

Décembre 2022

## La conjoncture des transports en Pays de la Loire

### La pénurie de conducteurs routiers a de multiples conséquences

Le manque de personnels roulants, observé dans la plupart des économies occidentales, est une anomalie structurelle du monde des transports, liée au déficit d'attractivité de la profession, notamment auprès des jeunes et des femmes. Elle concerne à la fois les transports routiers de marchandises et de voyageurs. Si la chute de la demande de transport a réduit les tensions de recrutement pendant la crise sanitaire, le phénomène s'est réactivé en 2022 sous l'effet de la reprise économique et de l'augmentation des départs en retraite.

La carence de chauffeurs met en danger le secteur des transports et de la logistique. Selon l'Union internationale des transports routiers (IRU), en 2026, elle aura un impact sur la moitié des mouvements de fret. En Pays de la Loire, elle ralentit déjà la croissance de l'emploi, perturbe les chaînes logistiques et affecte la régularité des lignes d'autocars et d'autobus. Dans le même temps, elle réduit le chômage dans les transports. En favorisant des reports de trafic vers des modes moins polluants, elle pourrait aussi accélérer la transition écologique.

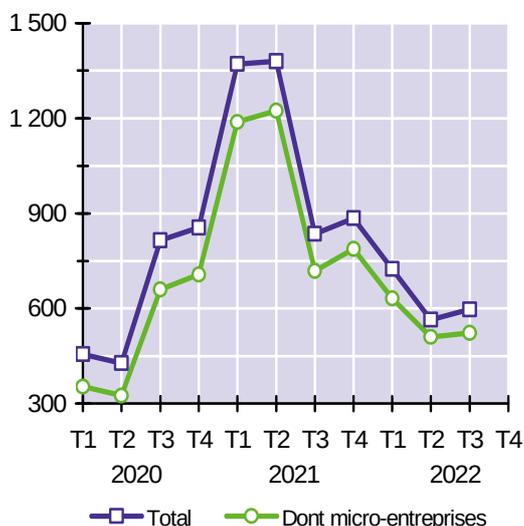
#### Démographie des entreprises de transport : les immatriculations d'entreprises, en nette baisse, sont néanmoins six fois plus élevées que la moyenne décennale

Au 3<sup>e</sup> trimestre de 2022, les créations d'entreprises ont chuté de 29 % par rapport à la même période de l'année précédente. Les 597 nouvelles structures sont cependant six fois supérieures à la moyenne des années 2010 (107 créations par trimestre). Elles opèrent majoritairement dans la livraison de repas à domicile et sont enregistrées à 88 % sous le statut de la micro-entreprise.

Avec la fin des aides de l'État instaurées pendant la crise sanitaire, la mortalité des entreprises a été quatre fois plus forte que celle du 3<sup>e</sup> trimestre de 2021 qui était la plus faible des 30 dernières années.

Graphique 1

#### Créations d'entreprises de transport



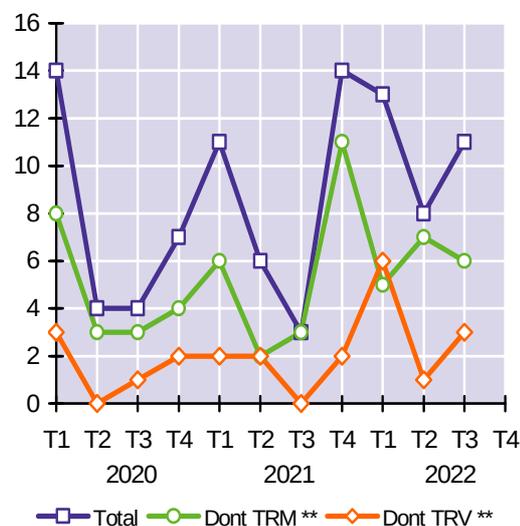
Source : Insee (répertoire Sirene)

\* Les défaillances ne couvrent qu'une partie des cessations (en sont notamment exclues les cessions et fusions).

\*\* TRM : transports routiers de marchandises – TRV : transports routiers de voyageurs

Graphique 2

#### Défaillances\* d'entreprises de transport

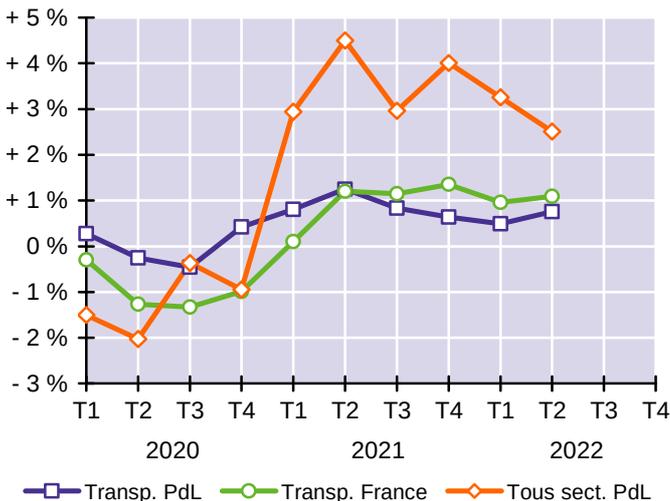


Source : Banque de France (date de jugement)

## Effectifs : la croissance de l'emploi salarié demeure nettement moins forte que dans les autres secteurs

À la fin du 2<sup>e</sup> trimestre de 2022, le secteur des transports et de l'entreposage comprenait 75 955 salariés hors intérim dans les Pays de la Loire, soit 0,8 % de plus qu'au même trimestre de 2021. Au niveau national, la progression des effectifs a été supérieure (+ 1,1 %). Dans l'ensemble de l'économie régionale, l'emploi est resté très dynamique (+ 2,5 %). Les croissances les plus fortes ont concerné l'hébergement et la restauration (+ 8,8 %) ainsi que les télécommunications et les activités informatiques (+ 6,9 %).

