



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

Direction des transports

Département mobilités, sécurité routière, transport ferroviaire

Rôle et thèmes d'étude des observatoires de la mobilité au sein du DMSR



*Carte routière et administrative de la région Occitanie
Source : geoportail.gouv.fr*

Le DMSR est chargé de piloter la mise en œuvre au niveau régional des politiques publiques portées par le ministère en charge des transports concernant l'intermodalité, le transport ferroviaire, fret et voyageurs, et la sécurité routière. Son rôle est d'appliquer une stratégie propre au territoire dans le but de mobiliser les acteurs locaux publics et privés. Sa mission inclut donc l'évaluation de la mise en œuvre et de l'efficacité des politiques publiques. Le DMSR est donc doté d'observatoires dans ce but.

Il en dispose de quatre : l'observatoire régional des trafics routiers, l'observatoire transports déplacements, l'observatoire régional de la sécurité routière et l'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées.

L'objet de cette plaquette est de présenter les observatoires, leur objet d'étude, leurs méthodes et l'utilisation des données qu'ils récoltent. Celle-ci expose également quelques exemples des statistiques et tendances constatées en Occitanie par les observatoires de la mobilité.



L'observatoire régional des trafics routiers, est chargé d'évaluer la fréquentation des principaux axes routiers de la région, quasi exclusivement le réseau national (incluant le réseau autoroutier).

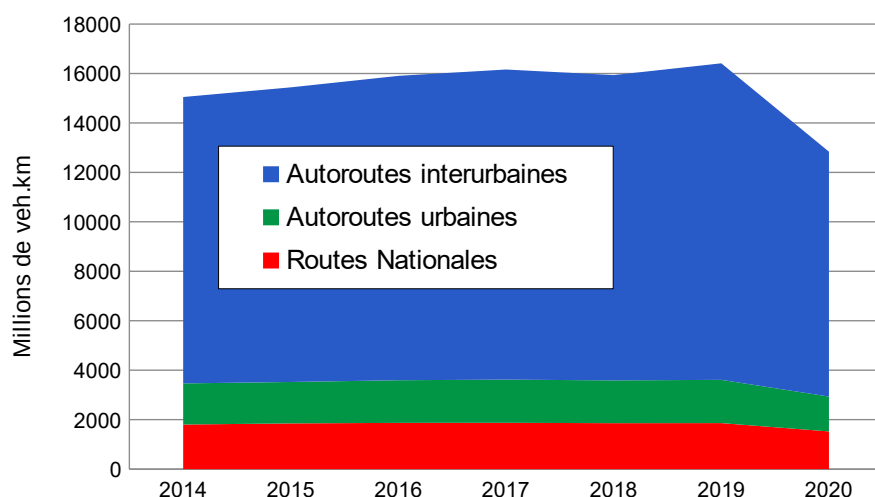
Bien que ce nom figure déjà sur des documents datant de 2004, son existence a été officialisée en 2007 dans le but de cadrer et fluidifier les échanges d'informations entre les producteurs de données et l'observatoire ainsi que de mutualiser les moyens d'analyse des données produites par différentes structures.

L'ORTR se base sur des comptages effectués au niveau de boucles magnétiques ou des péages, relevés par les gestionnaires de voirie (départements, directions interdépartementales des routes (DIR) et concessionnaires d'autoroutes). Ces données sont triées et analysées par l'observatoire dans le but d'induire de manière cohérente le trafic le long des axes sélectionnés, et ce à partir de statistiques collectées en quelques points et parfois incomplètes.

L'observatoire publie annuellement un [document](#) (1) contenant une carte permettant de visualiser le trafic dans la région, ainsi que des graphiques montrant les évolutions de celui-ci en quelques points sur des axes importants. Les données récoltées par l'ORTR servent également à construire les cartes présentes sur la présente page, très similaires aux précédentes mentionnées, figurant également dans les [notes de conjoncture](#) (2) trimestrielles de l'ORT (observatoire régional des transports), une association à but non lucratif qui rassemble différents acteurs du domaines des transports.

Les grandes tendances observées depuis 2014

Evolution de la circulation automobile sur le réseau routier national en Occitanie depuis 2014



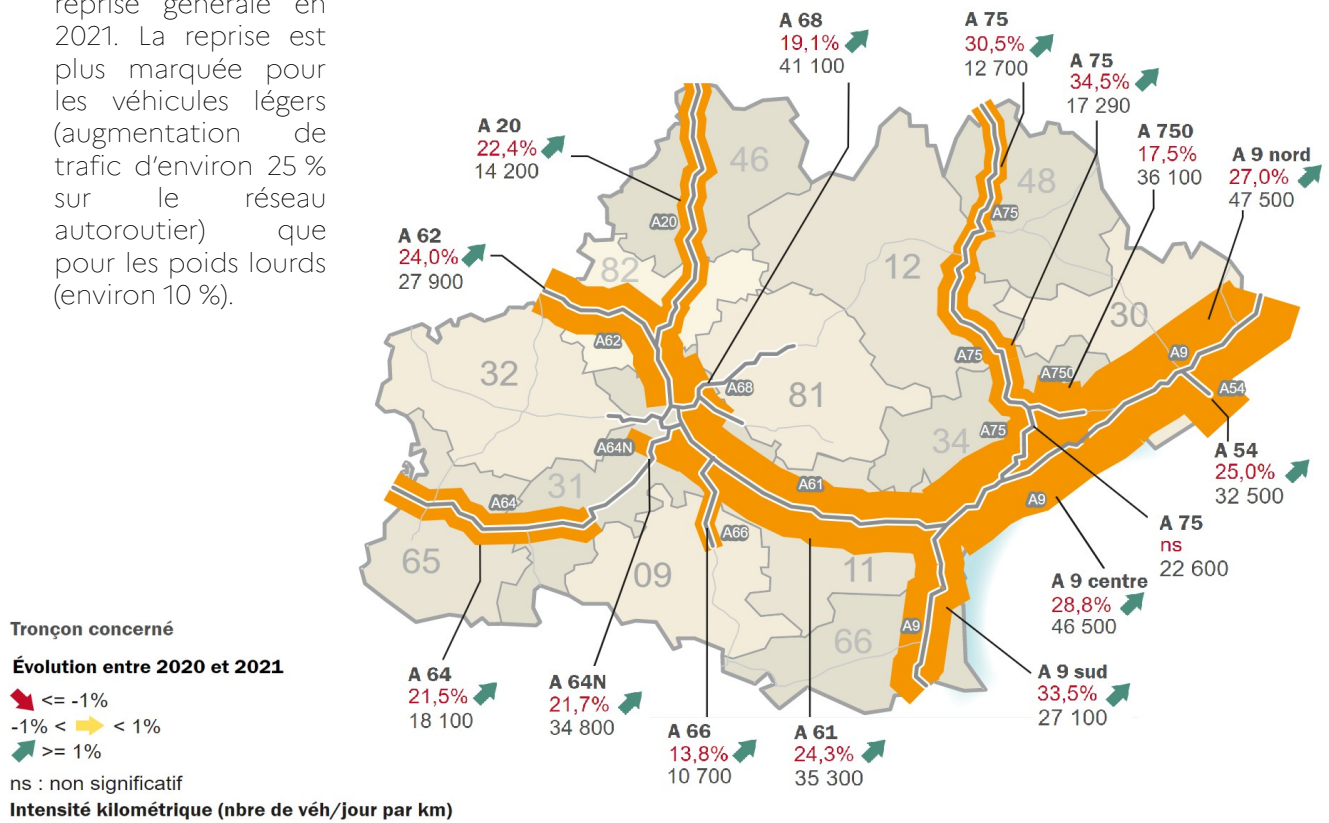
- On constate une hausse globale du trafic entre 2014 et 2019 (de 15 milliards de véh.km à 16,4 milliards de véh.km).
- L'année 2020 rompt cette continuité : on observe une chute du trafic en 2020 essentiellement due aux restrictions sanitaires.

Nous ne disposons pas, à l'heure actuelle, de l'estimation de la circulation totale en 2021, néanmoins les cartes de trafic peuvent nous renseigner sur l'évolution sur cette année.

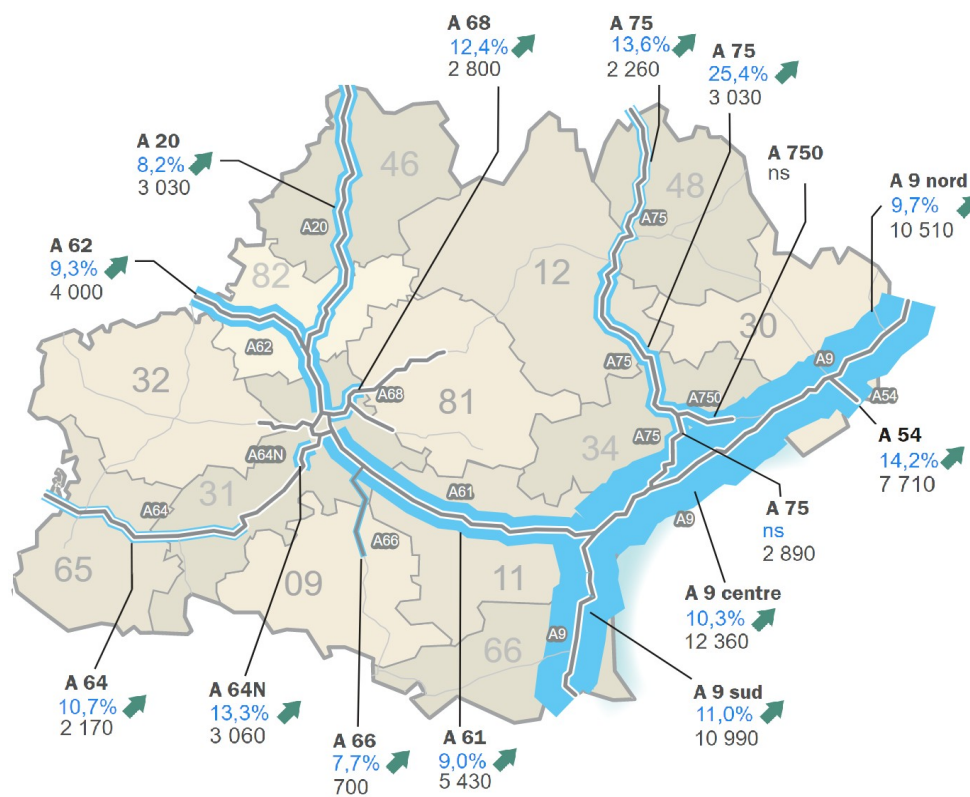
Trafic en 2020 (Millions de véh.km)	Evolution 2020/2019	TCAM (3) 2019/2014
12 838	↘ 21,8%	↗ 1,8%

- On observe une reprise générale en 2021. La reprise est plus marquée pour les véhicules légers (augmentation de trafic d'environ 25 % sur le réseau autoroutier) que pour les poids lourds (environ 10 %).

Intensités kilométriques de véhicules légers en 2021



Intensités kilométriques de véhicules lourds en 2021



- Cette différence cache en fait un impact plus fort de la pandémie sur les véhicules légers en 2020 de sorte qu'au total, le trafic diminue entre 2019 et 2021 alors qu'il augmente pour les poids-lourds.
- Une reprise également plus forte globalement dans l'est de la région, particulièrement sur l'A9, liée à la reprise des échanges internationaux.

Source : DREAL Occitanie

(1) Publication annuelle de l'ORTR : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/trafics-routiers-r7921.html

(2) Notes de conjoncture de l'ORT : www.ort-occitanie.com/spip.php?rubrique8

(3) TCAM : Taux de croissance annuel moyen

Page de l'observatoire : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/trafics-routiers-r7921.html

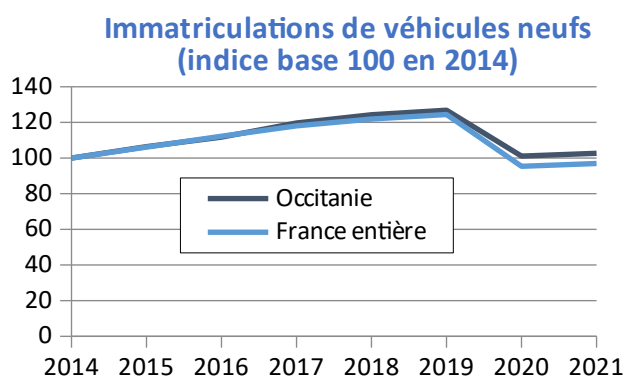
L'observatoire transports-déplacements, est chargé d'analyser l'ensemble des statistiques liés aux mobilités de voyageurs ou de marchandises, sur tous les modes de transport excepté le ferroviaire. Cela inclut également des données sur le marché de l'emploi dans le secteur des transports ou encore sur l'évolution du prix des carburants.

L'observatoire recueille notamment des données de trafic, auprès des gestionnaires d'infrastructures routières, portuaires ou aéroportuaires, des données d'emploi dans le secteur des transports auprès de la DREETS (direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités) ou encore une base de données des immatriculations auprès du ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Le rôle de l'observatoire est de trier et d'analyser ces données.

Les statistiques construites sont utilisées dans la rédaction de la partie « Transports » du [bilan économique](#) (1) annuel sur la région publié par l'INSEE (2), et peuvent être fournies à des tiers sur commande. C'est le cas de l'ORT (observatoire régional des transports), qui publie annuellement les « [chiffres clés des transports](#) » (3).

Cet observatoire couvrant une large variété de thèmes, nous en présenterons successivement quelques-uns de ceux-ci dans cette fiche : les immatriculations de véhicules neufs et le transport de fret maritime.

Immatriculations de véhicules neufs

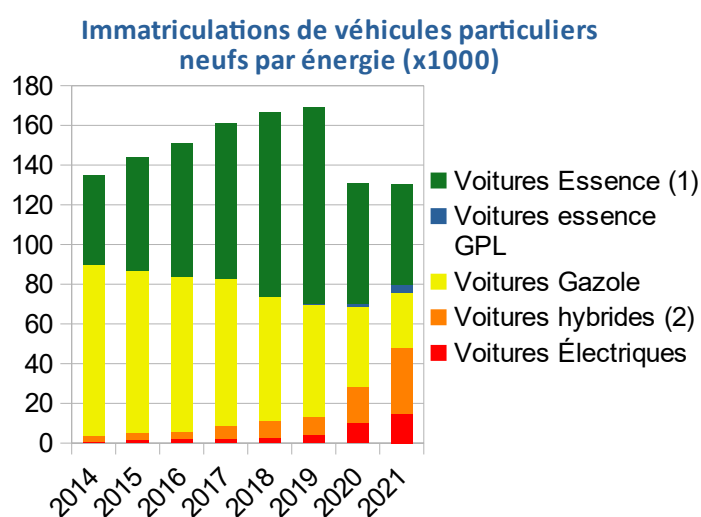


- On constate que les tendances en terme de nombre d'immatriculations entre l'Occitanie et la France entière sont très proches.
- Le nombre d'immatriculation a eu tendance à croître de manière régulière entre 2014 et 2019 (de 134 000 à 169 000) avant de chuter en 2020 (pandémie).
- En 2021, on n'observe qu'une très faible reprise des achats de véhicules neufs, à un rythme plus lent que la croissance régulière qui précédait la pandémie.

Immatriculations de véhicules neufs	2021	Évolution 2021/2020	Évolution 2021/2019	TCAM (4) 2019/2014
Occitanie	172 456	↗ 1,5%	↘ 19,0%	↗ 4,9%
France Métropolitaine	2 189 270	↗ 2,1%	↘ 21,5%	↗ 4,5%

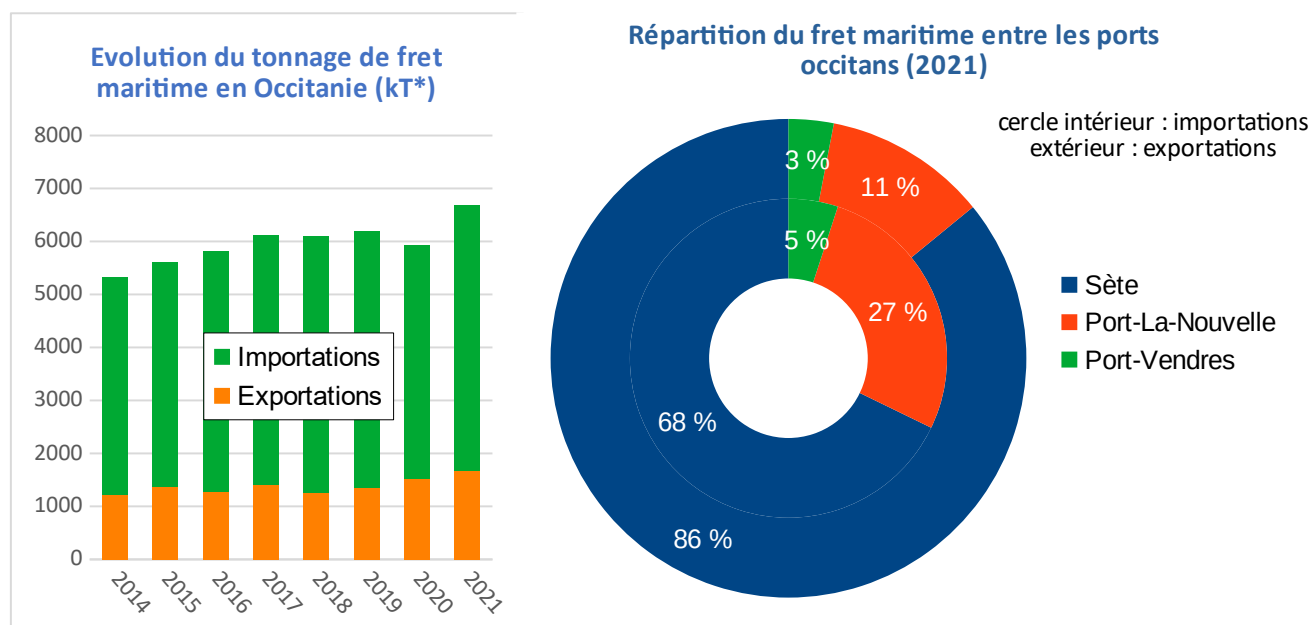
Source : DREAL Occitanie

- Entre 2014 et 2019, les ventes de véhicules particuliers diesel ont fortement décliné, au profit principalement des véhicules à essence.
- Les ventes de véhicules thermiques, et particulièrement à essence, ont fortement chuté suite à la pandémie.
- Contrairement à ce qui été observé avant 2019, le nombre de ventes de véhicules à essence a continué à diminuer en 2021, principalement à cause de la pénurie de semi-conducteurs et des délais de livraison allongés.
- Les ventes de véhicules particuliers hybrides et électriques sont en augmentation de plus en plus forte. Cette tendance a peu été impactée par la pandémie relativement aux ventes de véhicules thermiques.



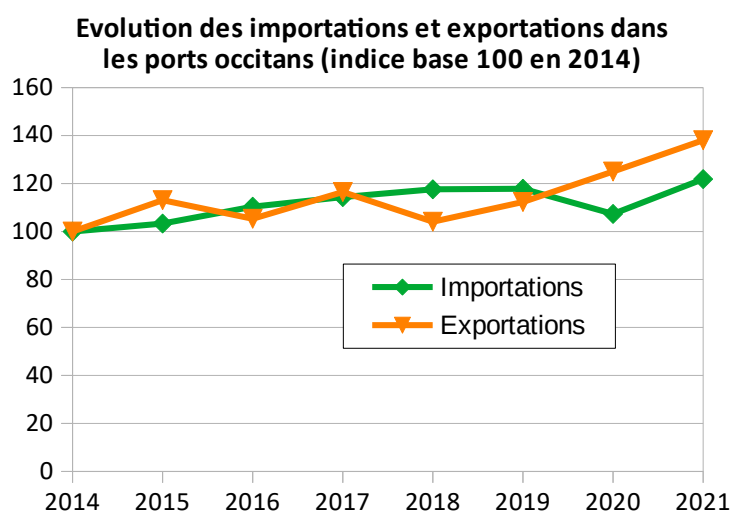
Source : DREAL Occitanie

Transport de fret maritime



	VALEUR (kT*)	Evolution 2021/2020	Evolution 2020/2019	Evolution 2021/2019	TCAM (4) 2019/2014
IMPORTATIONS	5008	↗ 13,6%	↘ 8,9%	↗ 3,4%	↗ 3,3%
EXPORTATIONS	1670	↗ 10,4%	↗ 11,3%	↗ 22,9%	↗ 2,4%
TOTAL	6678	↗ 12,8%	↘ 4,5%	↗ 7,7%	↗ 3,1%

Source : DREAL Occitanie



Source : DREAL Occitanie

- Les ports occitans importent bien plus qu'ils n'exportent de marchandises.
- Le port de Sète concentre une large majorité des marchandises en transit, c'est encore plus le cas pour les exportations, bien qu'elles restent inférieures aux importations dans le port de Sète (29,7 % des marchandises en transit).
- La crise sanitaire a impacté négativement les importations, cependant les exportations ont paradoxalement continué à croître en 2020 et 2021, et ce, plus rapidement que précédemment.

(1) Bilan économique de l'INSEE : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6324709>

(2) INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

(3) Les « chiffres clés des transports » : <http://www.ort-occitanie.com/spip.php?rubrique9>

*kT : kilotonne soit 1000 T

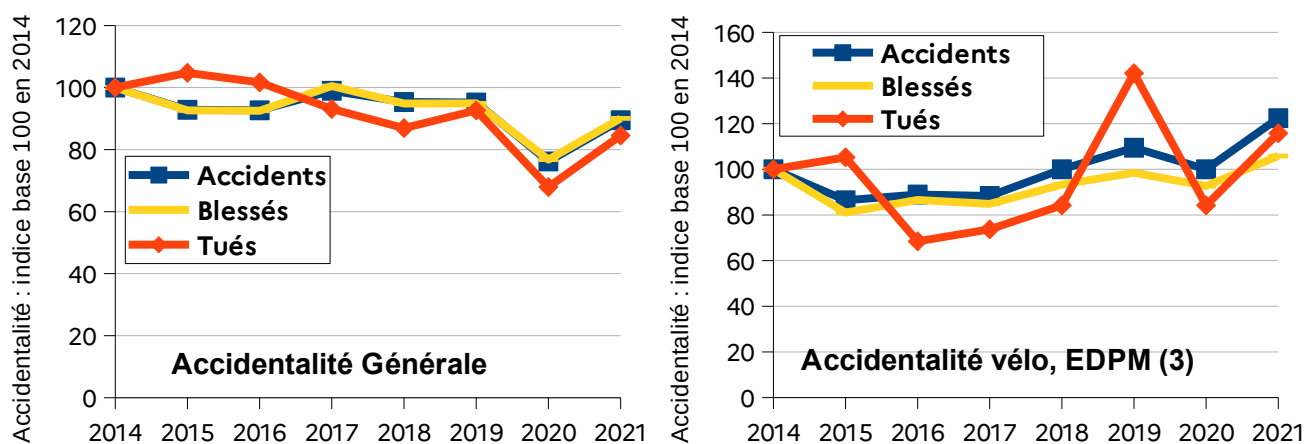
(4) TCAM : Taux de croissance annuel moyen

L'observatoire régional de la sécurité routière (ORSR) est chargé de faire des bilans réguliers de l'accidentalité de la route dans la région Occitanie.

La production de statistiques est faite à partir des données recueillies par les forces de l'ordre (police et gendarmerie) au travers des bulletins analyse accident de la circulation (BAAC) rédigés lors d'accidents corporels de la circulation. Les forces de l'ordre sont en lien direct avec les observatoires départementaux (ODSR). Cette coopération est nécessaire pour fiabiliser les données. Les ODSR transmettent ensuite chaque mois leurs données à l'observatoire régional.

Celui-ci publie chaque mois un [baromètre](#) de sécurité routière (1), chaque année un [bilan](#) annuel (4) ainsi que 11 [analyses thématiques](#) (2) (par exemple sur l'accidentalité liée à l'alcool, l'accidentalité des poids-lourds ou encore des vélos et EDPM (3)). Il peut également fournir aux bureaux d'études des statistiques plus localisées pour décider d'un aménagement.

Les grandes tendances de sécurité routière observées depuis 2014



		Valeur en 2021	Evolution 2021/2019 (5)	TCAM (6) 2019/2014
Accidentalité générale	Accidents	3694	↘ 5,98 %	↘ 0,98 %
	Blessés	4776	↘ 5,11 %	↘ 1,04 %
	Tués (à 30 jours)	356	↘ 8,72 %	↘ 1,52 %
Accidentalité vélo	Accidents	388	↗ 11,82 %	↗ 1,82 %
	Blessés	363	↗ 7,40 %	↘ 0,29 %
	Tués	22	↘ 18,52 %	↗ 7,28 %

Source : DREAL Occitanie

- L'accidentalité et la mortalité générales ont eu tendance à diminuer entre 2014 et 2019 malgré l'augmentation du trafic observée au moins sur le réseau national (cf. fiche ORTR, p. 2).
- La reprise du trafic après les restrictions sanitaires ne s'est pas traduite par une augmentation de l'accidentalité par rapport à 2019 pour les usagers de la route pris dans leur globalité.
- L'accidentalité spécifique aux vélo et EDPM tend en revanche à augmenter au cours du temps. Cela pourrait s'expliquer par une augmentation du trafic, particulièrement entre 2019 et 2021. Toutefois le trafic vélo et EDPM (3) n'est pas une donnée surveillée par les observatoires au sein du DMSR.
- Le faible nombre d'usagers de vélos ou d'EDPM (3) tués par an permet difficilement de tirer des conclusions des statistiques observées.

(1) Baromètres mensuels : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/barometre-mensuel-r7443.html

(2) Analyses thématiques :

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/analyses-thematiques-de-l-accidentologie-en-r7444.html

(3) EDPM : engin de déplacement personnel motorisé (incluant trottinettes électriques, gyropodes...)

(4) Bilans annuels : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/bilans-annuels-occitanie-r8149.html

(5) Du fait de la pandémie, l'année 2020 est négligée car non représentative des tendances de sécurité routière

Page de l'observatoire : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/securete-routiere-r7817.html

(6) TCAM : Taux de croissance annuel moyen

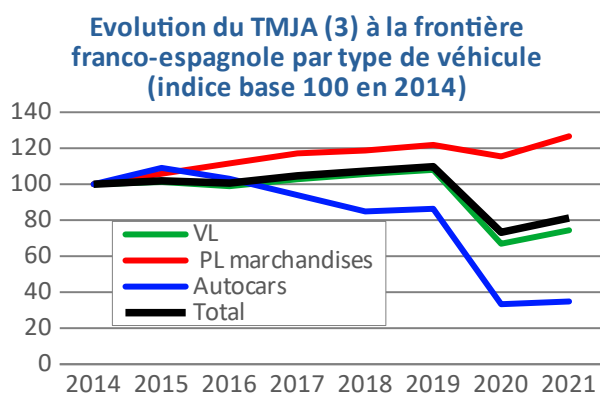
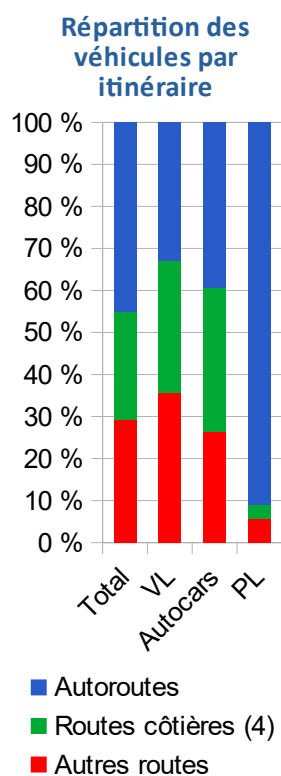
Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP)

L'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP) est un outil de collaboration internationale créé en 1998 lors d'un sommet franco-espagnol devant l'augmentation rapide des trafics transpyrénéens. Son rôle est de mettre en commun les informations et ressources des deux pays pour créer une base de données partagée des flux de voyageurs et de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

L'OTP collecte des données sur le trafic routier composées de comptages de véhicules effectués par les gestionnaires de voiries, et d'enquêtes réalisées par l'observatoire ou ses sous-traitants dont le Cerema, incluant des enquêtes par interview (sur la nature et la quantité de marchandises transportées ou le nombre de voyageurs, l'origine, la destination...), sur les trafics maritime et aérien (quantités, origine, destination...) fournies par les ports et aéroports espagnols et portugais, ainsi que sur le trafic ferroviaire dont la principale source est la base Eurostat.

Les données collectées par l'OTP sont utiles notamment lors des études préparatoires aux projets d'infrastructures transpyrénéennes comme le Nouvel Axe Ferroviaire à Grande Capacité Transpyrénéen (NAFGCT (1)). L'OTP publie par ailleurs [en ligne](#) (2) tous les deux ans un bilan détaillé des échanges à travers les Pyrénées ainsi qu'un complément exposant l'actualisation des chiffres essentiels un an après.

Les grandes tendances observées depuis 2014 sur les trafics routiers transpyrénéens



- Le trafic a eu tendance à augmenter régulièrement pour les véhicules légers (VL) et poids-lourds (PL) entre 2014 et 2019
- La crise sanitaire a significativement moins impacté le transport de marchandises que le transport de personnes
- Le trafic d'autocars à travers les Pyrénées tendait à diminuer avant 2019 et a été fortement impacté par la pandémie

TMJA (3) routier à travers les Pyrénées	2021	Evolution 2021/2020	Evolution 2021/2019	TCAM (5) 2019/2014
VL	89 170	↗ 11 %	↘ 31 %	↗ 2 %
Autocars	230	↗ 5 %	↘ 60 %	↘ 3 %
PL marchandises	23 580	↗ 10 %	↗ 4 %	↗ 4 %
Total	112 980	↗ 11 %	↘ 26 %	↗ 2 %

Source : DREAL Occitanie

- Le trafic routier transpyrénéen se répartit de manière à peu près équilibrés entre Autoroutes, routes côtières et autres routes et cette répartition est relativement stable dans le temps
- Cette répartition dépend fortement du type de véhicules : 90 % des PL empruntent les autoroutes alors que la répartition est bien plus équitable pour les VL ou AC

(1) NAFGCT : nctp.eu/fr/

(2) Publications de l'OTP : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/documentation-a25005.html

(3) TMJA : Trafic moyen journalier annuel (véh/jour)

(4) Routes côtières : Atlantique : RD912 - Pont Saint Jacques, RD810 - Pont de Béhobie ; Méditerranée : RD900 - Le Perthus ; RD914 - Cerbère

(5) TCAM : Taux de croissance annuel moyen

Pages de l'observatoire (française et espagnole) :

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/documentation-a25005.html

www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/observatorios/observatorios-de-transporte-internacional/observatorio-hispano-frances-de- trafico-en-los-pirineos

Directeur de publication : Patrick Berg, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie — Rédaction : Nicolas Méry, Hervé Ditchi, DT/DMSRTF
Réalisation : Noé Fillon, DT/DMSRTF — Cartes et graphiques : Pierre Defarge-Lacroix, Philippe Legras, Ghislaine Belis, Noé Fillon

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
1, rue de la Cité administrative, CS 80002, 31074 Toulouse Cedex 9

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr