notamment la création d'un quai 6 et de deux voies supplémentaires à la gare Matabiau (en cours).
- Augmentation de la capacité de desserte de la première couronne avec les aménagements des lignes Arènes Colomiers en 2003 et Toulouse-Muret en 2004
- Grands projets interrégionaux : aménagement d'installations permanentes de contre-sens (IPCS) sur l'axe Bordeaux Toulouse Narbonne
- Etudes de faisabilité et d'avant-projet qui permettront de préparer le prochain contrat de projet
- Aménagements des gares de la Région (aménagement des bâtiments voyageurs principalement)

L'opération du Terminus de Boussens n'a pas été réalisée et a été reportée au prochain contrat.

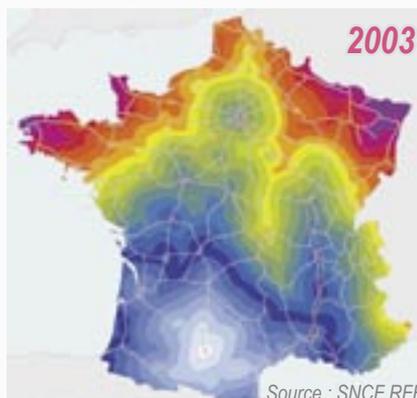
### ● *Projets inscrits au contrat de projets 2007-2013*

#### *volet ferroviaire (351 millions d'euros dont 93 millions d'euros pour l'Etat)*

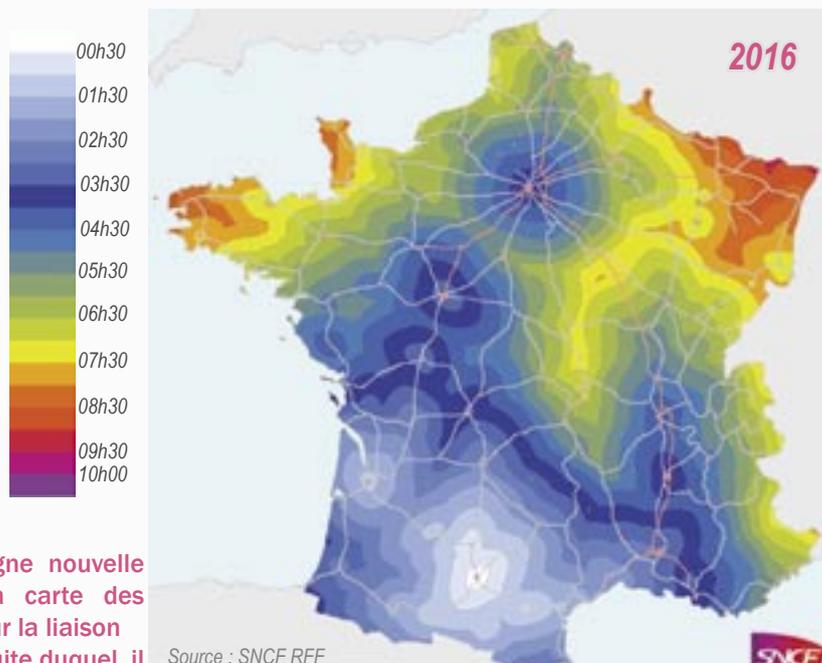
- Etudes préliminaires et d'Avant Projet Sommaire de la LGV Bordeaux-Toulouse.
- Développement du pôle multi-modal de Toulouse-Matabiau, poursuite du cadencement des dessertes du quart sud-ouest : Matabiau-Auch et Muret-Boussens, création du Terminus de Boussens
- Consolidation du cadencement des dessertes de l'axe Toulouse-Auch
- Développement des dessertes du quart nord-est dont le doublement de la voie Toulouse – Montrabé
- Régénération des voies Naucelle – Rodez et Castres – Mazamet, de la voie Tarascon/Ariège - la Tour de Carol
- Etudes prospectives, dont celles de Toulouse Narbonne.

### ● *Le projet de ligne à grande vitesse Toulouse-Bordeaux-Paris*

Midi-Pyrénées est éloignée des grands axes de circulation. Toulouse se trouve, aujourd'hui, à plus de 5 heures de train de l'Île de France. Le projet de ligne à grande vitesse passant par Bordeaux mettra Paris à 3 heures de Toulouse.



#### *Temps de parcours à partir de Toulouse*



En 2003, le CIADT a décidé d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme. Un débat public sur la liaison « Bordeaux-Toulouse » a eu lieu en 2005, à la suite duquel, il a été décidé de poursuivre les études. Cette ligne est l'une

des 3 branches de la LGV Sud Europe Atlantique (avec également Tour-Bordeaux et Bordeaux-Espagne). Le montant des études préliminaires et d'APS est de 36 M€. La moitié est financée par l'Etat et par Réseau Ferré de France, le reste est à la charge des collectivités. Il est entendu que la Région Midi-Pyrénées apportera sa contribution au financement de la LGV Tours-Bordeaux, autre branche de la LGV SEA (Sud Europe Atlantique). Le début des travaux est prévu à l'horizon 2013.

## Plan rail régional : régénération et modernisation du réseau

Le Conseil Régional, la SNCF et RFF engagent, dans le cadre d'un protocole particulier, un vaste programme d'investissements exceptionnel, complémentaire au programme du contrat de projets entre l'Etat et la Région Midi-Pyrénées.

Ce programme complémentaire doit accélérer la modernisation (développement et renouvellement) du réseau ferré national où circulent les TER conventionnés de Midi-Pyrénées.

### Les services ferroviaires : nombre de train par jour



Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées a doublé depuis 2002 le nombre de ses trains régionaux : aujourd'hui, plus de 330 trains TER circulent sur les lignes de chemin de fer de la région.

Au total, la région Midi-Pyrénées mobilise 500 millions d'euros pour le Contrat de projet et le programme particulier de régénération.

## LES INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT AÉRIEN

### La préservation de la faisabilité d'une nouvelle plateforme aérienne régionale

Devant l'enjeu que représente l'avenir de la plateforme aéroportuaire toulousaine, l'Etat a conduit depuis 2001 et en concertation avec les collectivités un important programme d'études. Les deux dernières études portent l'une sur les prévisions de trafic aérien à long terme pour la région Midi-Pyrénées et l'autre sur la situation environnementale de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ainsi que sur son évolution probable à moyen et long terme.