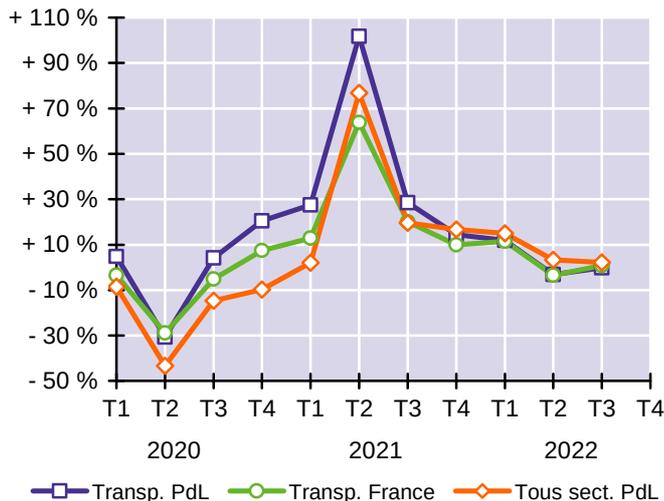
Graphique 3  
**Taux de croissance annuelle de l'emploi salarié**



Source : Urssaf - Base de données Séquoia  
 Champ : effectifs salariés (hors intérim)

Dans le secteur des transports et de l'entreposage, le travail temporaire représentait 5 918 emplois en équivalent temps plein à la fin du 3<sup>e</sup> trimestre de 2022. Ce nombre est en légère baisse (- 0,3 %) par rapport au troisième trimestre de 2021. L'intérim est toutefois supérieur d'un tiers à son niveau d'avant crise sanitaire (4 436 ETP au 3<sup>e</sup> trimestre de 2019). Les Pays de la Loire rassemblent 4,8 % des effectifs intérimaires nationaux du secteur des transports. Sur un an, cette part est stable.

Graphique 4  
**Taux de croissance annuelle de l'emploi intérimaire**

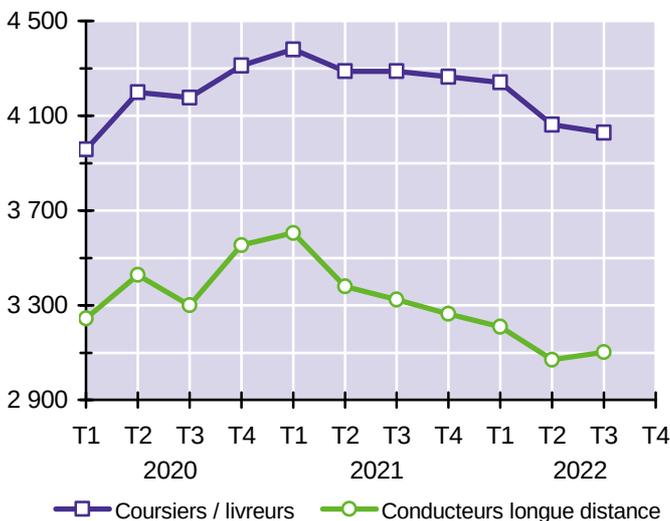


Source : Pôle emploi / Dares  
 Champ : volume de travail temporaire en équivalents temps plein

## Chômage : la décreu du nombre de conducteurs routiers sans emploi se poursuit

Au cours du 3<sup>e</sup> trimestre de 2022, Pôle emploi a recensé dans les Pays de la Loire 7 130 personnes postulant pour un métier de la conduite routière de marchandises (- 6,3 % en glissement annuel). La baisse du chômage a concerné les deux principales professions de personnels roulants : les coursiers et livreurs par tournées (- 6,0 %) et les conducteurs de poids lourds sur longue distance (- 6,7 %) dont la pénurie chronique pénalise les entreprises de transport routier.

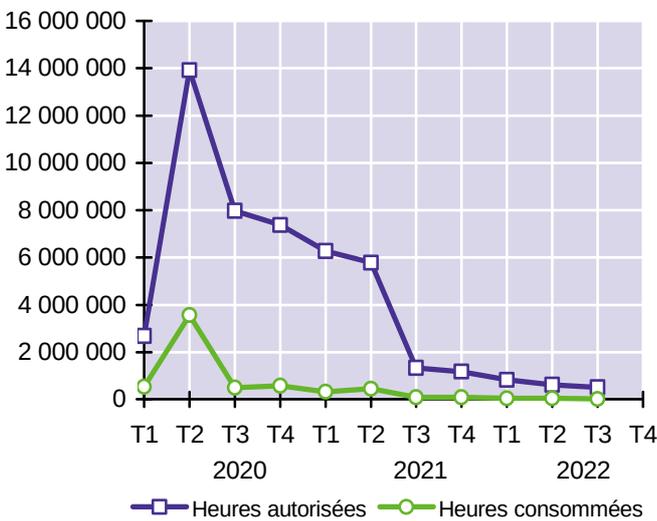
Graphique 5  
**Conducteurs routiers inscrits à Pôle emploi**



Source : DREETS Pays de la Loire  
 Champ : catégories A, B et C (chômeurs tenus de rechercher un emploi)

Pendant le 3<sup>e</sup> trimestre de 2022, 12 700 heures de chômage partiel ont été consommées dans le secteur des transports. C'est une baisse de 85 % par rapport au même trimestre de 2021 mais une multiplication par trois par rapport au volume moyen de la dernière décennie (4 400 heures par trimestre de 2010 à 2019). Le recours à l'activité partielle demeure donc très élevé. Le secteur des transports a représenté au 3<sup>e</sup> trimestre 3,6 % des heures consommées dans la région, contre 6,3 % un an auparavant.

Graphique 6  
**Chômage partiel dans le secteur des transports**



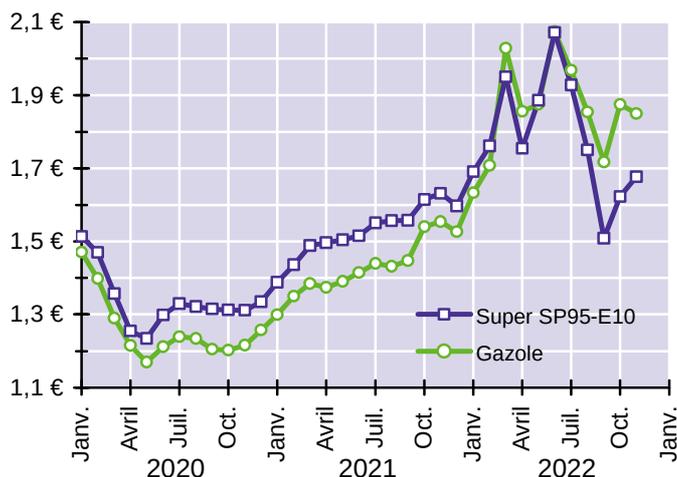
Source : Dares  
 Traitement : DREETS Pays de la Loire

## Prix des carburants : en raison de la guerre en Ukraine, le sans plomb est moins cher que le gazole

En novembre 2022, le prix de vente au détail du litre des carburants automobiles s'est élevé, en moyenne sur le territoire national, à 1,68 € pour le super SP95-E10 (+ 2,8 % par rapport à novembre 2021) et à 1,85 € pour le gazole (+ 19,0 %). La hausse des tarifs, observée en octobre et en novembre, s'explique par le blocage des raffineries et la réduction des rabais de l'État et du groupe Total. Depuis cinq mois, sous l'effet de l'embargo sur le gazole russe décidé par l'Union européenne, le prix du diesel est supérieur à l'essence.

Graphique 7

**Prix du litre de carburant automobile TTC\* (en €)**

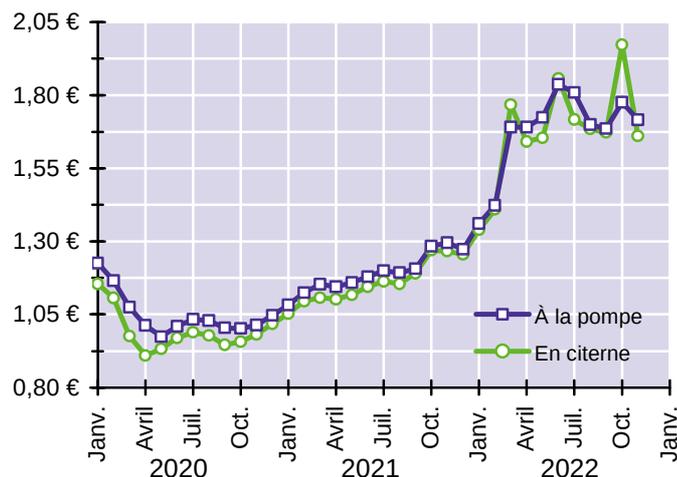


Source : Direction générale de l'Énergie et du Climat - Direm  
\* Prix à la pompe toutes taxes comprises (TVA, TICPE et autres taxes)

En novembre 2022, le prix du litre de gazole payé par les entreprises de transport routier (exempté de TVA) est d'environ 1,69 € en moyenne sur l'ensemble du territoire français. Par rapport à novembre 2021, il a augmenté de 32 % pour le gazole à la pompe et de 31 % pour celui livré aux transporteurs par camion citerne. Ce dernier indicateur a connu des fluctuations erratiques en 2022, en liaison avec la crise énergétique et la pénurie de conducteurs de citerne. En octobre, la grève des raffineries et des dépôts de carburants a fait bondir les prix à la cuve de 30 centimes par litre.

Graphique 8

**Prix du litre de gazole hors TVA (en €)**



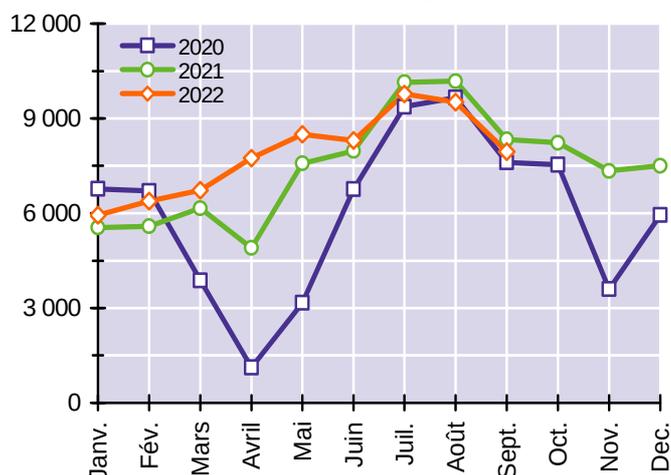
Source : Comité national routier

## Trafics autoroutiers : le prix élevé des carburants a alimenté la baisse estivale de la circulation

En septembre 2022, ASF et Cofiroute ont comptabilisé 7,95 millions de véhicules légers (motocycles, voitures et utilitaires de moins de 3,5 tonnes) aux gares de péage situées en Pays de la Loire, contre 8,33 millions douze mois plus tôt (- 4,6 %). Ce recul fait suite à ceux observés en juillet (- 3,7 %) et en août (- 6,5 %), liés à la hausse du prix de l'essence (cf. graphique 7). En cumul annuel, les flux se sont redressés de 12 % par rapport aux douze mois précédents. Ils sont supérieurs à leur niveau d'avant crise (+ 1,6 % comparé à ceux d'octobre 2018 à sept. 2019).

Graphique 9

**Trafic autoroutier des véhicules légers (en milliers de VL)**

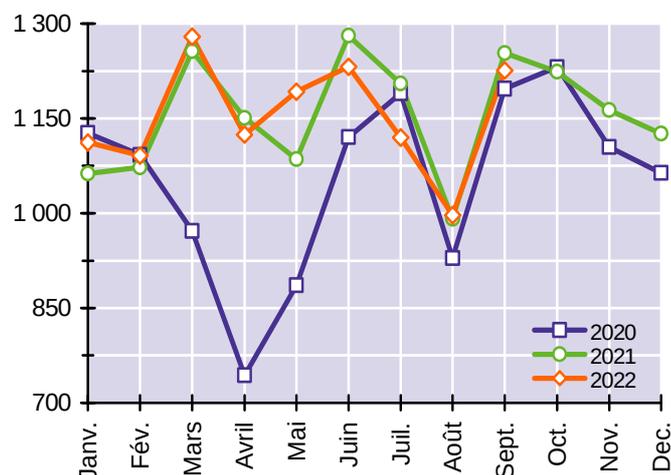


Sources : ASF et Cofiroute (comptages des entrées et sorties aux gares de péage du réseau autoroutier concédé des Pays de la Loire)

1,23 million de véhicules de plus de 3,5 tonnes (poids lourds et autocars) ont été recensés par ASF et Cofiroute aux gares de péage des Pays de la Loire en septembre 2022, représentant une baisse de 2,2 % par rapport à septembre 2021 (1,25 million). À l'instar des véhicules légers, la circulation des poids lourds souffre depuis quelques mois du prix élevé du gazole. En cumul annuel, les flux de véhicules lourds ont augmenté de 1,9 %. Ils sont les plus élevés depuis le début du suivi statistique des trafics autoroutiers dans les Pays de la Loire en 1992.

Graphique 10

**Trafic autoroutier des poids lourds (en milliers de PL)**

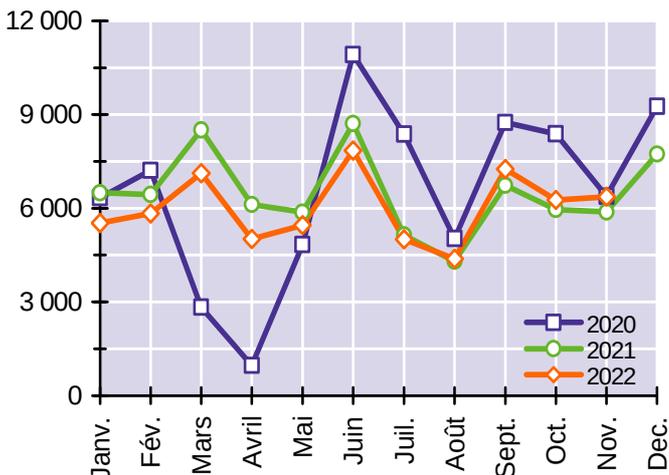


## Immatriculations de véhicules neufs : les ventes de voitures et de PL évoluent en sens inverse

En novembre 2022, 6 371 voitures neuves ont été immatriculées dans les Pays de la Loire, en hausse de 8,4 % par rapport à novembre 2021. Cette croissance confirme les progressions des trois mois précédents qui intervenait après quatorze diminutions d'affilée. En cumul annuel, les immatriculations ont diminué de 7,0 % par rapport à la période de décembre 2020 à novembre 2021. Depuis plusieurs semaines, faute de conducteurs routiers, l'expédition de milliers de véhicules neufs assemblés dans les usines Stellantis de Sochaux et de Mulhouse est suspendue.

Graphique 11

### Immatriculations de voitures particulières neuves

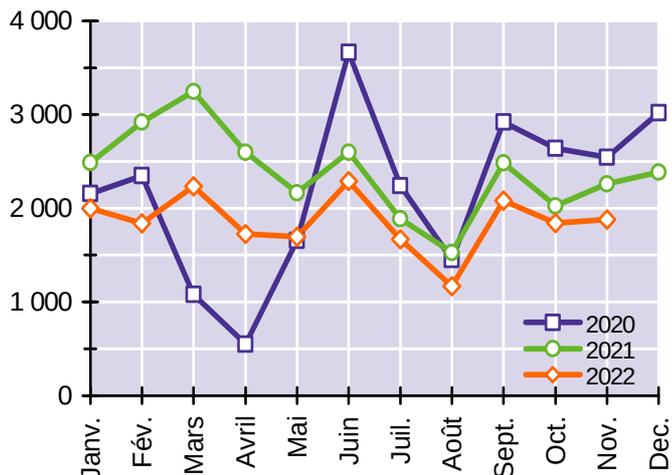


Source : ministère de la Transition écologique - RSVéRo (Répertoire Statistique des Véhicules Routiers)

Sur le marché des véhicules destinés aux transports de marchandises (utilitaires dérivés de voitures particulières, camionnettes, camions, tracteurs routiers et remorques lourdes), les immatriculations du mois de novembre ont diminué de 17 % par rapport à la même période de 2021. Il s'agit du quinzième recul de suite. En année glissante, les ventes des cinq segments ont reculé de 22 % par rapport à la période de décembre 2020 à novembre 2021. Cette chute est multifactorielle : paralysie des chaînes de montage, hausse du prix du gazole, pénurie de conducteurs, etc.

Graphique 12

### Immatriculations de véhicules utilitaires neufs



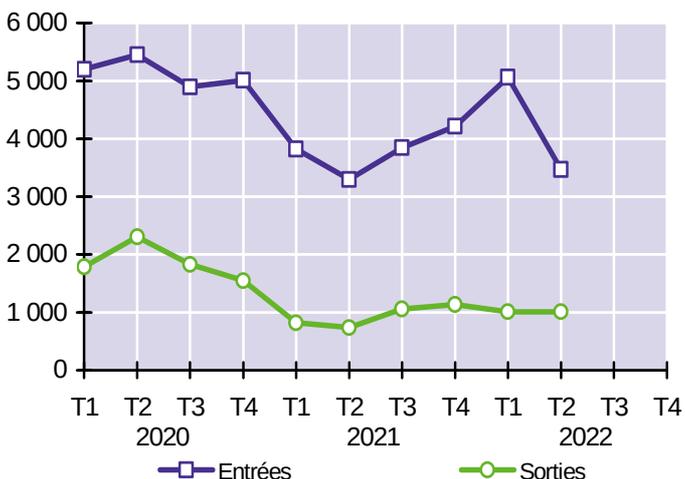
## Trafic du port de Nantes Saint-Nazaire : les flux énergétiques (pétrole, gaz et charbon) se redressent

Au 2<sup>e</sup> trimestre de 2022, le trafic extérieur du Grand port maritime s'est élevé à 4,5 millions de tonnes (+ 11 % par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre de 2021). Cette croissance confirme le redressement spectaculaire du 1<sup>er</sup> trimestre (+ 31 %) qui faisait suite à six trimestres consécutifs de baisse. Elle est due principalement à la reprise des importations de vracs liquides (+ 47 % par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre de 2021), destinées à la raffinerie de Donges et au terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne. En cumul annuel, le trafic extérieur du port s'est établi à 20,8 millions de tonnes (- 5,2 % par

rapport aux douze mois précédents). En liaison avec la crise énergétique, le redressement de l'activité devrait se prolonger au cours de l'hiver, porté par la vigueur des importations de gaz naturel liquéfié et de charbon. En effet, pour compenser l'arrêt des livraisons d'hydrocarbure russe (via le gazoduc Nord Stream) et la baisse de la production électrique française d'origine nucléaire, le terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne et la centrale thermique de Cordemais vont être fortement sollicités lors des prochains mois.

Graphique 13

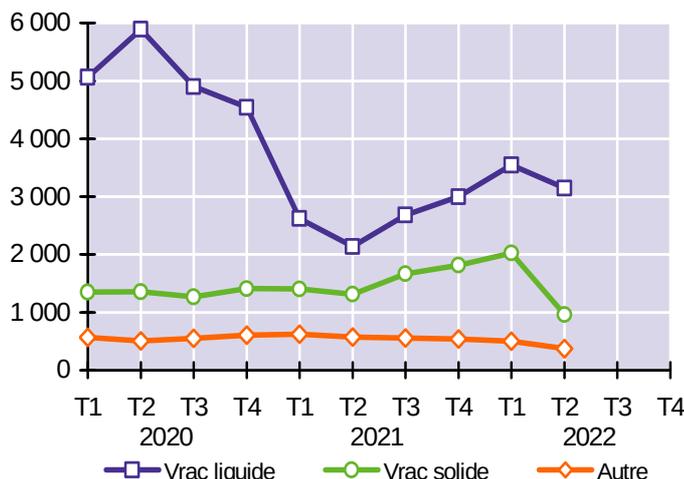
### Trafic extérieur par sens (en milliers de tonnes)



Source : ministère de la Transition écologique (service de la donnée et des études statistiques)

Graphique 14

### Trafic extérieur par type (en milliers de tonnes)



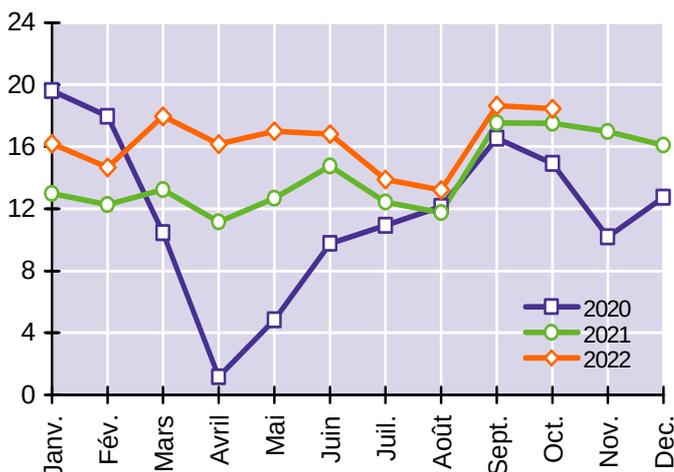
## Transports collectifs urbains : la fréquentation est toujours en deçà de son niveau d'avant crise

En octobre 2022, 18,5 millions de voyages ont été recensés dans les trois principaux réseaux de transports publics des Pays de la Loire (Nantes, Angers et Le Mans). Bien qu'en hausse par rapport à octobre 2021 (+ 5,4 %), la fréquentation demeure inférieure à celle d'avant l'épidémie de Covid-19 (- 6,7 % par rapport à octobre 2019). En année glissante, le nombre de voyages a augmenté de 23 % (+ 27 % à Nantes en relation avec la gratuité du réseau le week-end depuis avril 2021, + 18 % au Mans mais seulement + 14 % à Angers où les travaux du tramway

perturbent la circulation). Cette croissance s'explique par la baisse du chômage régional et le prix élevé des carburants automobiles. Par rapport aux douze mois ayant précédé la pandémie (novembre 2018 à octobre 2019), la fréquentation est, en revanche, en recul de 11 %. Cette perte de clientèle provient essentiellement de l'enracinement du télétravail. À court terme, les défis de la profession vont consister à surmonter la pénurie de conducteurs et la hausse de la facture énergétique (carburants et électricité) qui représente environ 10 % des dépenses d'exploitation des réseaux.

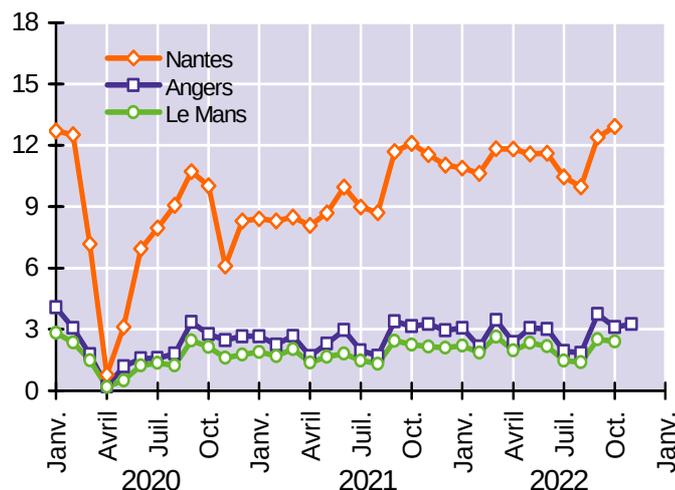
Graphique 15

### Fréquentation des TCU (en millions de voyages)



Graphique 16

### Fréquentation par réseau (en millions de voyages)



Sources : exploitants des réseaux de transports collectifs urbains de Nantes, Angers et Le Mans (Semitan, RD Angers et Setram)

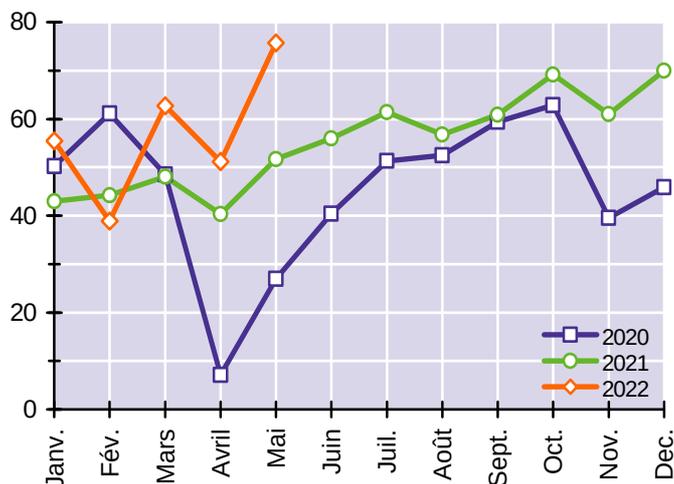
## Transports ferroviaires : malgré une offre très élevée, la régularité du TER s'est améliorée

En mai 2022, les lignes ferroviaires gérées par la Région des Pays de la Loire et exploitées par SNCF Voyageurs sous la marque TER (Transport Express Régional) ont généré un flux de 75,7 millions de voyageurs-km (+ 46 % par rapport à mai 2021). À l'instar des autres segments de transports collectifs (cf. graphiques 15 et 19), le trafic du TER est en phase de redressement mais, en cumul annuel, est encore inférieur au niveau observé avant le déclenchement de la pandémie de Covid-19 (- 3,9 % par rapport à la période de juin 2018 à mai 2019).

En novembre 2022, dans une offre de transport nettement plus élevée que celle en vigueur avant le début de la crise sanitaire (+ 13 % par rapport à novembre 2019), la régularité du TER a progressé : 1,4 % des 13 271 trains programmés ont été supprimés, contre 1,5 % lors des dix premiers mois de l'année et 1,7 % au cours de l'ensemble de 2021. Avec la chute des feuilles mortes qui peut provoquer le patinage et l'enrayage des roues, 8 % des trains ont eu plus de 5 minutes de retard en octobre et en novembre 2022, soit deux points de plus que lors du reste de l'année.

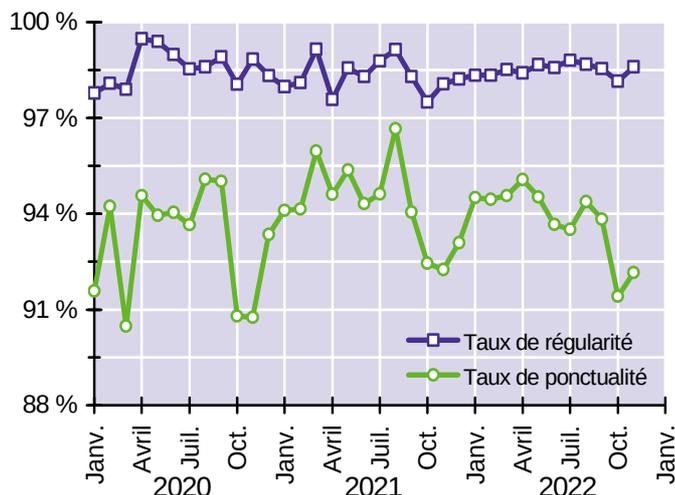
Graphique 17

### Trafic des lignes TER (en millions de voyageurs-km)



Graphique 18

### Régularité et ponctualité des lignes TER



Source : Conseil régional des Pays de la Loire

Source : Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST)

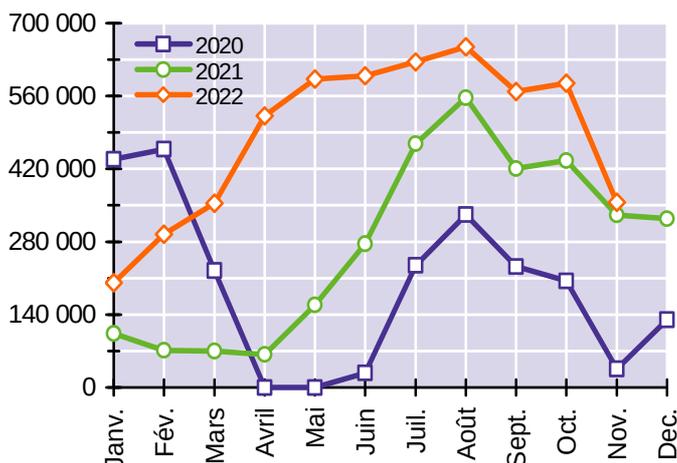
## Trafic de voyageurs de l'aéroport de Nantes : il manque encore un passager sur cinq

L'aéroport Nantes Atlantique (huitième aéroport métropolitain de voyageurs) a enregistré en novembre 2022 un trafic commercial de 356 242 passagers (hors transit). C'est 7,5 % plus élevé qu'en novembre 2021. L'activité reste cependant inférieure à celle d'avant la crise sanitaire, en baisse de 22,0 % par rapport à novembre 2019. Le recul du trafic a été de moindre ampleur dans l'ensemble des aéroports français (- 12,5 %). En cumul annuel, la fréquentation de l'aéroport de Nantes (5,7 millions de passagers) a

augmenté de 84 % par rapport aux douze mois précédents caractérisés par l'effondrement de l'offre régulière internationale pendant l'épidémie. Elle a été, en revanche, 20 % inférieure à celle relevée de décembre 2018 à novembre 2019. La reprise de la fréquentation n'est en effet pas uniforme. Si la clientèle vers les destinations touristiques est désormais du même niveau qu'avant la pandémie, le redressement des voyages d'affaires, remplacés en partie par des réunions à distance, est encore incomplet.

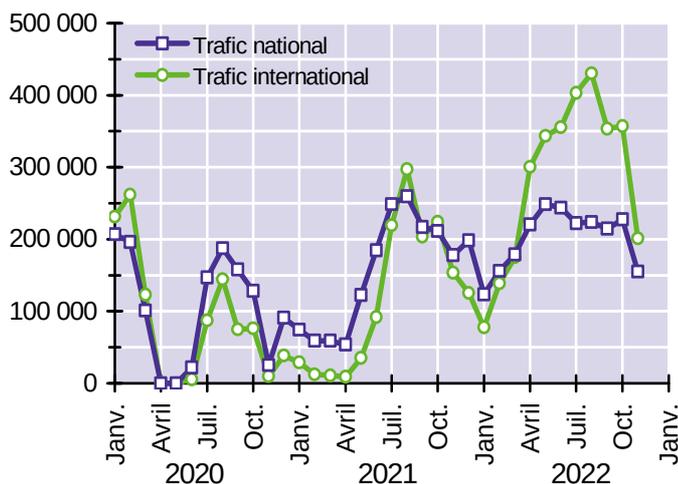
Graphique 19

### Trafic de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique



Graphique 20

### Trafic de passagers de l'aéroport par segment



Source : Direction générale de l'aviation civile (bureau de l'observation du marché)

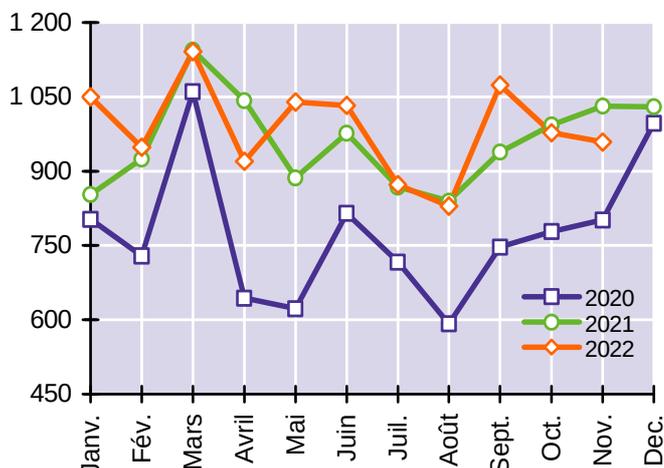
## Trafic de marchandises de l'aéroport de Nantes : l'activité demeure bien orientée

L'aéroport Nantes Atlantique (neuvième aéroport métropolitain de fret) a enregistré en novembre 2022 un trafic de marchandises de 958 tonnes, en repli de 7,1 % par rapport à novembre 2021 mais en hausse de 20 % par rapport à novembre 2020. La vigueur de l'activité, observée depuis deux ans, est liée à la reprise des vols de fret entre Nantes et Hambourg, interrompus en 2017. Depuis novembre 2020, le béluga XL, l'avion-cargo géant d'Airbus, livre à l'usine allemande des caissons centraux de voilure de la famille des

A320 fabriqués à Bouguenais, à proximité du tarmac nantais. En cumul annuel, le trafic de marchandises de l'aéroport de Nantes (11,9 milliers de tonnes) est en hausse de 3,3 % en dépit de cette croissance, les volumes de fret pris en charge par l'aéroport de Nantes sont peu importants dans le paysage national. En 2021, Nantes Atlantique n'a ainsi représenté que 0,5 % de l'ensemble des marchandises traitées dans les aéroports de France métropolitaine. La part de Roissy est de 83 %.

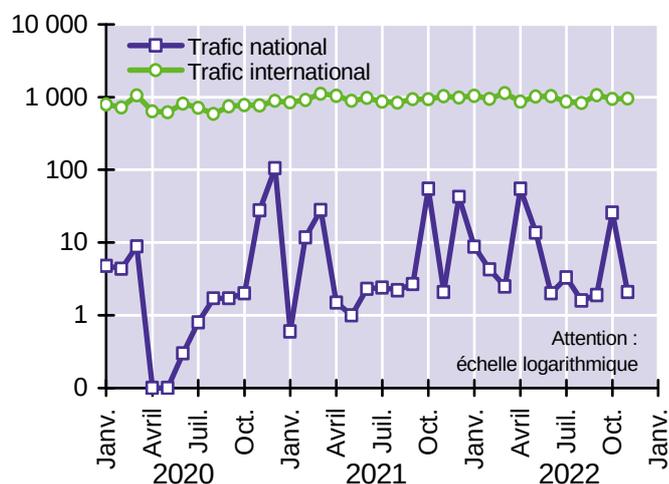
Graphique 21

### Trafic de fret de l'aéroport de Nantes (en tonnes)



Graphique 22

### Trafic de fret de l'aéroport par segment (en tonnes)



Source : Direction générale de l'aviation civile (bureau de l'observation du marché)

## Méthodologie (définitions et sources statistiques)

### Démographie des entreprises de transport

Les créations et défaillances d'entreprise sont celles du secteur des transports (section H de la NAF) et de ses deux principaux composants : le TRM (sous-classes 49.41A à 49.42Z) et le TRV (sous-classes 49.31Z à 49.39B).

Les défaillances, recueillies par la Banque de France, proviennent des tribunaux de commerce et du Bodacc (Bulletin officiel d'annonces civiles et commerciales). Il faut attendre un trimestre pour obtenir, via le Bodacc, 98 % des jugements effectués au cours d'un mois donné.

Les défaillances d'entreprises couvrent l'ensemble des jugements prononçant, soit l'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire, soit directement la liquidation judiciaire. Elles ne tiennent pas compte de l'issue des procédures : liquidation, redressement par continuation ou reprise. Les liquidations qui font suite à une défaillance ne représentent qu'une partie (entre 10 % et 20 %), variable avec le temps et le secteur d'activité, de l'ensemble des cessations d'entreprises.

### Emploi salarié

Les statistiques fournies par l'Urssaf ([open.urssaf.fr](http://open.urssaf.fr)) correspondent aux effectifs salariés des entreprises qui cotisent au régime général de protection sociale. Tous les salariés, à temps complet ou à temps partiel, comptent pour un. L'affiliation à la Sécurité sociale est obligatoire pour tout établissement du secteur marchand industriel et commercial, quelle que soit sa branche d'activité.

### Demandeurs d'emploi dans les transports

Les statistiques des demandeurs d'emploi comptabilisent le volume moyen de personnes inscrites à Pôle emploi au cours des trois mois du trimestre considéré. Les chômeurs tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi sont regroupés dans les catégories A (sans emploi), B (ayant exercé au cours du mois une activité réduite de 78 heures ou moins) et C (de plus de 78 heures).

Sont comptabilisés ici les demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de conducteur routier de marchandises quel que soit le secteur d'activité antérieur. Les conducteurs provenant d'une entreprise du compte propre y sont donc inclus, à la condition qu'ils ne postulent pas pour un autre métier.

Deux professions de la conduite routière sont distinguées :

- les coursiers express et livreurs par tournées (généralement au volant d'un véhicule léger),
- les conducteurs de poids lourds sur longue distance.

### Chômage partiel

L'activité partielle est un outil de prévention des licenciements économiques qui permet de maintenir les salariés dans l'emploi lorsque leur entreprise fait face à des difficultés économiques conjoncturelles. La demande d'autorisation doit être effectuée auprès de l'unité territoriale de la DREETS dont relève géographiquement l'établissement en sous activité. Cette demande fait l'objet d'une décision favorable ou défavorable dans un délai de 15 jours.

### Prix des carburants

Pour la composante « prix à la pompe », l'information a pour source la Direction des ressources énergétiques et minérales (Direm). Les sociétés distribuant des carburants dans les réseaux de stations service ou en grandes surfaces sont tenues de lui communiquer, chaque semaine, les prix effectivement acquittés par le consommateur final. Pour la composante « prix à la cuve », l'information est issue d'une enquête par sondage menée auprès des sociétés pétrolières par le Comité national routier (CNR).

Le prix du gazole payé par les transporteurs routiers est exonéré de la TVA à 20 %. Les transporteurs exploitant des véhicules de plus de 7,5 tonnes de PTAC récupèrent également une partie de la TICPE (Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Énergétiques), à raison d'environ 16 € par hectolitre.

### Trafics autoroutiers

Les données sont issues de dénombrements exhaustifs effectués par ASF (Autoroutes du Sud de la France) et Cofiroute aux échangeurs et barrières de péage situés en Pays de la Loire.

### Immatriculations de véhicules neufs

Les immatriculations de voitures particulières comprennent l'ensemble des ventes de véhicules destinés au transport de voyageurs de moins de dix places (hors motos et voiturettes). Environ la moitié des voitures neuves est achetée par des personnes morales (concessions automobiles, loueurs de véhicules, taxis, ...). Les véhicules utilitaires sont, quant à eux, conçus pour le transport de marchandises. Ils sont composés des cinq ensemble suivants : véhicules utilitaires dérivés de voitures, camionnettes, camions, remorques lourdes et tracteurs routiers.

Les données incluent les véhicules dits de démonstration, immatriculés par les concessionnaires dans le cadre d'opérations de présentation auprès de leur clientèle, qui représentent de 5 à 10 % de l'ensemble des immatriculations neuves.

### Trafic du port de Nantes Saint-Nazaire

Les statistiques sont fournies par l'autorité portuaire et le ministère de la Transition écologique. Elles ne comprennent pas les flux internes du port, constitués du trafic fluvio-maritime entre les différents sites de l'estuaire de la Loire.

### Fréquentation des transports collectifs urbains

La collecte des données est effectuée auprès des exploitants de Nantes, Angers et Le Mans. Ces 3 réseaux représentent plus de 85 % de la fréquentation régionale des transports publics urbains.

Les méthodes de calcul de cette fréquentation sont variables d'un réseau à l'autre. Il convient de distinguer ceux dotés de la billetterie, qui ont une connaissance précise et continue de l'usage de leurs services, des autres réseaux pour lesquels les voyages sont estimés à partir de clés de mobilité. Pour ces derniers, si le nombre de voyages issus de la validation de titres de transport peut être connu avec précision, la fréquentation des détenteurs d'autres formules tarifaires fait l'objet d'estimations.

### Qualité de service du Transport Express Régional

Les indicateurs de qualité de service des lignes ferroviaires TER fournis par la direction régionale de la SNCF et mis en ligne par l'AQST (Autorité de la qualité de service dans les transports) sont de deux types. Il s'agit du nombre de trains annulés (trains dont la programmation était connue des voyageurs et dont la circulation a été supprimée sans avoir pu être annoncée avant 16 heures le jour précédent) et du nombre de trains en retard (trains arrivés plus de 5 minutes et 59 secondes après l'horaire prévu au terminus de la liaison ferroviaire).

### Trafic de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique

Les statistiques mensuelles de la DGAC donnent le nombre de passagers locaux (voyageurs commençant ou terminant un déplacement à l'aéroport de Nantes). Ils se répartissent en passagers nationaux (embarquant ou débarquant d'un aéroport français) et passagers internationaux (embarquant ou débarquant en provenance d'un aéroport étranger).

### Trafic de fret de l'aéroport Nantes Atlantique

Les chiffres présentés ici sont issus de l'agrégation de trois catégories de trafics :

- le fret express qui emprunte les lignes régulières de marchandises de l'aéroport, exploitées sur des créneaux de nuit (l'activité courrier à long terme fait partie de cette catégorie jusqu'à sa disparition à Nantes en 2003 suite à la réorganisation du schéma national de distribution de La Poste) ;
- le fret cargo pour l'acheminement rapide et ponctuel de matériel lourd, d'animaux vivants, de denrées périssables et médicales sur des vols charters, à bord d'appareils de grande capacité ;
- le fret mixte, entreposé et transporté dans les soutes des avions de passagers.

## Pour en savoir plus :

Les séries statistiques brutes de la plupart des indicateurs présentés dans cette note sont disponibles et mises à jour le deuxième mardi de chaque mois sur le site internet de la DREAL à l'adresse suivante : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-et-series-statistiques-a509.html>

**PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE**  
DREAL Pays de la Loire  
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Recherche

La DREAL | Thématiques | Publications | Grands dossiers | Services en lignes et démarches | La DREAL recrute | Actualités

Accueil > Publications > Études et publications > Transports > Conjoncture du secteur des transports > Indicateurs et séries statistiques des transports - Données conjoncturelles (mensuelles et trimestrielles)

# Indicateurs et séries statistiques des transports - Données conjoncturelles (mensuelles et trimestrielles)

conjoncture | Statistiques - Transports et déplacement | migre\_actu\_accueil

Publié le 13/12/2022

Entreprises du secteur des transports

Marché du travail

Comptages routiers

Transport de marchandises

Transport de voyageurs

Pour chacun des indicateurs, deux fichiers sont disponibles : la fiche de métadonnées et les données statistiques. La mise à jour des séries (mensuelles ou trimestrielles selon le cas) est effectuée le deuxième mardi de chaque mois. Prochaine actualisation : 10 janvier 2023.

## Entreprises du secteur des transports

- Créations d'entreprises
  - Fiche signalétique de la source statistique (PDF | 73 ko) [Télécharger]
  - Séries statistiques (dernière mise à jour : 13 décembre 2022) (PDF | 561 ko) [Télécharger]
- Défaillances d'entreprises
  - Fiche signalétique de la source statistique (PDF | 74.3 ko) [Télécharger]
  - Séries statistiques (dernière mise à jour : 13 décembre 2022) (PDF | 55.9 ko) [Télécharger]

## Marché du travail

- Demandeurs d'emploi des métiers de la conduite
  - Fiche signalétique de la source statistique (PDF | 44.5 ko) [Télécharger]
  - Séries statistiques (dernière mise à jour : 13 décembre 2022) (PDF | 56.8 ko) [Télécharger]

## Comptages routiers

- Trafics autoroutiers
  - Fiche signalétique de la source statistique (PDF | 72.9 ko) [Télécharger]
  - Séries statistiques (dernière mise à jour : 11 octobre 2022) (PDF | 576 ko) [Télécharger]

Prochaine parution de la note de conjoncture : fin mars 2023

Document téléchargeable sur le site internet de la DREAL : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/notes-de-conjoncture-trimestrielles-sur-les-a536.html>

Rédaction et mise en forme :  
Denis DOUILLARD  
[denis.douillard@developpement-durable.gouv.fr](mailto:denis.douillard@developpement-durable.gouv.fr)

## La conjoncture des transports en Pays de la Loire

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

Service connaissance des territoires et évaluation

5 rue Françoise Giroud  
CS 16326  
44263 Nantes Cedex 2  
Tél. 02 72 74 73 00

Directrice de la publication :  
Anne Beauval

ISSN : 2109-0025  
© DREAL 2022