

Décembre 2023

## La conjoncture des transports en Pays de la Loire

### La vente en ligne et l'inflation ont des effets contraires sur les flux de marchandises

L'évolution de nos modes de vie, reposant de plus en plus sur les outils numériques (télétravail, visioconférence, e-commerce, ...) et le recul de la consommation dû à l'inflation ont de multiples impacts sur le secteur des transports et ses pendants (marchandises et voyageurs).

La mobilité individuelle, longtemps basée sur deux allers-retours quotidiens, est ainsi en forte baisse. Ce phénomène, engagé avant la pandémie de Covid-19, est à l'origine de gains environnementaux pour la société, financiers et temporels pour les individus. Mais il constitue un défi pour les gestionnaires de réseaux de transport dont le fonctionnement et les recettes commerciales sont en partie calibrés sur la semaine de travail à cinq jours.

L'essor structurel de la vente à distance et le repli conjoncturel des dépenses alimentaires perturbent également le transport de marchandises. Le commerce en ligne fait reporter la charge du dernier kilomètre sur les entreprises de messagerie. Inversement, la baisse de la consommation induit un recul de la demande de fret émanant de la grande distribution.

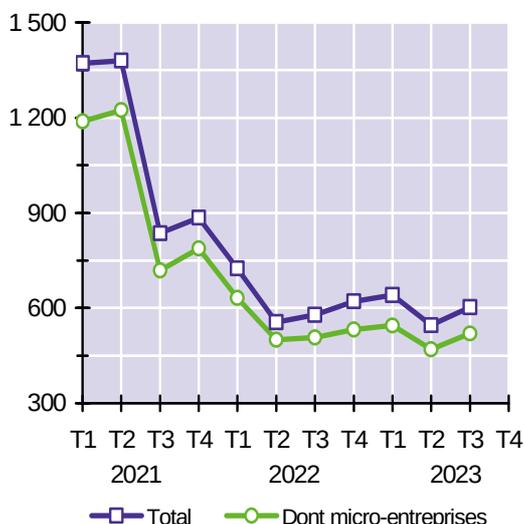
### Démographie des entreprises de transport : avec la fin des mesures de soutien de l'État liées à la pandémie, les défaillances économiques sont en hausse

Au 3<sup>e</sup> trimestre de 2023, les créations d'entreprises ont augmenté de 4,2 % par rapport à la même période de 2022. Les 602 nouvelles structures sont six fois supérieures à la moyenne des années 2010 (107 créations par trimestre), mais moitié moins nombreuses que pendant la crise sanitaire.

Avec douze cas de défaillances lors du 2<sup>e</sup> trimestre de 2023, la mortalité des entreprises de transport est en croissance de 50 % par rapport au même trimestre de 2022 et de 26 % en cumul annuel. La hausse est liée à l'arrêt des aides instaurées lors de la pandémie et au prix élevé des carburants.

Graphique 1

#### Créations d'entreprises de transport



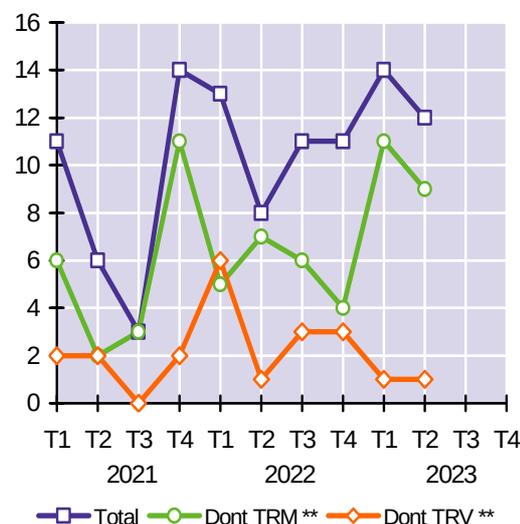
Source : Insee (répertoire Sirene)

\* 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)

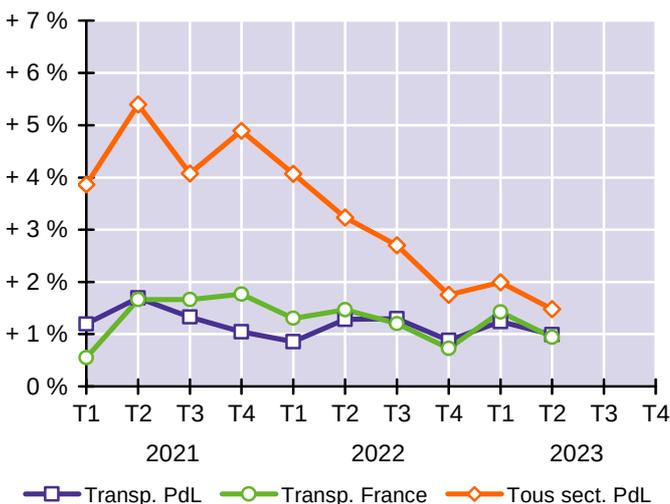
\* Les défaillances ne couvrent qu'une partie des cessations (en sont notamment exclues les cessions et fusions).

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

## Effectifs : la croissance de l'emploi est plus faible dans les transports que dans le reste de l'économie

À la fin du 2<sup>e</sup> trimestre de 2023, le secteur des transports et de l'entreposage comprenait 78 671 salariés hors intérim dans les Pays de la Loire, soit 1,0 % de plus qu'au même trimestre de 2022. Au niveau national, la progression des effectifs a été du même ordre (+ 0,9 %). Dans l'ensemble de l'économie régionale, l'emploi a été plus dynamique (+ 1,5 %). Les effectifs ont néanmoins reculé de 0,6 % dans le secteur de la construction qui est l'un des principaux clients des entreprises de transport.

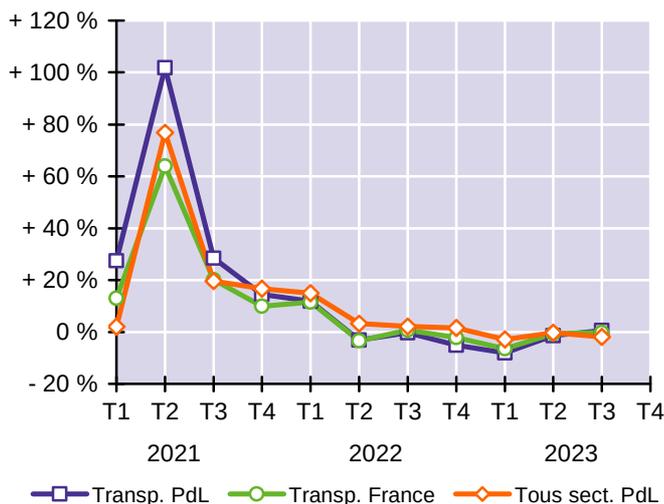
Graphique 3  
**Taux de croissance annuelle de l'emploi salarié**



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

Dans le secteur des transports et de l'entreposage, le travail temporaire représentait 5 948 emplois en équivalent temps plein à la fin du troisième trimestre de 2023. Ce nombre, encore jamais atteint dans la région, est en hausse de 0,5 % par rapport au troisième trimestre de 2022 et de 34 % par rapport au troisième trimestre de 2019 (antérieure à la pandémie de Covid-19). 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**

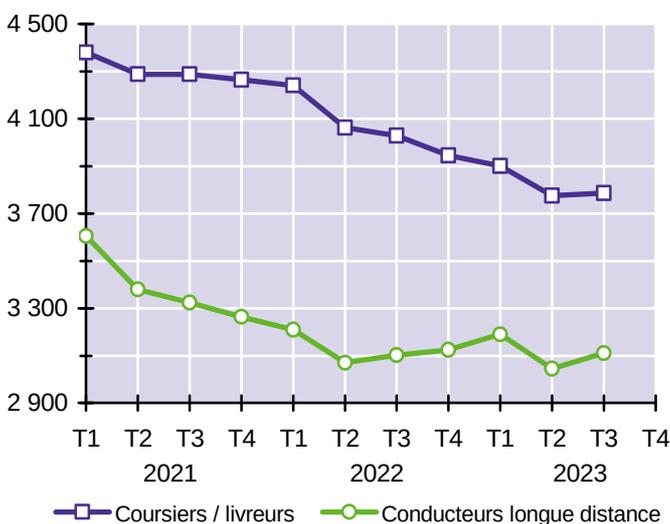


Source : Pôle emploi / Dares  
 Champ : volume de travail temporaire en équivalents temps plein

## Chômage : la décrue du nombre de conducteurs sans emploi et de l'activité partielle se poursuit

Au cours du troisième trimestre de 2023, Pôle emploi a recensé dans les Pays de la Loire 6 897 personnes postulant pour un métier de la conduite routière de marchandises (- 3,3 % en glissement annuel). Cette baisse du chômage, observée en continue au cours des huit derniers trimestres, n'a toutefois concerné que les coursiers et livreurs par tournées (- 6,0 %). Le nombre de conducteurs de poids lourds sur longue distance sans emploi s'est redressé de 0,3 %.

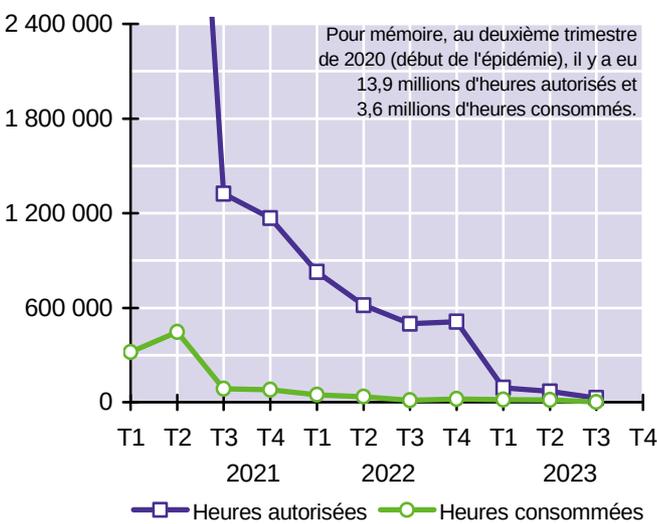
Graphique 5  
**Conducteurs routiers inscrits à Pôle emploi**



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

Pendant le troisième trimestre de 2023, 1 408 heures de chômage partiel ont été consommées dans le secteur des transports. C'est une chute de 89 % par rapport au même trimestre de 2022 et une division par trois par rapport au volume moyen de la dernière décennie (4 400 heures par trimestre de 2010 à 2019). Les transports n'ont représenté au troisième trimestre que 0,9 % de l'ensemble du recours à l'activité partielle dans les Pays de la Loire, contre 3,6 % un an auparavant.

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



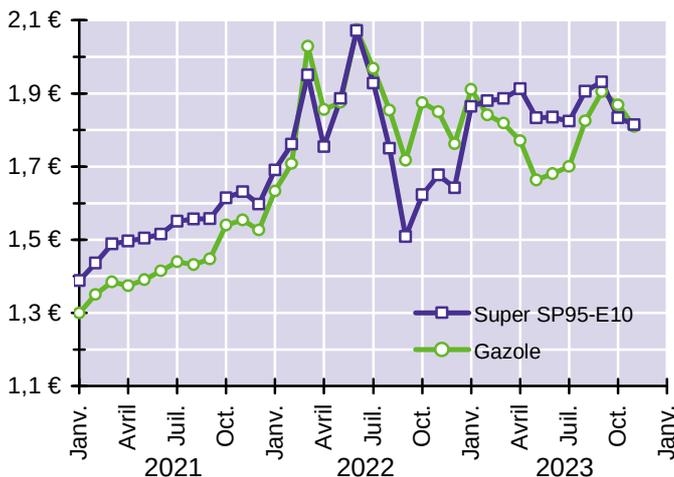
Source : Dares  
 Traitement : DREETS Pays de la Loire

## Prix de l'énergie : le gazole est de nouveau aussi cher que l'essence sans-plomb

En novembre 2023, le prix de vente au détail du litre des carburants automobiles s'est élevé, en moyenne sur le territoire national, à 1,814 € pour le super SP95-E10 (+ 8,2 % par rapport à novembre 2022) et à 1,809 € pour le gazole (- 2,2 %). L'écart de tarif entre les deux carburants s'est fortement réduit au cours des derniers mois. Comme en 2022, au début de la guerre en Ukraine, le phénomène serait la conséquence de l'embargo de l'UE sur le gazole russe qui oblige les économies européennes à trouver de nouvelles sources d'approvisionnement (USA, pays du Golfe, ...).

Graphique 7

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

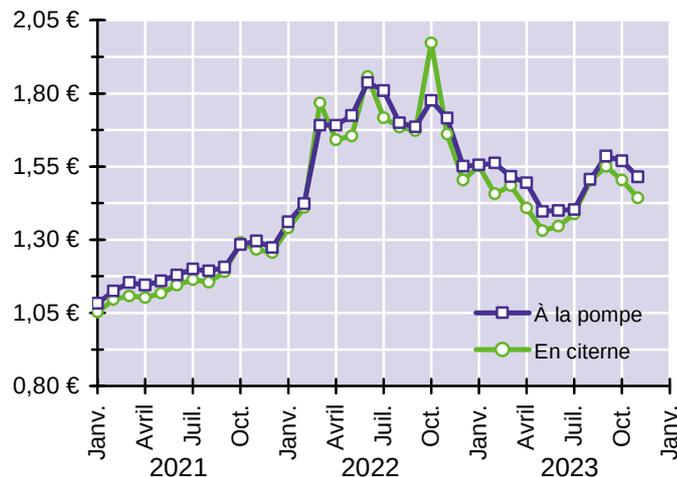


Source : Direction générale de l'Énergie et du Climat - Direm  
\* Prix à la pompe toutes taxes comprises (TVA, TICPE et autres taxes)

En novembre 2023, le prix du litre de gazole payé par les entreprises de transport routier (exempté de TVA) est d'environ 1,48 € en moyenne sur l'ensemble du territoire français. Par rapport à novembre 2022, il a reculé de 12 % pour le gazole à la pompe et de 13 % pour celui livré aux transporteurs par camion citerne. Le recul des tarifs au cours des derniers mois s'explique par la baisse des cours mondiaux de pétrole brut (alimentée par la perte d'influence des pays de l'Opep) et par les opérations de carburants à prix coûtant réalisées par la grande distribution.

Graphique 8

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



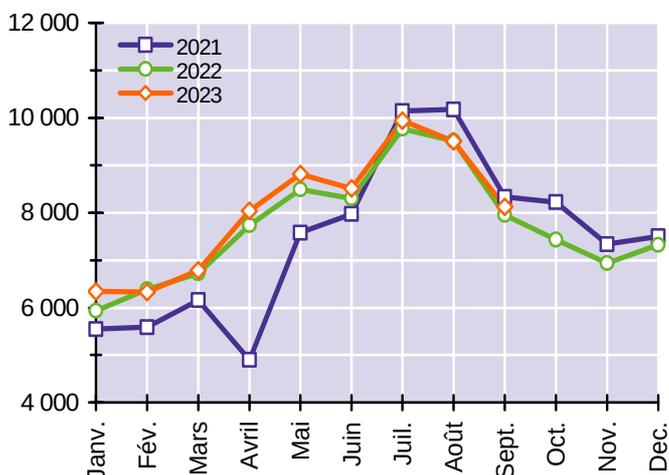
Source : Comité national routier

## Trafics autoroutiers : le recul de la consommation pèse sur la circulation des poids lourds

En septembre 2023, ASF et Cofiroute ont comptabilisé 8,13 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 7,95 millions douze mois plus tôt (+ 2,3 %). Ce rebond, lié à la persistance d'une météo estivale propice aux trafics de loisirs, prolonge la croissance initiée en début d'année qui était due à la baisse des prix du gazole (cf. graphique 7). En cumul annuel, les trafics ont stagné par rapport aux douze mois précédents (+ 0,2 %) mais sont supérieurs de 1,8 % à ceux d'avant la pandémie.

Graphique 9

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

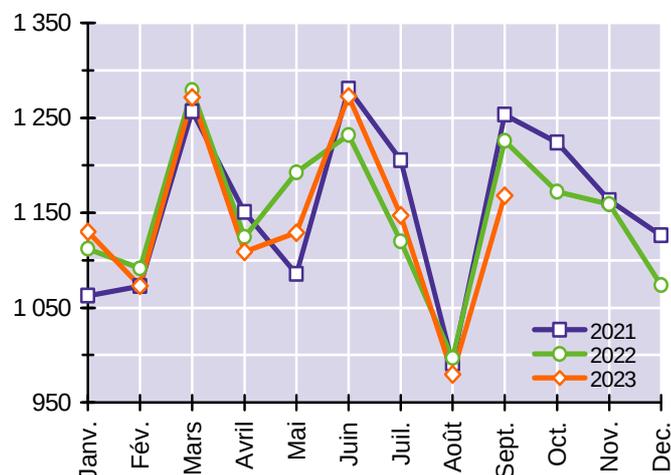


Sources : ASF et Cofiroute (comptages des entrées et sorties aux gares de péage du réseau autoroutier concédé des Pays de la Loire)

1,17 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 2023, représentant une baisse de 4,7 % par rapport à septembre 2022 (1,23 million). Ce repli, qui fait suite à celui du mois d'août (- 1,7 %), est un effet de la baisse du chiffre d'affaires de la grande distribution, majoritairement approvisionnée par poids lourds. En raison du contexte inflationniste, la plupart des postes de dépenses des ménages (alimentation, énergie, biens manufacturés, textile) sont en recul.

Graphique 10

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

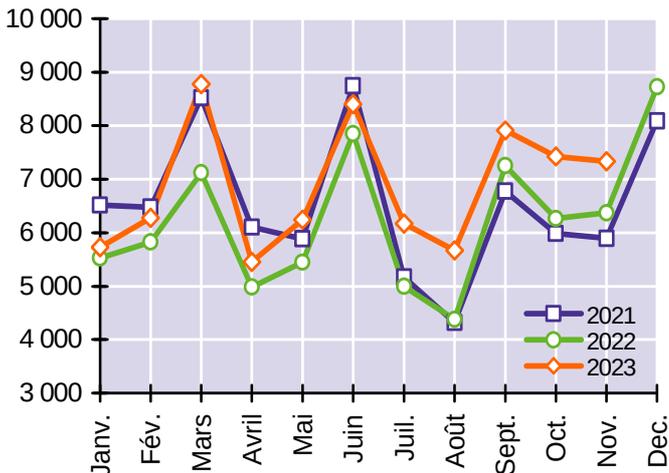


## Immatriculations de véhicules neufs : la reprise des ventes est vive mais incomplète

En novembre 2023, 7 332 voitures neuves ont été immatriculées dans les Pays de la Loire, en hausse de 15 % par rapport à novembre 2022. Cette croissance confirme les progressions des quinze mois précédents qui intervenaient après quatorze reculs d'affilée. En cumul annuel, les immatriculations ont augmenté de 14 % par rapport aux douze mois précédents mais sont en retrait de 13 % par rapport à la période de décembre 2018 à novembre 2019. En novembre, pour la dixième fois de suite, il s'est vendu plus de voitures électriques (20 %) que de diesels (13 %).

Graphique 11

### Immatriculations de voitures particulières neuves

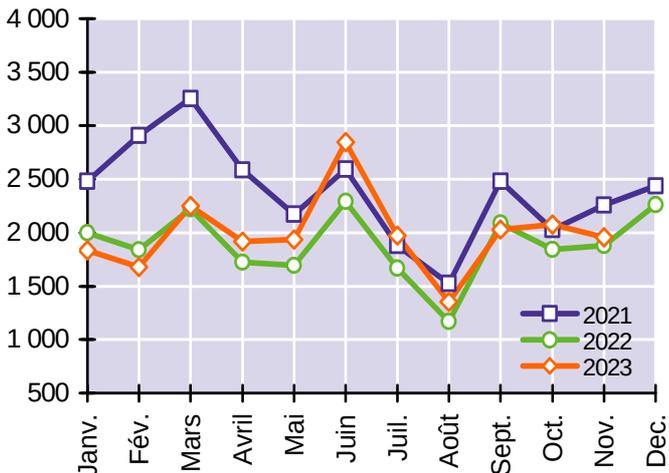


Source : ministère de la Transition écologique - RSVéRo (Répertoire Statistique des Véhicules Routiers)

Sur le marché des véhicules destinés aux transports de marchandises (utilitaires dérivés de voitures particulières, camionnettes, camions, tracteurs routiers et remorques lourdes), les immatriculations ont augmenté de 4,0 % en novembre. En cumul annuel, elles ont progressé de 5,5 %. Il y a un an, elles étaient en chute de 22 %, sous l'effet des difficultés d'approvisionnement des constructeurs et de la hausse des délais de livraison. Il est attendu dans les prochains mois une baisse des ventes en raison de la forte augmentation du prix des véhicules.

Graphique 12

### Immatriculations de véhicules utilitaires neufs



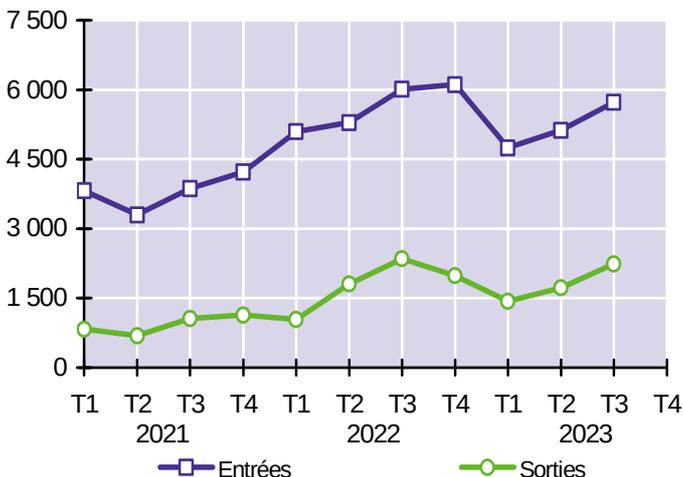
## Trafic du port de Nantes Saint-Nazaire : l'activité s'est repliée pour le second trimestre consécutif

Au troisième trimestre de 2023, le trafic extérieur du Grand port maritime s'est élevé à 8,0 millions de tonnes (- 4,7 % par rapport au troisième trimestre de 2022). Ce recul intervient après celui de 3,5 % (évolution révisée) du trimestre précédent qui faisait suite à cinq trimestres consécutifs de hausse. Les vrac liquides (pétrole brut, produits raffinés et gaz naturel) sont restés stables par rapport au même trimestre de 2022 (+ 0,6 %). Ils ont représenté au troisième trimestre 76 % de l'activité du port. C'est la part la plus élevée depuis trois décennies (77 % lors du deuxième trimestre de 1993). En

cumul annuel, le trafic extérieur du port s'est établi à 29,1 millions de tonnes (+ 8,0 % par rapport aux douze mois précédents). Les vrac liquides ont augmenté de 20 %, la croissance des entrées de pétrole brut ayant plus que compensé le recul des flux de gaz naturel. Les vrac solides se sont en revanche repliés de 18 %, sous l'effet de la baisse des ventes de céréales (concurrencées par la Russie) et des importations de charbon (liée à la douceur de l'hiver 2022-2023). Les marchandises diverses se sont repliées de 3 %, malgré la hausse de 17 % du trafic roulier.

Graphique 13

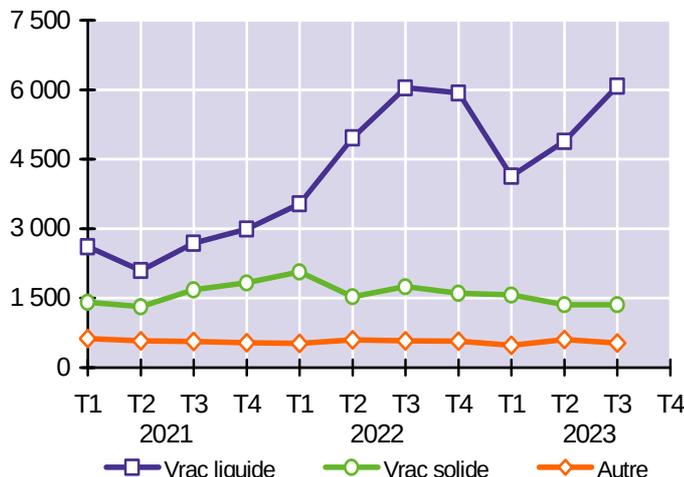
### Trafic extérieur par sens (en milliers de tonnes)



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

Graphique 14

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



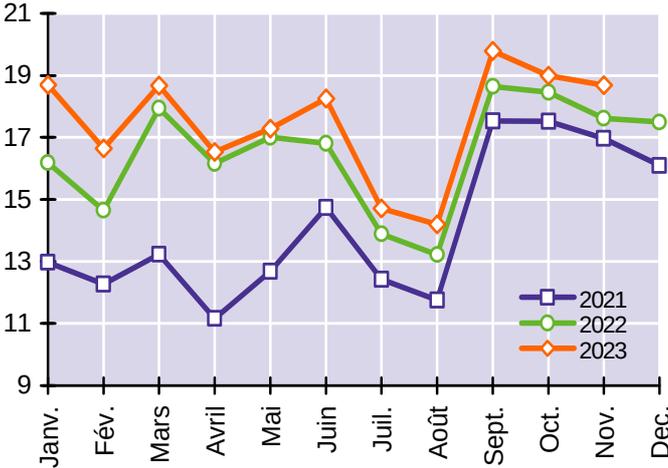
## Transports collectifs urbains : la fréquentation peine à retrouver son niveau pré-pandémique

En novembre 2023, 18,7 millions de voyages ont été recensés dans les trois principaux réseaux de transports publics des Pays de la Loire (Nantes, Angers et Le Mans), soit une hausse de 6,0 % par rapport à novembre 2022. En année glissante, le nombre de voyages a augmenté de 6,7 % (et de 12 % dans la seule ville d'Angers, en raison de l'extension du réseau de tramways). Par rapport aux douze mois ayant précédé l'épidémie de Covid-19 (décembre 2018 à novembre 2019), la fréquentation est en recul de 4,4 %. Cette perte de clientèle est la conséquence de la baisse des flux de

voyageurs observée dans plusieurs villes françaises. La mobilité des habitants de Nantes Métropole est ainsi passée de 4,2 déplacements quotidiens en 2015 à 3,4 en 2022 (- 20 %). Cette tendance a concerné chaque classe d'âge, l'ensemble des motifs de déplacement et la plupart des modes. Elle provient du développement du télétravail, de la visioconférence, des achats en ligne et de la livraison de repas à domicile. Selon l'Auran, elle pourrait également être liée aux préoccupations sanitaires des personnes âgées ainsi qu'à l'hyperconnexion des adolescents et des jeunes adultes.

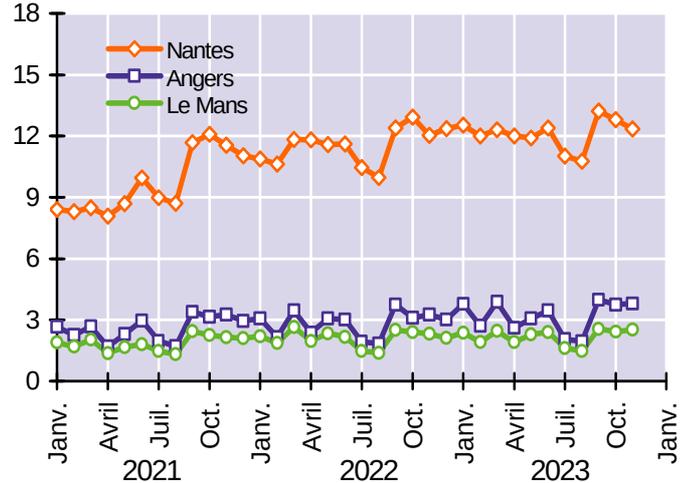
Graphique 15

### 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)

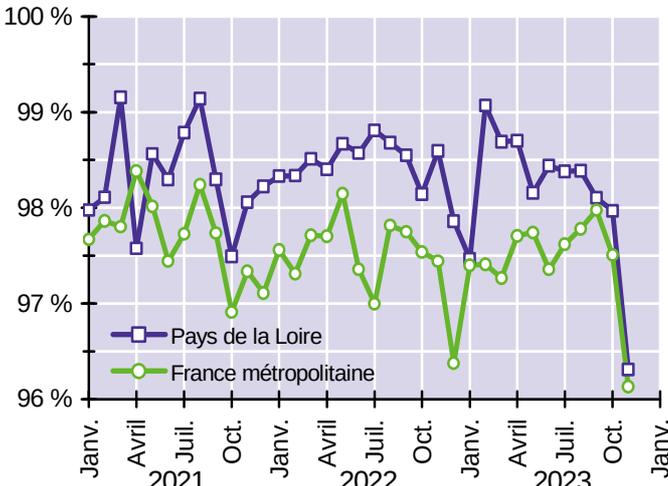
## Transports ferroviaires : la chute automnale de la qualité de service a été plus forte que d'habitude

En novembre 2023, la régularité des lignes ferroviaires gérées par la Région des Pays de la Loire et exploitées par SNCF Voyageurs sous la marque TER (Transport Express Régional) a fortement reculé. 3,7 % des 13 581 trains programmés au cours du mois ont été supprimés, contre 1,7 % lors des dix premiers mois de l'année et 1,5 % au cours de l'ensemble de 2022. Cette baisse de la régularité est principalement due aux conditions météorologiques (tempêtes et inondations). Les Hauts-de-France (6,8 %) et la Nouvelle Aquitaine (5,4 %) ont été les plus touchés.

La ponctualité du TER s'est également très nettement dégradée au cours de l'automne. En novembre 2023, la part des trains ayant eu plus de 5 minutes de retard s'est élevée à 14,7 % contre 6,7 % au cours des dix premiers mois de l'année et 6,5 % pendant l'ensemble de 2022. C'est un niveau inédit depuis près de quatre ans (17,8 % en décembre 2019). Il s'explique par des phénomènes saisonniers (ouverture de la chasse entraînant des collisions avec des animaux et chute des feuilles mortes à l'origine du patinage et de l'enrayage des roues) et par une météo particulièrement défavorable.

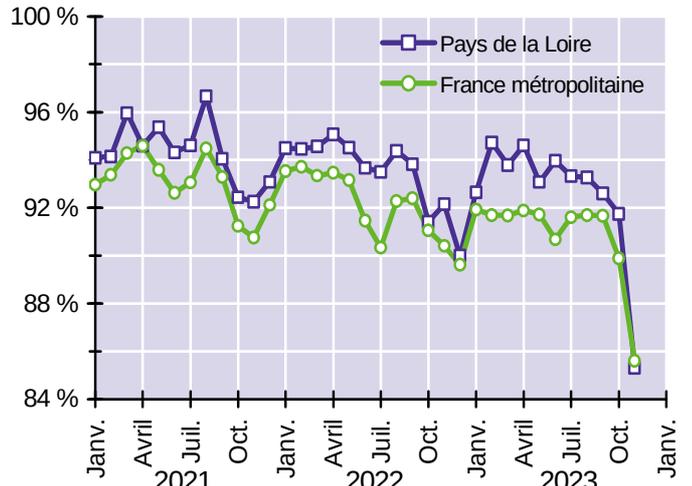
Graphique 17

### Taux de régularité des lignes TER



Graphique 18

### Taux de ponctualité des lignes TER



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

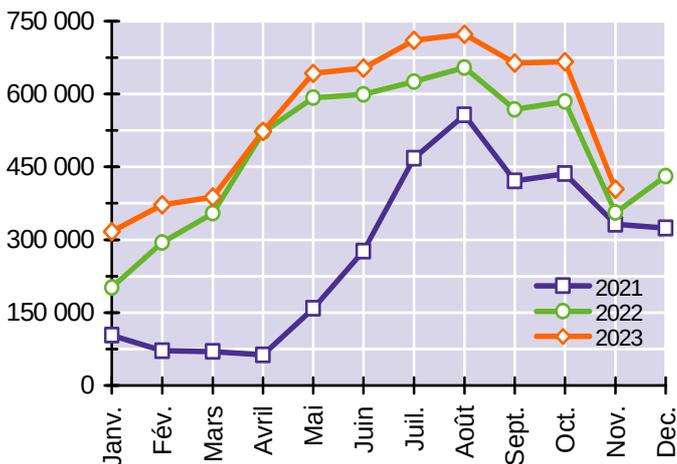
## Trafic de voyageurs de l'aéroport de Nantes : la reprise post-Covid est encore incomplète

L'aéroport Nantes Atlantique (huitième aéroport métropolitain de voyageurs) a enregistré en novembre 2023 un trafic commercial de 404 323 passagers (hors transit). C'est 13 % de plus qu'en novembre 2022. L'activité reste cependant inférieure à celle d'avant la pandémie de Covid-19, en baisse de 11 % par rapport à novembre 2019. Le recul du trafic a été deux fois plus faible dans l'ensemble des aéroports français (- 6 %). Au cours des douze derniers mois, la fréquentation de Nantes Atlantique (6,5 millions de

passagers) a augmenté de 15 %. Elle a été, en revanche, 9 % inférieure à la période pré-pandémique (de décembre 2018 à novembre 2019). Ce redressement partiel de la fréquentation s'est accompagné d'une montée des infractions relatives à l'interdiction des vols entre minuit et six heures du matin. 243 dossiers de non-respect du couvre-feu dans le ciel nantais ont ainsi été instruits par l'Acnusa (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) en 2023. C'est 8 % de plus qu'en 2022.

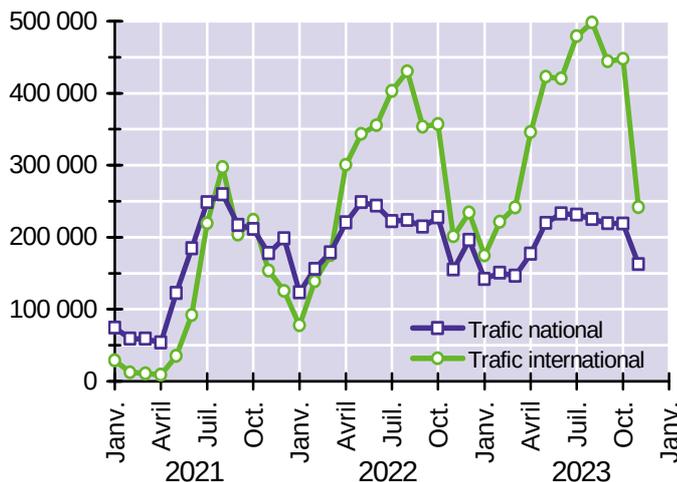
Graphique 19

### 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)

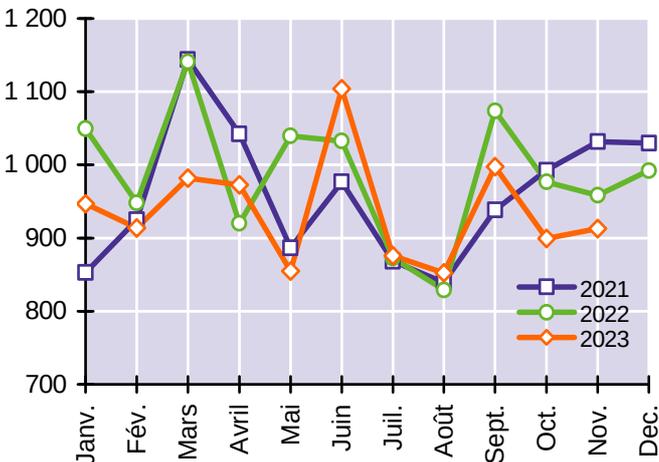
## Trafic de marchandises de l'aéroport de Nantes : l'activité est orientée à la baisse

L'aéroport Nantes Atlantique (neuvième aéroport métropolitain de fret) a enregistré en novembre 2023 un trafic de marchandises de 913 tonnes, en recul de 4,7 % par rapport à novembre 2022. En cumul annuel, le trafic de l'aéroport (11,3 milliers de tonnes) a été inférieur de 4,8 % à celui des douze mois précédents. Cette période de baisse, qui a débuté il y a dix mois, est la première depuis quatre ans. Elle est liée à la dépendance de l'activité fret de l'aéroport à l'industrie aéronautique. En effet, l'essentiel des flux est

constitué de livraisons par l'avion cargo Béluga XL de caissons centraux de voilure de la famille des Airbus A320 (fabriqués à Bougenais) à l'usine d'Hambourg. L'avionneur, qui a deux autres sites de production dans l'estuaire de la Loire (à Montoir-de-Bretagne et à Saint-Nazaire), est confronté à une pénurie de matières premières et de main-d'œuvre qui le conduit actuellement à réduire ses cadences de production, en dépit d'un carnet de commandes historiquement élevé.

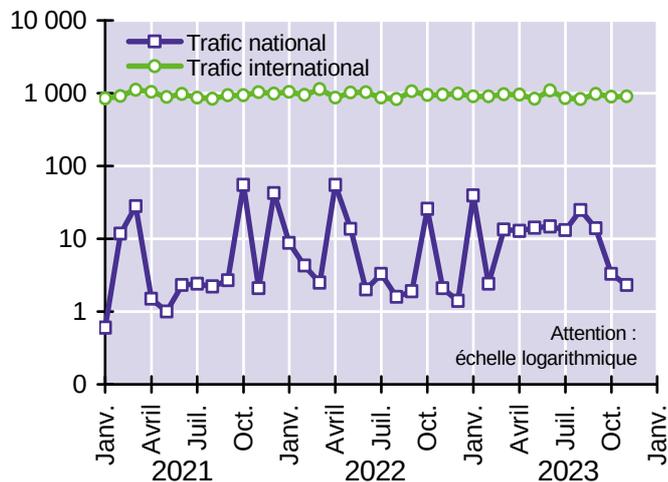
Graphique 21

### 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 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>

**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 | 56.1 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 | 57.6 ko) [Télécharger]

Prochaine parution de la note de conjoncture : fin mars 2024

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 2023