Ces études montrent que la plateforme aérienne actuelle n'atteindrait pas sa limite de capacité avant 2030 mais s'en rapprocherait à cet horizon.

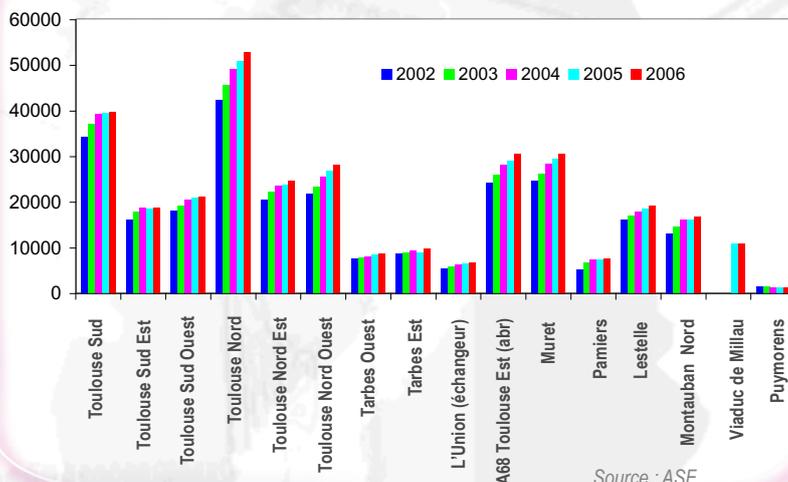
Il pourrait être utile d'engager des études permettant de préserver l'avenir. Cependant aucune démarche en ce sens n'est aujourd'hui engagée.

La perspective de l'opportunité d'une nouvelle plateforme aérienne n'est donc pas tranchée ; elle ne paraît envisageable qu'à très long terme (au-delà de 2030), aucun site potentiel n'est pressenti à ce jour.

## Trafics routiers

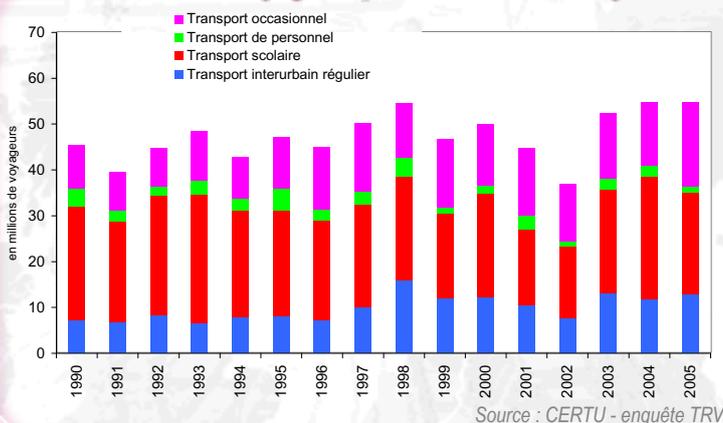
Le trafic automobile sur les autoroutes de la région s'accroît de 3,4% en 2006. Après les fortes hausses de 2003-2004 dues à l'ouverture de l'A66 et à l'achèvement de l'A20, le taux de croissance du trafic a marqué une pause en 2005, suite à la hausse considérable du prix des carburants, pour reprendre le chemin de la croissance en 2006. L'augmentation du trafic est modérée au sud de Toulouse, plus forte au nord et à l'est.

### Nombre de véhicules légers par jour sur les autoroutes



## Le transport par autocars

### Nombre de voyageurs par autocar en Midi-Pyrénées



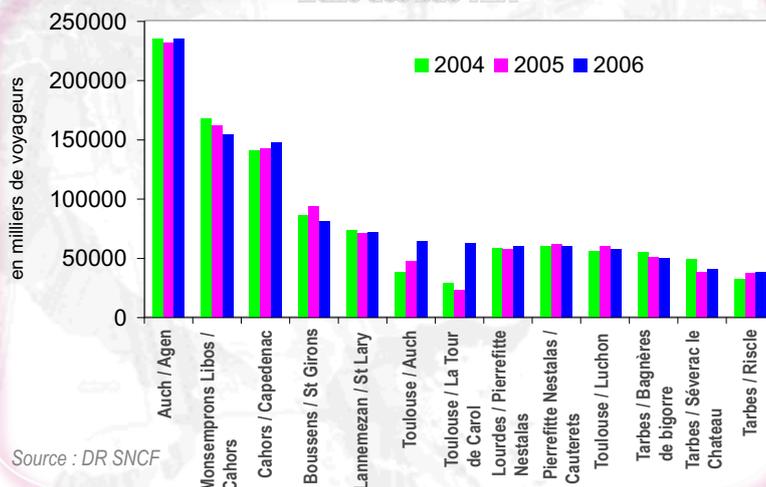
Les autocars circulant sur les routes de la région ont transporté 55 millions de voyageurs, 64% sur les réseaux de transport public de la région et des départements, dont 40% dans le cadre des transports scolaires départementaux. 39% des voyageurs transportés par autocar le sont au titre du transport privé (non organisé par une collectivité publique) : 33% en transport occasionnel (voyages et excursions) et 3% dans le cadre du transport de personnel organisé par les entreprises.

## Zoom sur le transport des bus TER



En 2006, les bus du Transport Express Régional (TER) de la région ont transporté 1,4 millions de voyageurs chiffre en hausse de 4% par rapport à l'an dernier. 80% des voyageurs et des voyageurs-kilomètres utilisent les 15 principales liaisons. La liaison routière la plus fréquentée est l'axe Auch-Agen avec 235 000 voyages. On compte environ 150 000 passagers sur Monsempron-Libos (Dordogne)-Cahors et Cahors-Capdenac

### Trafic des bus TER

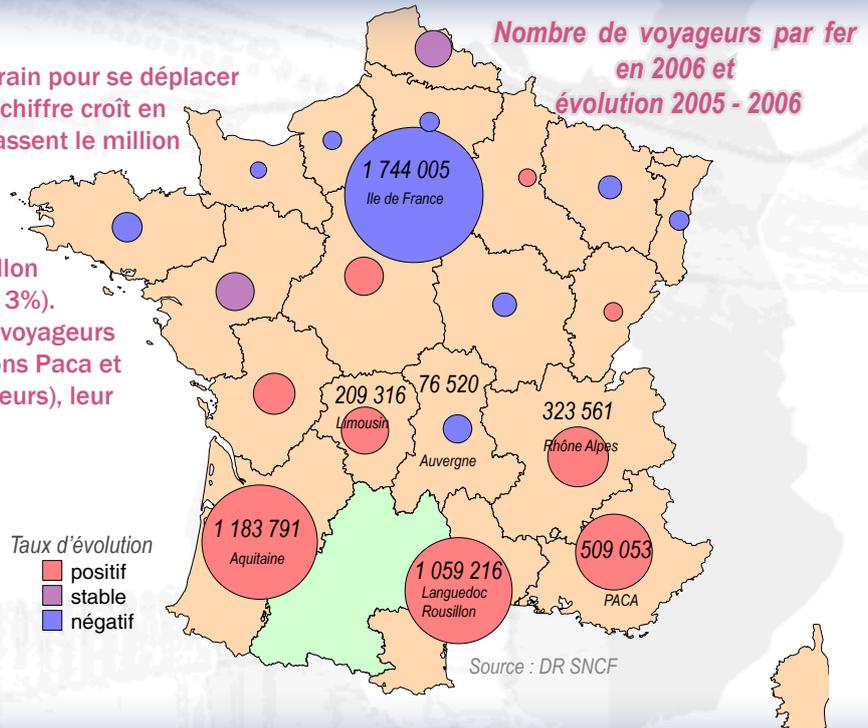


# LE TRANSPORT DE VOYAGEURS



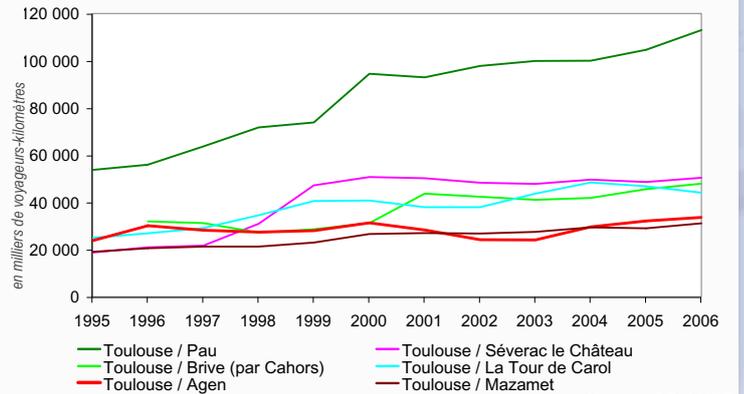
## Les relations de Midi-Pyrénées avec les autres régions françaises

6 millions de voyageurs ont utilisé le train pour se déplacer vers les autres régions françaises : ce chiffre croît en 2006 de 1,1%. Trois destinations dépassent le million de passagers : la région parisienne (1,7 millions de passagers, en recul), l'Aquitaine (1,2 million de passagers, en hausse de 4%), Languedoc-Roussillon (1 million de passagers, en hausse de 3%). Avec les autres régions, le nombre de voyageurs est inférieur à 500 000. Pour les régions Paca et Rhône-Alpes (entre 5 et 8% des voyageurs), leur nombre est en augmentation.

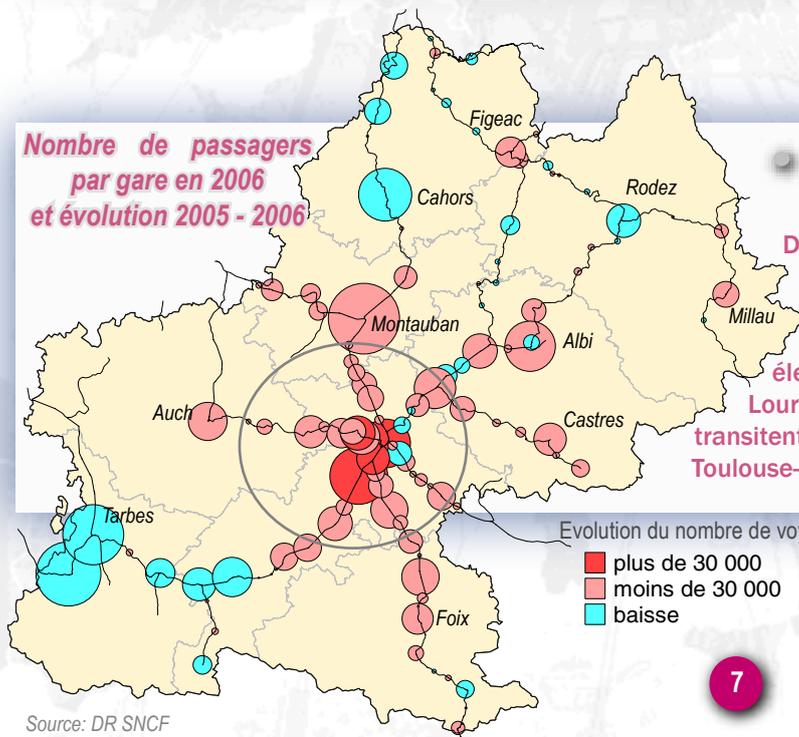


## Un trafic régional en hausse

Plus de 9 millions de voyageurs se sont déplacés à l'intérieur de la région en hausse de 5% par rapport à l'an dernier. La liaison ferroviaire connaissant la plus forte fréquentation est Toulouse-Pau avec 1,2 million de voyageurs ; sur Toulouse-Colomiers, on dénombre environ 800 000 passagers. Sur l'axe Toulouse-Rodez-Séverac le Château, 700 000 passagers ont été transportés et sur La Tour de Carol-Toulouse 740 000 passagers.



## Nombre de passagers par gare en 2006 et évolution 2005 - 2006



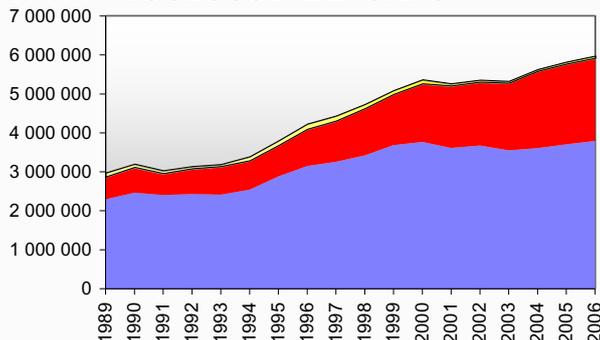
## La fréquentation des gares régionales

Dans la région, 150 gares accueillent des voyageurs ; la gare de Toulouse-Matabiau voit passer environ 8 millions de passagers par an.

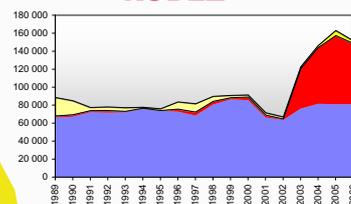
Les autres gares de Midi-Pyrénées ayant un trafic élevé sont : Montauban avec 860 000 voyageurs et Lourdes avec 680 000 ; plus de 400 000 passagers transitent dans 5 gares : Tarbes, Muret, Cahors, Albi et Toulouse-Saint-Agne.

## Le trafic passagers des aéroports de la région

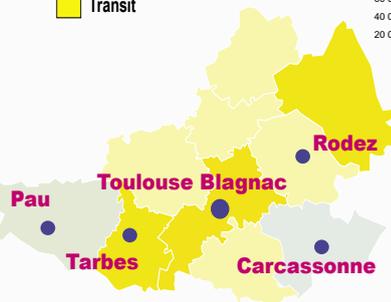
### TOULOUSE BLAGNAC



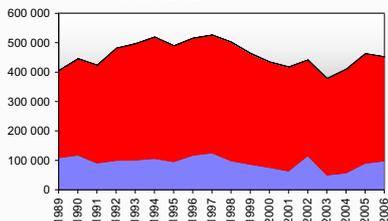
### RODEZ



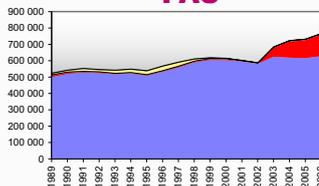
■ Intérieur  
■ International  
■ Transit



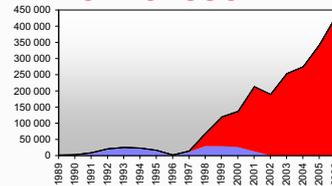
### TARBES



### PAU



### CARCASSONNE



Source : aéroports-DGAC

## Les principales relations de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

6 destinations, hormis Paris, dépassent les 100 000 passagers annuels : Londres-Gatwick (372 000) qui augmente en 2006 de 4%, Amsterdam (148 000) en baisse de 4,5%, Munich (141 000 passagers) en forte hausse (+5,5%), Hamburg (127 000) avec une hausse de son trafic de 50%, Madrid (112 000 passagers +6,3%) et Francfort (112 000) qui recule fortement (-4,8%).



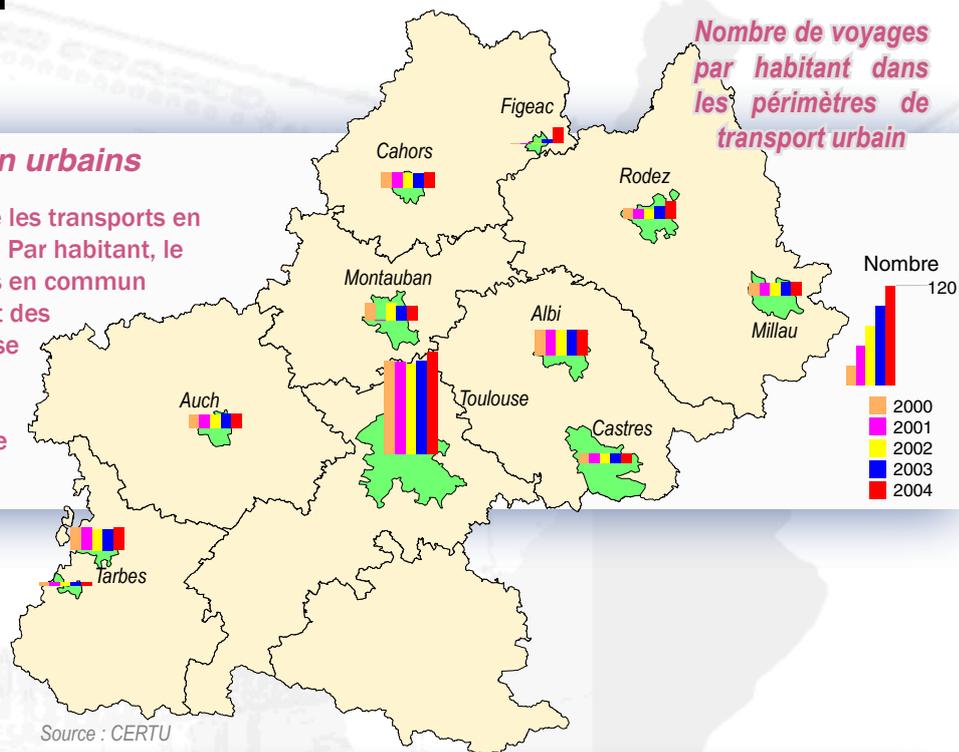
DNV Mid-Previews Mars 2007

Source : DGAC

## LES RÉSEAUX DE TRANSPORT URBAIN

### Les transports en commun urbains

94 millions de voyageurs ont emprunté les transports en commun urbains de la région en 2004. Par habitant, le nombre de voyages dans les transports en commun des villes est en hausse dans la plupart des réseaux : sur Toulouse, le ratio progresse de 10% en 2004 ; ailleurs l'extension des périmètres de transports urbains a pu avoir une influence sur l'évolution de ce ratio.



### Les projets des réseaux de transport urbain

Communauté d'Agglomération du Grand Rodez : étude de faisabilité sur la « nervure urbaine » Bourran-4 saisons

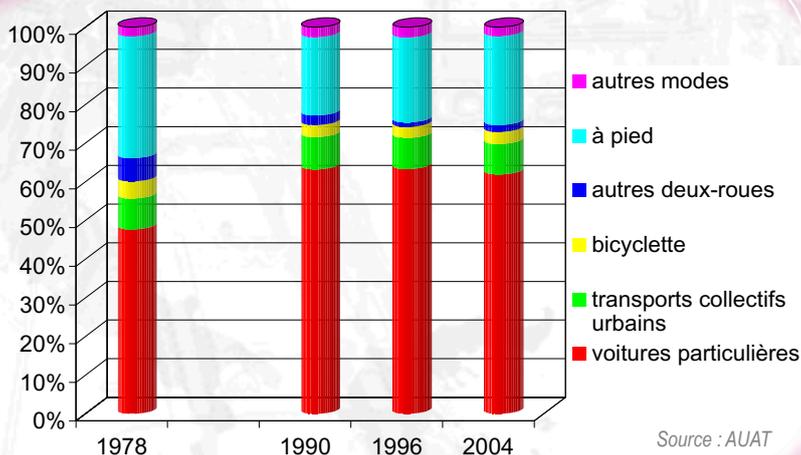
Communauté d'agglomération du Grand Toulouse :

- Métro ligne B (subventionné par l'Etat) et refonte du réseau bus de Tisseo SMTC fin juin,
- Tramway ligne E début des travaux en 2007 (mise en service en 2009)
- Bus en site propre :
  - Balma-(ex RN126)-Quint-Fonsegrives (mise en service 2007)
  - RN 113 (mise en service 2007)
  - Voie du canal de St Martory
  - LMSE (Liaison Multimodale Sud-Est) Ramonville-St Orens

## ZOOM SUR LES DÉPLACEMENTS DANS L'AGGLOMERATION TOULOUSAINNE

### Part modale des déplacements dans l'agglomération toulousaine

En 2004, 3,6 millions de déplacements ont lieu chaque jour dans l'agglomération toulousaine (périmètre de l'enquête ménage de 1996). Un habitant effectue 3,9 déplacements dans une journée. Par rapport à 1990 et 1996, la part de marché de la voiture (62%) est en légère baisse au profit de la marche (de 22% en 1996 à 23% en 2004) et des deux-roues (de 4% en 1996 à 5% en 2004) ; la part de marché des transports en commun est stable



# Le transport de voyageurs

## Traffic sur la rocade de Toulouse

Trafic sur les voies rapides urbaines et les autoroutes en 2005 (nombre de véhicules par jour)

Sur la période 2001 à 2005, le trafic moyen a augmenté de 12,6 %. Il a progressé de 32,7 % entre 1996 et 2005.

Le trafic moyen sur l'ensemble du périphérique toulousain connaît une très légère baisse en 2005 (-0,4 % entre 2004 et 2005), diminution due plutôt aux travaux réalisés sur le périphérique Est, éventuellement sur l'échangeur du Palays et au coût de l'énergie qu'à une baisse de la mobilité.



Source : DDE 31-CEIT-ASF

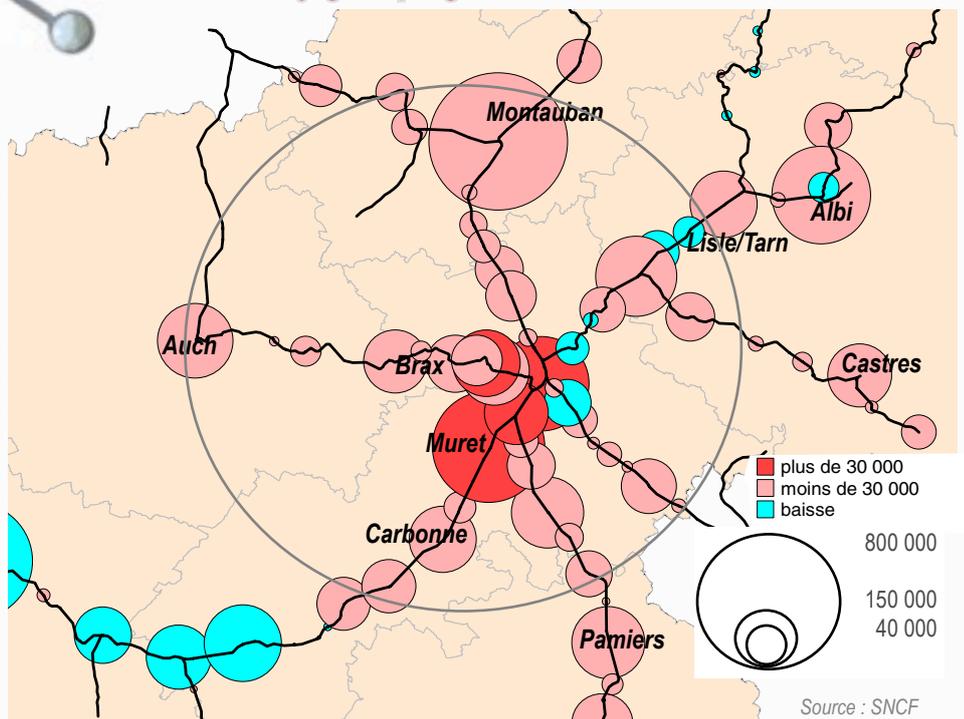
## Gares SNCF dans l'agglomération toulousaine

Nombre de voyageurs par gare en 2006 et évolution 2005-2006

En 2006, la fréquentation des gares situées sur les axes qui ont bénéficié d'un renforcement de l'offre depuis 2002 dans l'aire urbaine toulousaine, est en forte augmentation :

- Muret (+ 48 500 passagers par an ),
- Portet sur Garonne (+44 600 par an ),
- Colomiers, Castres, Pamiers.

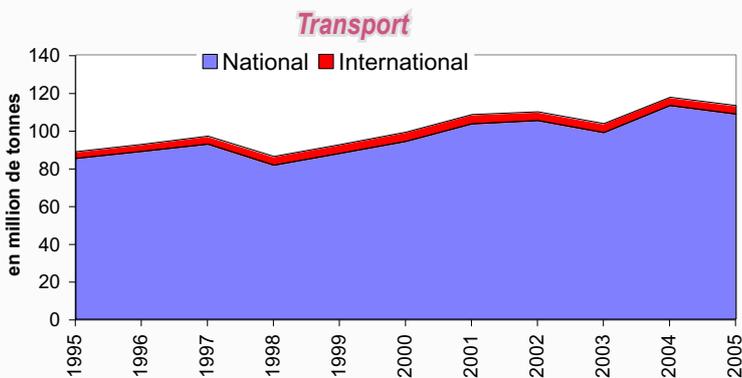
Le cadencement sur la liaison Toulouse-Muret a eu une influence positive sur les trafics avec les gares situées au delà de Muret vers l'Ariège. La liaison avec Montauban, a progressé de 21 000 passagers par an.



Source : SNCF

### Les transports de marchandises tous modes dans la région

Le transport de marchandises, avec 119 millions de tonnes, affiche, en 2005, un recul dans la région (-4%) comme en France : le transport à l'intérieur des frontières françaises recule de 4,3% alors que le trafic international se redresse (+2,8%).



Les flux de marchandises transportées présentent une croissance continue, seulement perturbée par quelques accidents conjoncturels. En 11 ans, le transport de marchandises a augmenté de 50% passant de 82 à 119 millions de tonnes, ce qui correspond à une augmentation de 3,5 millions de tonnes par an, équivalent à environ 320 000 camions supplémentaires sur les routes.

Le transport de marchandises à l'international se monte à 5,5 millions de tonnes contre 113,3 en transport national soit 4,6% de l'ensemble des transports midi-pyrénéens.

Le trafic de Midi-Pyrénées, en tonnage, représente 5,4% du trafic national et à peine 1,2% du trafic international de la France.

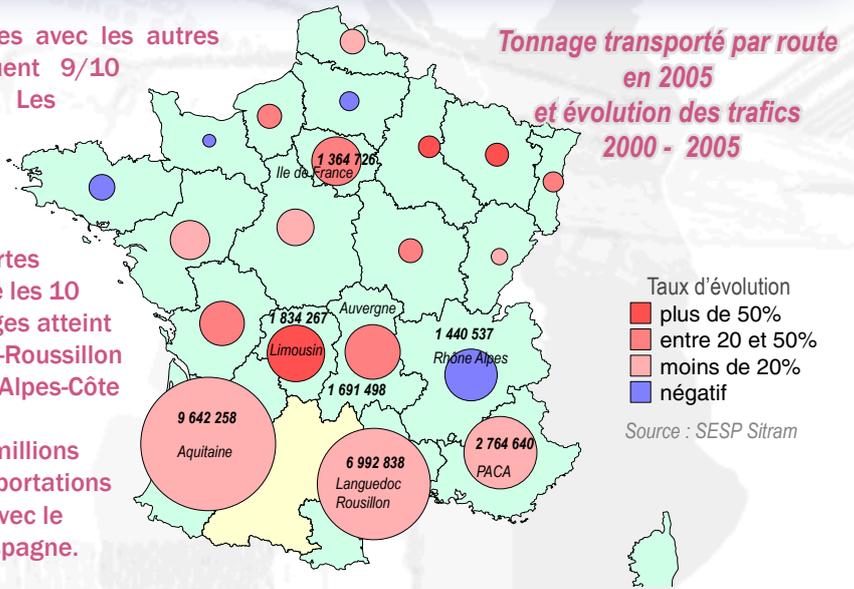
Source photographique : DRE: J.Nivet / A.Ferrer

### Les relations de Midi-Pyrénées avec les autres régions françaises

Sur les 34 millions de tonnes échangées avec les autres régions françaises, 8 régions constituent 9/10 de ces trafics (29 millions de tonnes). Les échanges de Midi-Pyrénées avec les régions proches sont déséquilibrés, comprenant davantage de marchandises en entrées que d'expéditions.

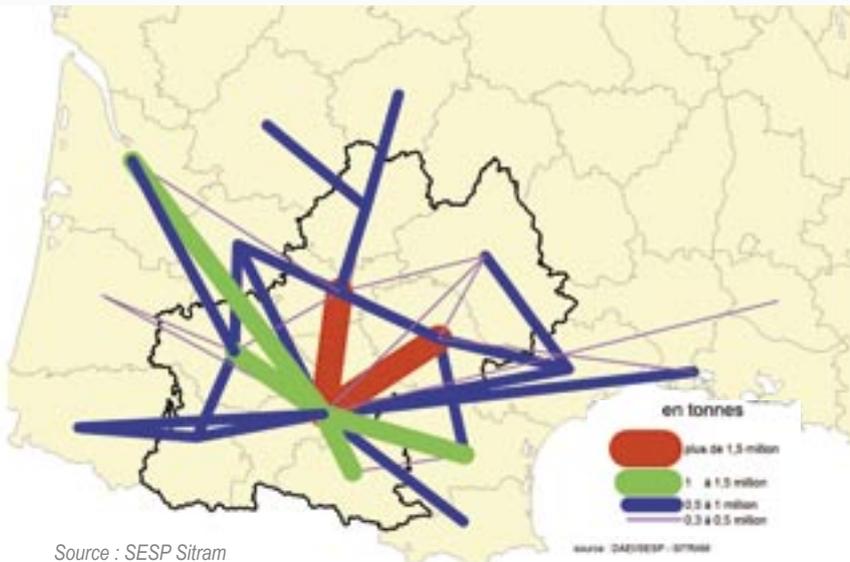
Les relations de Midi-Pyrénées sont fortes avec l'Aquitaine avec un trafic qui avoisine les 10 millions de tonnes. Le volume des échanges atteint 7,5 millions de tonnes avec Languedoc-Roussillon et 4,2 millions de tonnes avec Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Midi-Pyrénées échange pour moins de 5 millions de tonnes avec les pays étrangers : les exportations dépassent les importations notamment avec le premier partenaire de Midi-Pyrénées : l'Espagne.



### La Haute-Garonne : principal émetteur et récepteur des marchandises

#### Flux routiers de marchandises (double sens) en 2005 par département

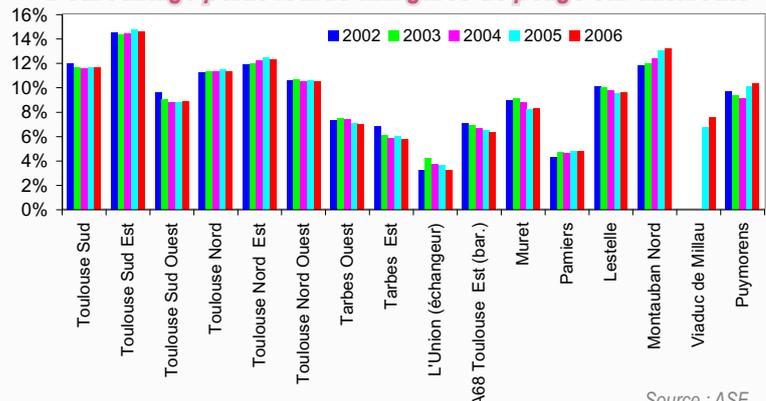


La Haute-Garonne (12 millions de tonnes) est à l'origine de 37% du trafic routier lié à la région. Les entrées de marchandises dépassent les expéditions. Le Tarn avec 4,4 millions de tonnes, occupe la seconde place devant le Gers dont le trafic se monte à 3,2 millions de tonnes, l'Aveyron (3 millions de tonnes), Tarn et Garonne et le Lot avec 2,8 millions de tonnes, les Hautes-Pyrénées (1,8 million de tonnes) et l'Ariège (1,1 million de tonnes).

### Les poids lourds sur les autoroutes de la région

Les poids lourds représentent 9,5% des véhicules sur les autoroutes de la région, chiffre en très légère baisse depuis 5 ans ; les poids lourds sont plus nombreux aux approches de l'agglomération toulousaine (11-12% aux entrées sud et nord de la rocade), à Montauban (13%) ainsi que sur l'A64 à hauteur de Lestelle (9,6%) et au tunnel sous le Puymorens (10%).

#### Pourcentage poids lourds aux gares de péage sur autoroute

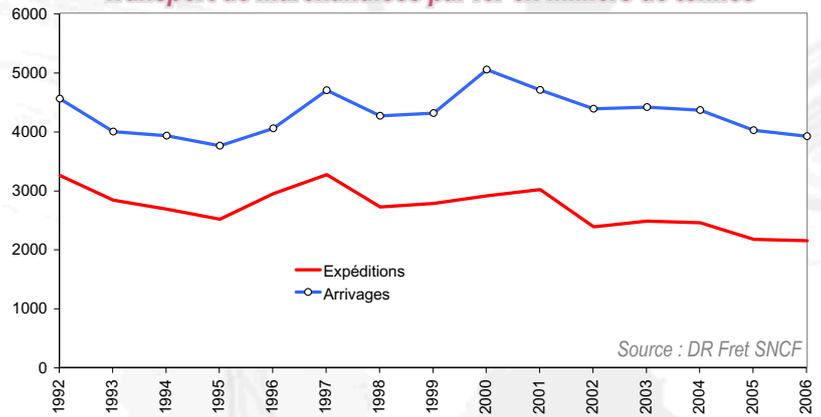


## MARCHANDISES PAR FER

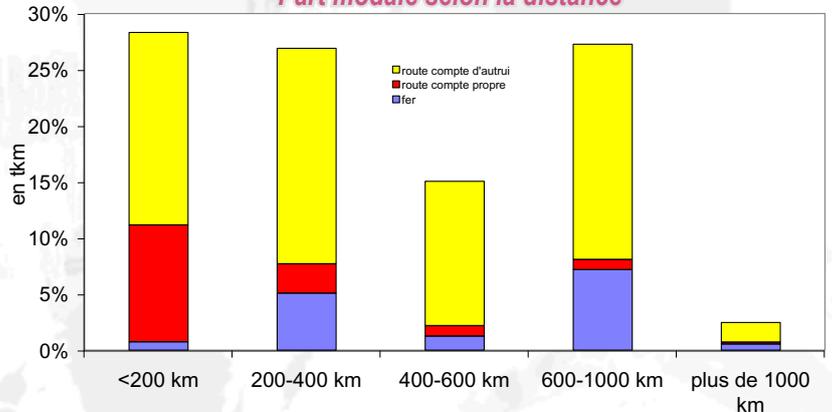
Depuis l'an 2000, année de forte activité pour le transport de marchandises par fer, le transport ferré de marchandises perd des parts de marché : la perte de tonnage approche 2 millions de tonnes. Entre 2002 et 2004, le trafic s'est stabilisé à 6.8 million de tonnes, pour fortement reculer en 2005, avec la mise en place du plan de réorganisation de la branche fret de la SnCF.

5% des tonnages de marchandises empruntent le fer. Elles parcourent des distances longues de sorte que, exprimé en tenant compte du tonnage et de la distance, le fer représente 15% des trafics. Seulement 20% des marchandises parcourent plus de 200 kilomètres. Or, aujourd'hui, c'est sur des distances supérieures à 200 kilomètres que le fer est le plus utilisé. Le transport ferré occupe une place notable dans les échanges avec certains pays comme l'Italie, la Suisse ou le Luxembourg.

Transport de marchandises par fer en milliers de tonnes

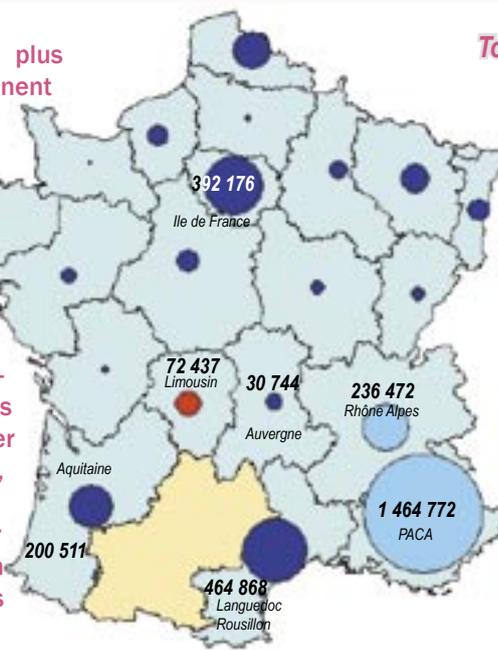


Part modale selon la distance

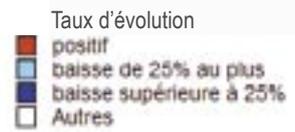


### Les relations de Midi-Pyrénées avec les autres régions françaises

Les flux de marchandises les plus volumineux transportés par train viennent des autres régions françaises à destination du marché midi-pyrénéen (56% des tonnages pour 2,6 millions de tonnes) : la moitié de ces marchandises sont des produits pétroliers et 15% des produits manufacturés. Les marchandises expédiées par les entreprises de Midi-Pyrénées se montent à 17% des trafics ferrés : elles concernent, en premier lieu, des matériaux de construction, des produits agricoles et des produits manufacturés. Les transports par fer restant à l'intérieur de la région représentent 27% de l'ensemble des marchandises transportées par le rail.

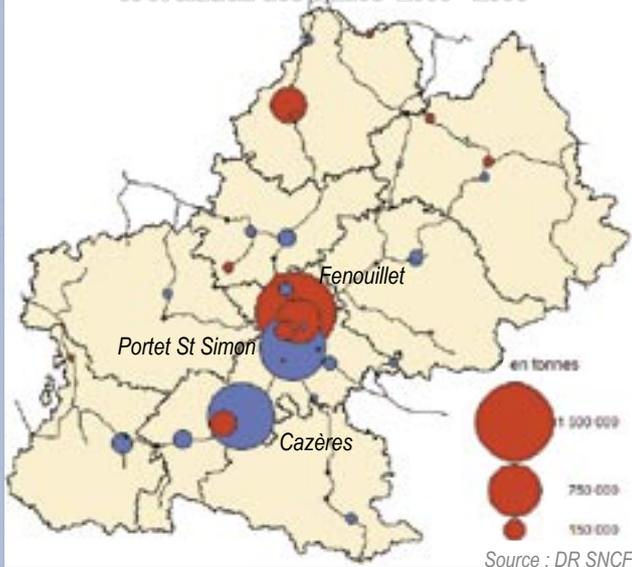


Tonnage transporté par fer en relation avec Midi-Pyrénées en 2005 et évolution des trafics 2000 - 2005

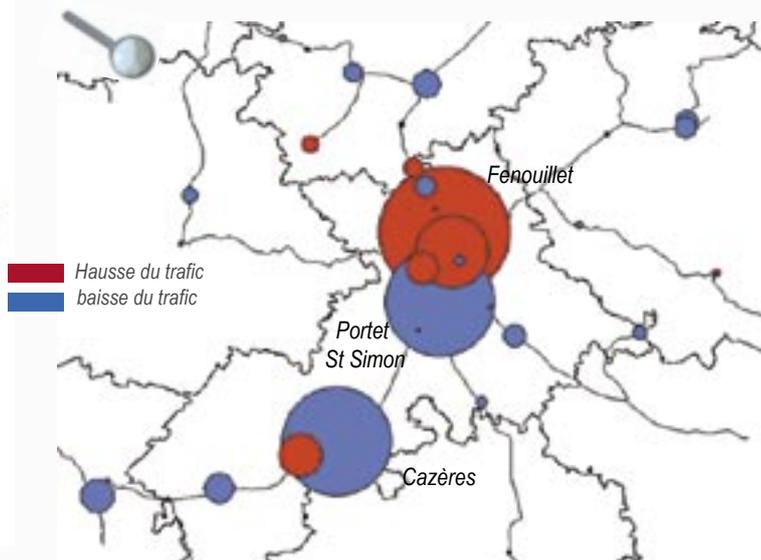


# Le transport de marchandises

Trafic des gares marchandises en 2006 et évolution des trafics 2000 - 2005



Zoom : Trafic des gares marchandises en 2006 et évolution des trafics entre 2000 et 2005



47 gares fret sont en activité en 2006.

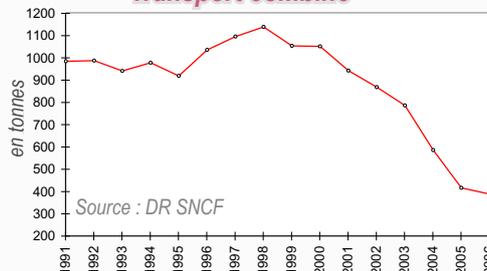
Elles traitent 6 millions de tonnes de marchandises. Le trafic est fortement concentré : les 13 principales gares représentent 89% des marchandises transportées par fer. Les 3 gares les plus importantes (plus de 1 million de tonnes) en assurent 60% : il s'agit de Fenouillet avec 25% du trafic régional et Portet Saint Simon en liaison avec Cazères (18% chacune). En 2006, 6 gares ont fermé ou n'ont pas eu d'activité.

## TRANSPORT COMBINÉ

400 000 tonnes ont été acheminées en transport combiné en 2006 ; en 1998, plus d'un million de tonnes circulait sur les voies ferrées de la région en mode combiné. Le plan fret de la SnCF a entraîné une réorganisation profonde chez les 2 principaux opérateurs de transport combiné en 2005 avec la disparition de la Compagnie Nationale de Conteneurs dont une partie seulement des activités a été reprise.

A partir du milieu de l'année 2006, le trafic combiné retrouve le chemin de la croissance.

Trafic combiné



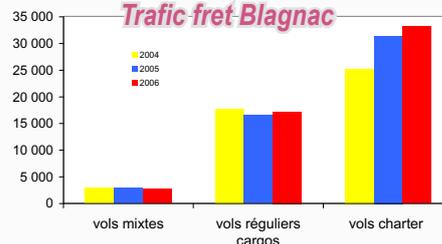
## MARCHANDISES PAR AIR

53 400 tonnes de marchandises diverses ont transité par l'aéroport de Toulouse-Blagnac et 5 300 tonnes de fret postal en 2006. Les vols charters qui comprennent essentiellement les vols internes aux usines Airbus représentent 62% des tonnages (33 200 tonnes) : ils ont progressé de 6% en 2006. Le fret des vols réguliers cargos c'est à dire des expressistes a atteint 17 200 tonnes (32% des tonnages) : ils sont en progression de 3,6%. Les vols mixtes (fret en soute des avions transportant des passagers) reculent de 6% : ils représentent 5% des tonnages.

Le trafic fret est déséquilibré entre arrivée et départ : 2/3 des marchandises sont reçues sur la plate-forme de Blagnac. Le fret-express est transporté vers les hubs des compagnies ou vers leur destination finale : Paris, Marseille, Lyon, Liège.

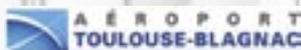
Une faible partie du trafic régulier cargo emprunte la voie des airs. Seulement 19% des 21 600 tonnes transportées en 2004, ont été chargées dans les soutes des avions de lignes, le reste est acheminé par camion (fret avionné-camionné). Le fret s'équilibre pratiquement entre importations et exportations. La principale relation reste l'Amérique du Nord (32%) ; l'Europe de l'Ouest représente 17% des trafics après l'Asie (29%).

Trafic fret Blagnac





PRÉFECTURE DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES



CIFP  
CETE  
DRE  
DDE 31  
DRTT



**Division Transport Déplacement**

Cité Administrative, Boulevard Armand Duportal, 31074 Toulouse Cedex 9

Tél : 05 61 58 55 64 - Fax : 05 61 58 55 48

E-mail : [DTD.DRE-Midi-Pyr@equipement.gouv.fr](mailto:DTD.DRE-Midi-Pyr@equipement.gouv.fr)

Internet : [www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr](http://www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr)