

La conjoncture des transports en Pays de la Loire

Le prix élevé de l'énergie fait reculer la circulation routière

Au cours des derniers mois, dans un contexte de hausse généralisée des tarifs de l'énergie (carburant, électricité, ...), les flux de voitures et de véhicules lourds ont reculé sur les autoroutes de la région. En France, selon divers travaux universitaires et de l'Insee, l'élasticité-prix des carburants est, à court terme, voisine de - 0,3 : un accroissement de 10 % des tarifs à la pompe entraîne un recul d'environ 3 % des volumes consommés.

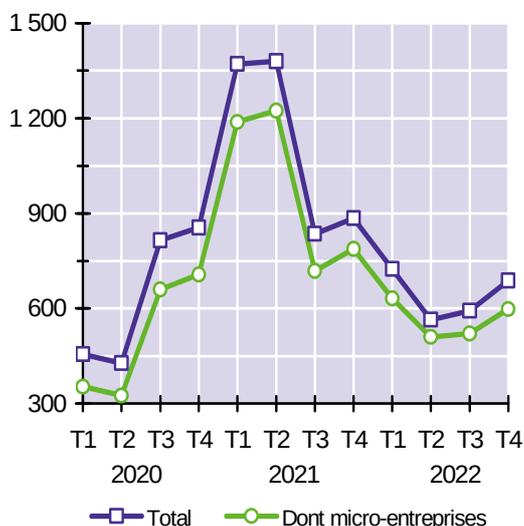
La dépendance de l'utilisation de la voiture au prix des carburants a déjà été observée dans les Pays de la Loire. Ainsi, à de nombreuses reprises depuis le début du siècle, les épisodes de flambée des cours mondiaux du pétrole et de hausse de la fiscalité nationale sur les carburants ont pesé sur les trafics routiers. Ces augmentations répétées du coût d'usage de la voiture ont participé à la transition écologique. Elles sont en effet favorables à la décarbonation des déplacements, en incitant au développement des modes actifs, du covoiturage, de l'autopartage et des transports en commun.

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

Au 4^e trimestre de 2022, les créations d'entreprises ont chuté de 22 % par rapport à la même période de l'année précédente. Les 688 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 87 % sous le statut de la micro-entreprise.

En 2022, seulement 43 entreprises ont connu une défaillance économique. En dehors de 2020 et 2021 où les transports étaient sous perfusion des aides de l'État, c'est la mortalité la plus faible depuis 2007.

Graphique 1
Créations d'entreprises de transport

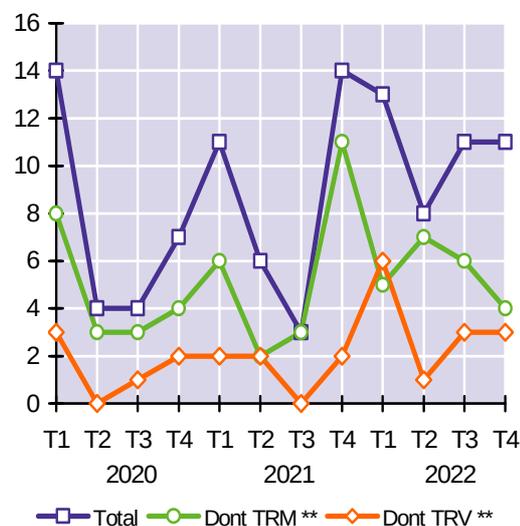


Source : Insee (répertoire Sirene)

* 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

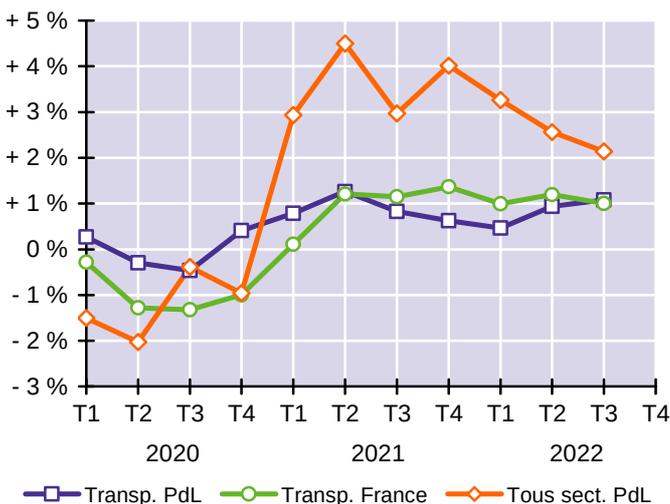


Source : Banque de France (date de jugement)

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

À la fin du 3^e trimestre de 2022, le secteur des transports et de l'entreposage comprenait 75 902 salariés hors intérim dans les Pays de la Loire, soit 1,1 % de plus qu'au même trimestre de 2021. Au niveau national, la progression des effectifs a été d'un niveau équivalent (+ 1,0 %). Dans l'ensemble de l'économie régionale, l'emploi est resté dynamique (+ 2,1 %). Les croissances les plus fortes ont concerné les activités juridiques et de conseil (+ 6,0 %) ainsi que les télécommunications et les activités informatiques (+ 5,4 %).

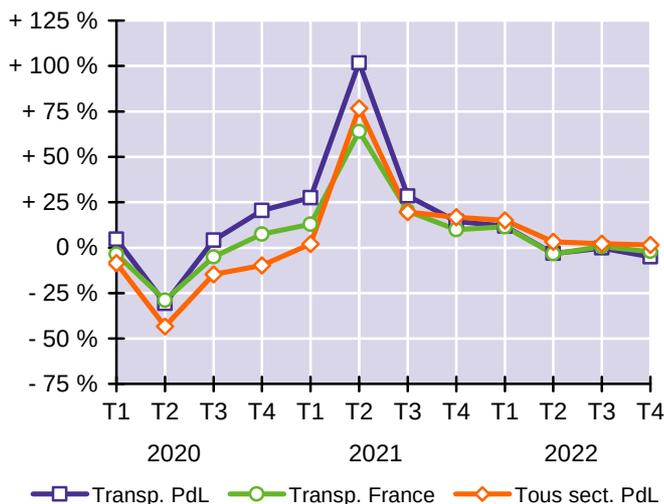
Graphique 3
Taux de croissance annuelle de l'emploi salarié



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

Dans le secteur des transports et de l'entreposage, le travail temporaire représentait 5 593 emplois en équivalent temps plein à la fin du 4^e trimestre de 2022. Ce nombre est en baisse de 5,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2021. L'intérim est toutefois supérieur de près d'un tiers à son niveau d'avant crise sanitaire (4 273 ETP au 4^e trimestre de 2019). Les Pays de la Loire rassemblent 4,4 % des effectifs intérimaires nationaux du secteur des transports. Sur un an, cette part est stable (4,5 % au 4^e trimestre de 2021).

Graphique 4
Taux de croissance annuelle de l'emploi intérimaire

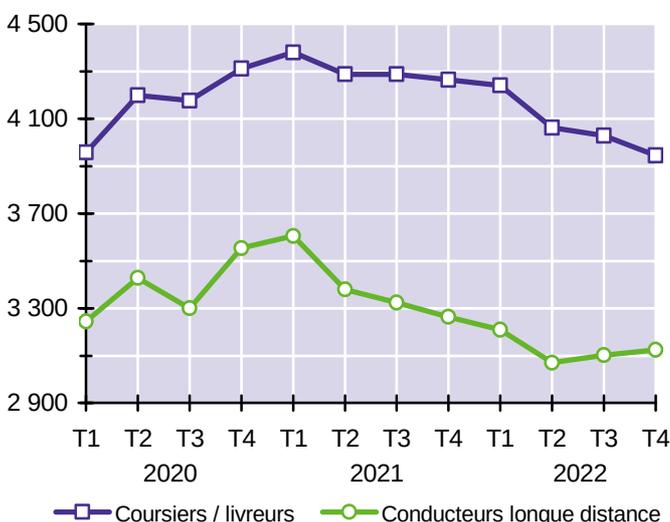


Source : Pôle emploi / Dares
Champ : volume de travail temporaire en équivalents temps plein

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

Au cours du 4^e trimestre de 2022, Pôle emploi a recensé dans les Pays de la Loire 7 069 personnes postulant pour un métier de la conduite routière de marchandises (- 6,1 % en glissement annuel). La baisse du chômage a concerné les deux principales professions de personnels roulants : les coursiers et livreurs par tournées (- 7,5 %) et les conducteurs de poids lourds sur longue distance (- 4,3 %) dont la pénurie chronique pénalise les entreprises de transport routier de marchandises.

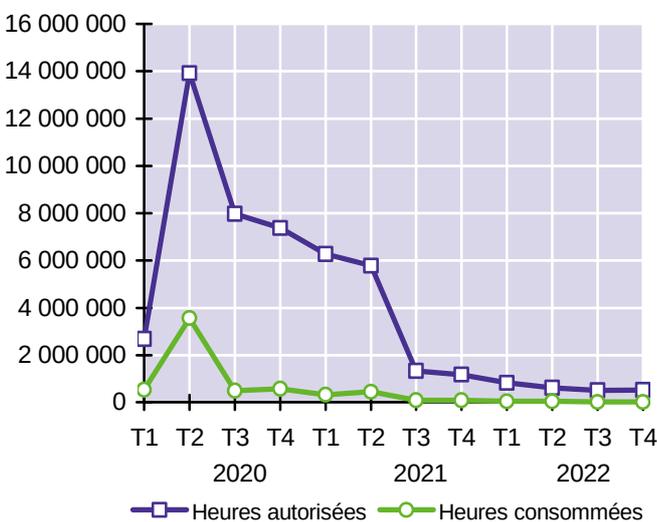
Graphique 5
Conducteurs routiers inscrits à Pôle emploi



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

Pendant le 4^e trimestre de 2022, 19 997 heures de chômage partiel ont été consommées dans le secteur des transports. C'est une baisse de 75 % par rapport au même trimestre de 2021 mais une multiplication par cinq 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 4^e trimestre 3,5 % des heures consommées dans la région, contre 7,7 % un an auparavant.

Graphique 6
Chômage partiel dans le secteur des transports



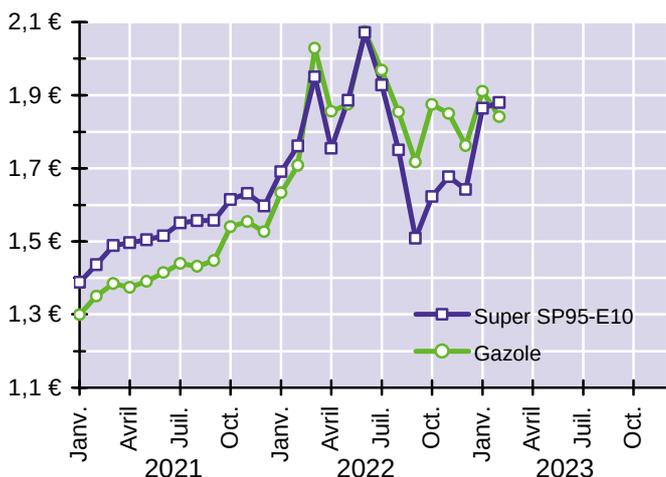
Source : Dares
Traitement : DREETS Pays de la Loire

Prix des carburants : la fin des remises universelles en fin d'année a fait remonter les tarifs

En février 2023, le prix de vente au détail du litre des carburants automobiles s'est élevé, en moyenne sur le territoire national, à 1,88 € pour le super SP95-E10 (+ 6,7 % par rapport à février 2022) et à 1,84 € pour le gazole (+ 7,8 %). Le rebond des tarifs, observé en janvier, s'explique par l'arrêt des rabais de l'État et du groupe Total. Ils ont été remplacés par une indemnité spécifique de 100 €, sous conditions de ressources et de demande. De juillet 2022 à janvier 2023, sous l'effet de l'embargo sur le gazole russe, le prix du diesel a été supérieur à celui du sans-plomb.

Graphique 7

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

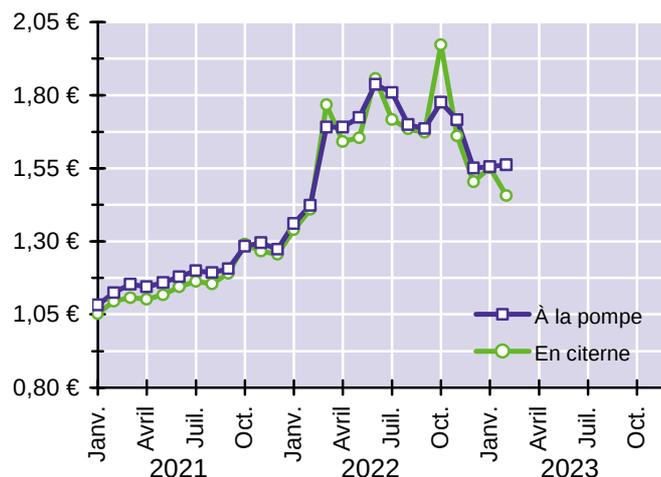


Source : Direction générale de l'Énergie et du Climat - Direm
* Prix à la pompe toutes taxes comprises (TVA, TICPE et autres taxes)

En février 2023, le prix du litre de gazole payé par les entreprises de transport routier (exempté de TVA) est d'environ 1,51 € en moyenne sur l'ensemble du territoire français. Par rapport à février 2022, il a augmenté de 9,7 % pour le gazole à la pompe et de 3,4 % 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 avait fait bondir les prix à la cuve de 0,3 € par litre.

Graphique 8

Prix du litre de gazole hors TVA (en €)



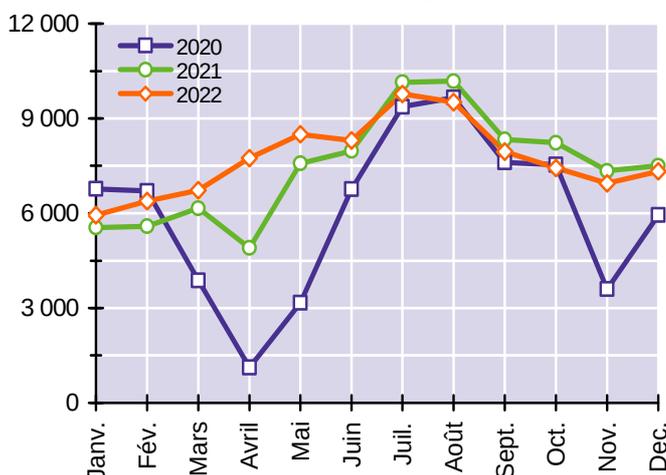
Source : Comité national routier

Traffic autoroutiers : au 2nd semestre de 2022, le prix élevé des carburants a alimenté le recul des flux

En décembre 2022, ASF et Cofiroute ont comptabilisé 7,32 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 7,50 millions douze mois plus tôt (- 2,4 %). Ce recul fait suite à ceux observés au cours des cinq mois précédents liés au contexte inflationniste et notamment aux tarifs élevés de l'énergie (cf. graphique 7). Au cours de l'année civile, les trafics se sont redressés de 3,4 % par rapport à 2021 mais sont inférieurs à leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 0,7 % comparé à ceux de 2019).

Graphique 9

Trafic autoroutier des véhicules légers (en milliers de VL)

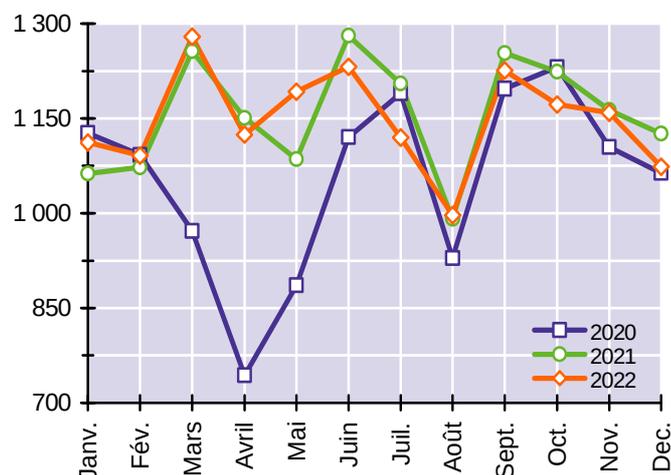


Sources : ASF et Cofiroute (comptages des entrées et sorties aux gares de péage du réseau autoroutier concédé des Pays de la Loire)

1,07 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 décembre 2022, représentant une baisse de 4,6 % par rapport à décembre 2021 (1,13 million). À l'instar des véhicules légers, la circulation des poids lourds souffre depuis quelques mois du prix élevé du gazole, qui représente un quart du coût de revient des entreprises de transport routier de marchandises. En cumul annuel, les flux autoroutiers de véhicules lourds ont reculé de 0,7 % par rapport à 2021.

Graphique 10

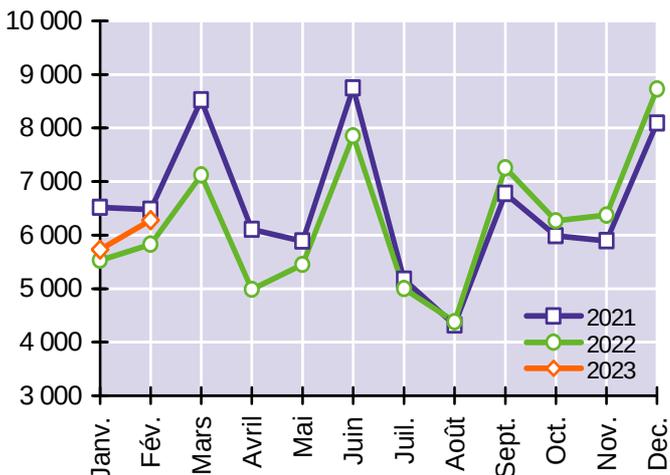
Trafic autoroutier des poids lourds (en milliers de PL)



Immatriculations de véhicules neufs : depuis 7 mois, les ventes de voitures et de PL évoluent en sens inverse

En février 2023, 6 277 voitures neuves ont été immatriculées dans les Pays de la Loire, en hausse de 7,7 % par rapport à février 2022. Cette croissance confirme les progressions des six mois précédents qui intervenaient après quatorze reculs d'affilée. En cumul annuel, les immatriculations ont diminué de 1,9 % par rapport à la période de mars 2021 à février 2022. En février, pour la première fois, il s'est vendu plus de voitures électriques (18 %) que de diesels (16 %). Avec 56 % des immatriculations, le sans plomb demeure néanmoins de loin la motorisation préférée des Ligériens.

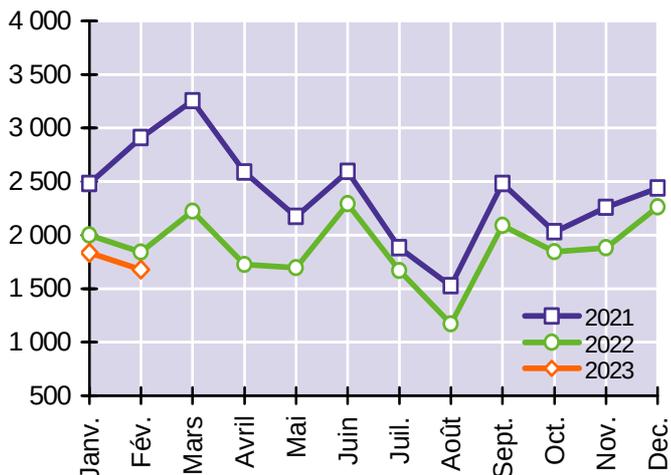
Graphique 11
Immatriculations de voitures particulières neuves



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 février ont diminué de 8,7 % par rapport à la même période de 2022. Il s'agit du dix-huitième repli de suite. En année glissante, les ventes des cinq segments ont reculé de 17 % par rapport à la période de mars 2021 à février 2022. Cette chute est multifactorielle : doublement des délais de livraisons, hausse du prix des véhicules et du gazole, pénurie de conducteurs, etc.

Graphique 12
Immatriculations de véhicules utilitaires neufs

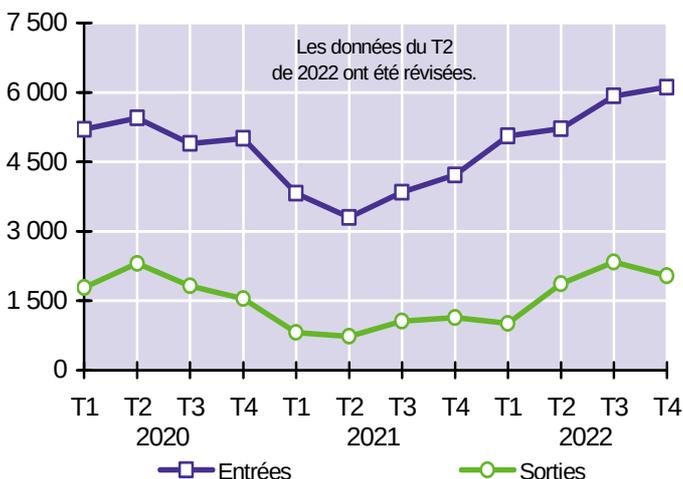


Trafic du port de Nantes Saint-Nazaire : les flux énergétiques (pétrole, gaz et charbon) redoublent

Au 4^e trimestre de 2022, le trafic extérieur du Grand port maritime s'est élevé à 8,1 millions de tonnes (+ 52 % par rapport au 4^e trimestre de 2021). Cette croissance confirme le redressement spectaculaire des trois premiers trimestres de 2022 (respectivement + 31 %, + 76 % et + 69 %) qui faisait suite à six trimestres consécutifs de baisse. Elle est due principalement au doublement des importations de vracs liquides par rapport au 4^e trimestre de 2021, destinées à la raffinerie de Donges et au terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne. Sur l'ensemble de l'année, le trafic extérieur du port

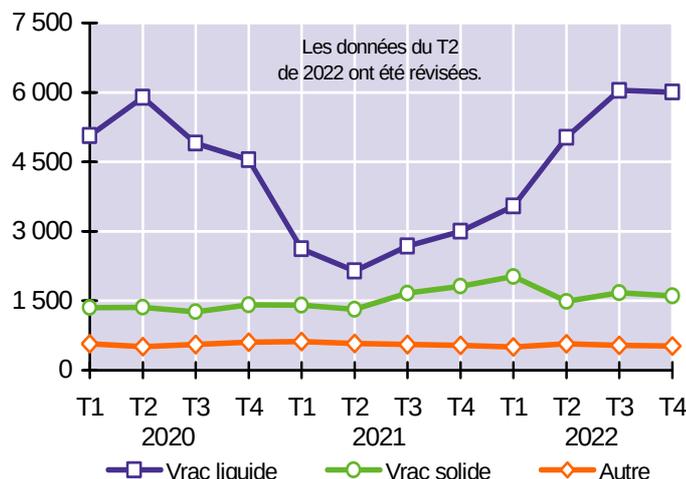
s'est établi à 29,7 millions de tonnes (+ 57 % par rapport à celui de 2021 qui était le plus faible des quarante dernières années). En liaison avec la crise énergétique, le redressement de l'activité est porté par la vigueur des importations de gaz naturel liquéfié et de charbon. En effet, pour compenser 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 et la centrale thermique de Cordemais ont été fortement sollicités en 2022.

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 (vrac liquide, vrac solide, autre)



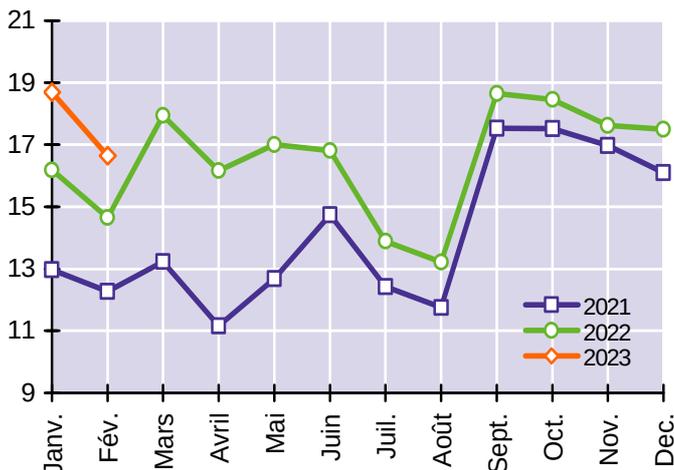
Transports collectifs urbains : le redressement de la fréquentation est freiné par le télétravail

En février 2023, 16,6 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 nette hausse comparée à février 2022 (+ 14 %), la fréquentation reste inférieure à celle d'avant l'épidémie de Covid-19 (- 7 % par rapport à février 2020). En année glissante, le nombre de voyages a augmenté de 16 % (+ 17 % à Nantes, + 13 % à Angers et au Mans). Cette croissance est à relier au prix élevé des carburants automobiles qui renforce l'attractivité des transports en commun. Par rapport aux douze

mois ayant précédé la pandémie (mars 2019 à février 2020), la fréquentation est, en revanche, en recul de 8 %. Cette perte de clientèle provient essentiellement de l'enracinement du télétravail. Selon la mutuelle Malakoff Humanis, plus d'un salarié sur trois le pratique de manière régulière en France, cette personne travaille en moyenne 2,4 jours par semaine à distance contre 1,6 jour en 2019. Le travail à domicile est un défi pour les réseaux de transports car il est mal réparti au cours de la semaine avec une surreprésentation le lundi et le vendredi.

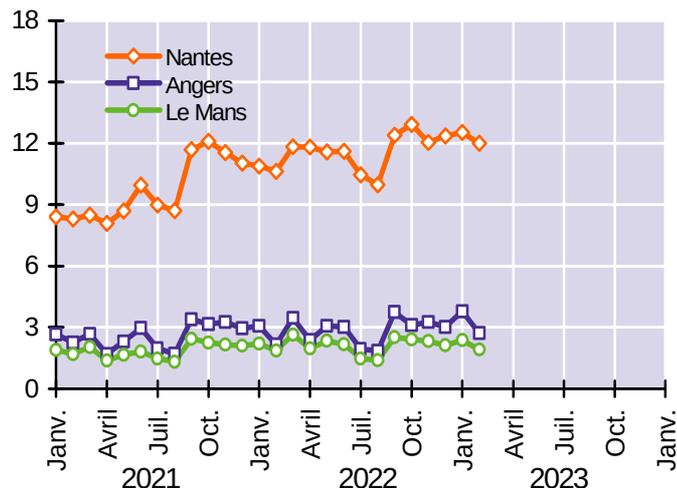
Graphique 15

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)

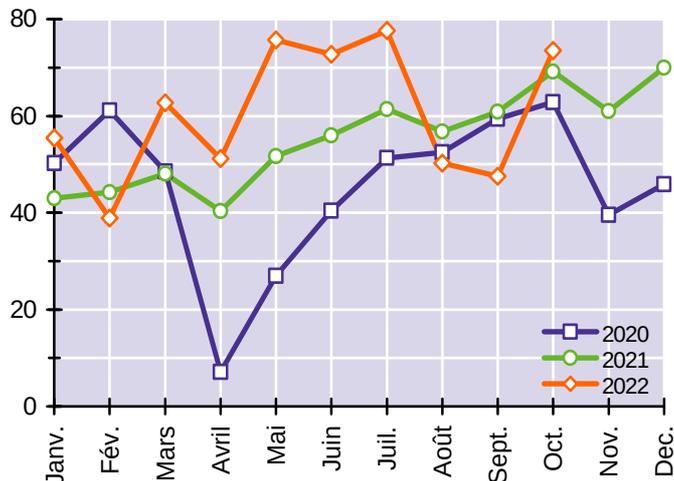
Transports ferroviaires : après un automne perturbé, la qualité de service du TER s'est améliorée

En octobre 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 73,5 millions de voyageurs-km (+ 6,3 % par rapport à octobre 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, n'a pas encore retrouvé les niveaux observés avant la pandémie de Covid-19 (- 6,2 % par rapport à la période de novembre 2018 à octobre 2019).

En février 2023, dans une offre de transport un peu plus élevée que celle en vigueur avant le début de la crise sanitaire (+ 1,6 % par rapport à février 2020), la régularité du TER a progressé : 0,9 % des 12 374 trains programmés ont été supprimés, contre 2,5 % en janvier et 1,5 % au cours des douze mois de 2022. Après un automne 2022 où le recul saisonnier de la ponctualité du TER avait été plus important qu'habituellement, la part des trains ayant eu plus de 5 minutes de retard a diminué (5,3 % en février, contre 7,3 % en janvier et 6,5 % pendant l'ensemble de 2022).

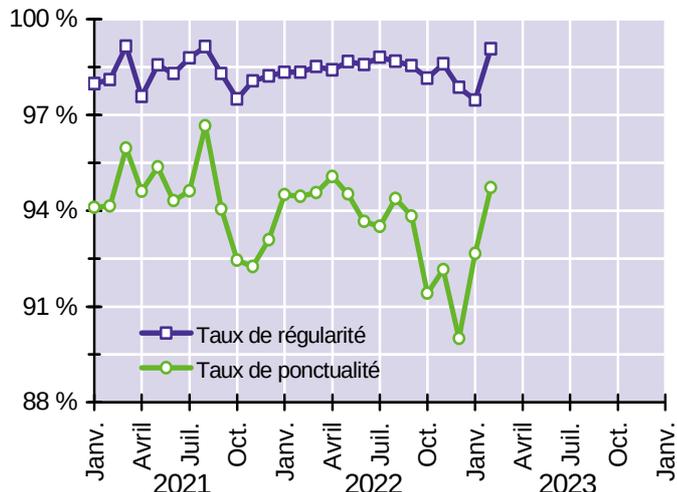
Graphique 17

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)

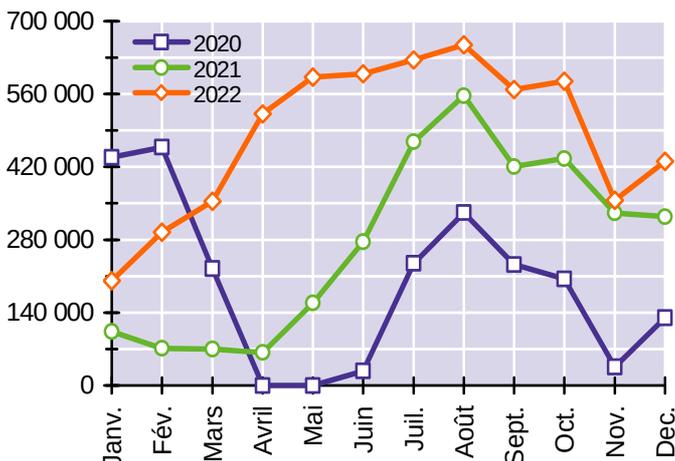
Trafic de voyageurs de l'aéroport de Nantes : une partie de la clientèle d'affaires manque à l'appel

L'aéroport Nantes Atlantique (huitième aéroport métropolitain de voyageurs) a enregistré en décembre 2022 un trafic commercial de 430 660 passagers (hors transit). C'est un tiers de plus qu'en décembre 2021. L'activité reste cependant inférieure à celle d'avant la crise sanitaire, en baisse de 10,2 % par rapport à décembre 2019. Le recul du trafic a été de moindre ampleur dans l'ensemble des aéroports français (- 6,1 %). Au cours de l'année, la fréquentation de Nantes Atlantique (5,8 millions de passagers) a

augmenté de 76 % par rapport à 2021, soit la plus faible progression des dix premiers aéroports français. Elle a été, en revanche, 20 % inférieure à celle de 2019. Comme les autres modes de transport, l'avion est impacté par l'évolution des pratiques de déplacements héritée de la pandémie de Covid-19. Ainsi, avec le recours massif aux outils de visioconférence le redressement des voyages d'affaires, remplacés en partie par des réunions à distance, est encore incomplet.

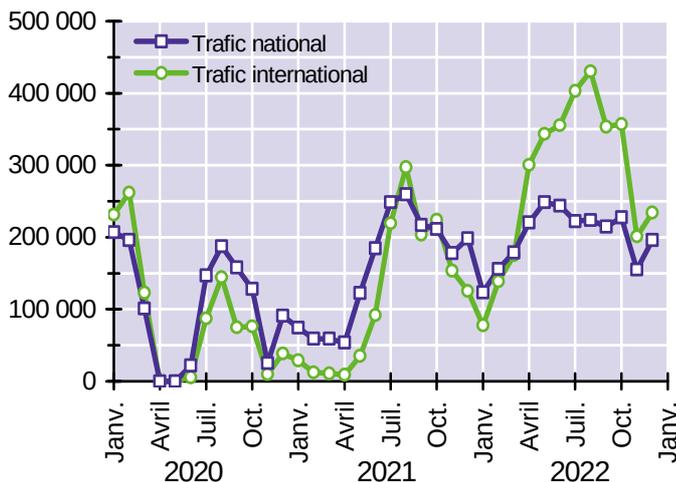
Graphique 19

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)

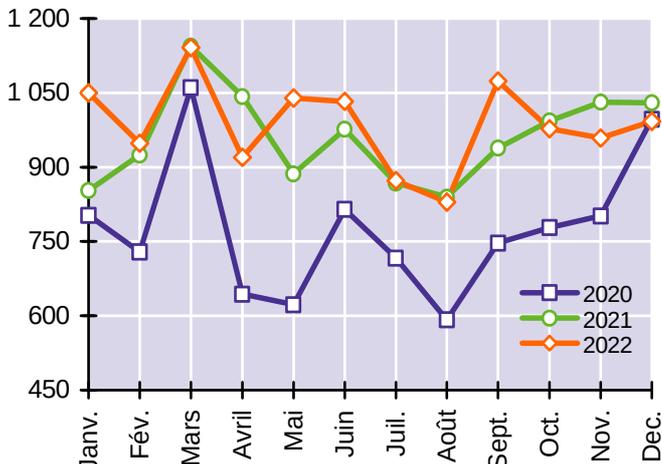
Trafic de marchandises de l'aéroport de Nantes : l'activité demeure bien orientée

L'aéroport Nantes Atlantique (neuvième aéroport métropolitain de fret) a enregistré en décembre 2022 un trafic de marchandises de 992 tonnes, en repli de 3,7 % par rapport à décembre 2021. En cumul annuel, le trafic de l'aéroport (11,9 milliers de tonnes) est supérieur à celui des deux années précédentes : + 2,7 % par rapport à 2021 et + 27,2 % par rapport à 2020. Ces progressions sont liées à la reprise des vols de fret entre Nantes et Hambourg, interrompus en 2017. Depuis novembre 2020, le béluca 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 dépit de ce nouveau trafic, les volumes de fret pris en charge par l'aéroport de Nantes sont peu importants dans le paysage national. En 2022, 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 %. Ces deux ratios sont identiques à ceux de 2021.

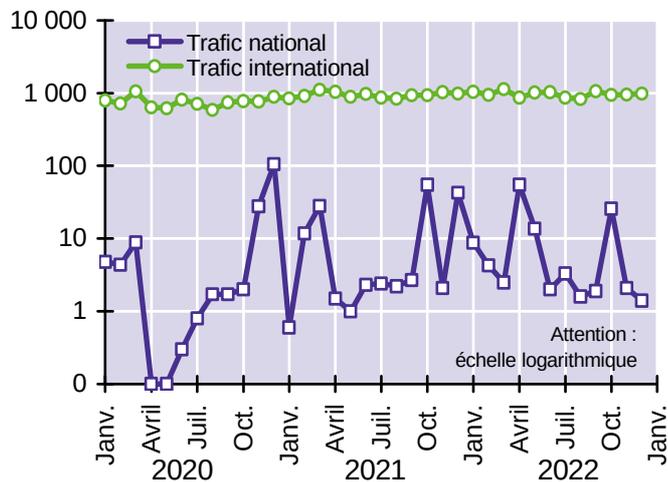
Graphique 21

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) 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 billettique, 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 a longtemps 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>

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

Publié le 13/12/2022

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 juin 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

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 2023