

## La conjoncture des transports en Pays de la Loire

### L'activité se heurte au prix élevé de l'essence et aux tensions chroniques de recrutement

Dans une période de forte inflation qui amène les ménages modestes à procéder à des arbitrages entre les déplacements de loisir, l'alimentation et le logement, les flux de biens et de personnes ont été touchés par le tassement de la demande de transport et le maintien des tarifs élevés de l'énergie. Ce contexte économique est propice au changement des comportements de mobilité, au verdissement des trafics et plus globalement à la transition écologique.

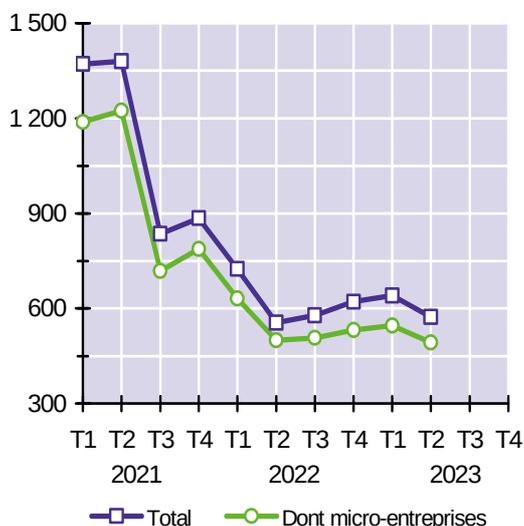
La plupart des tendances du secteur des transports postérieures à la crise sanitaire ont perduré en 2023. Elles sont marquées par l'éclatement de la bulle du micro-entrepreneuriat de la livraison à domicile, l'accroissement des défaillances de sociétés, la pénurie structurelle de main d'œuvre (conduite routière, maintenance du matériel ferroviaire, ...), le redressement des ventes de véhicules neufs, l'essor de la mobilité électrique, le maintien de la dépendance de l'activité portuaire aux trafics énergétiques, la baisse de la mobilité individuelle et le retour progressif de la fréquentation des transports collectifs à son niveau pré-pandémique.

#### 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 2<sup>e</sup> trimestre de 2023, les créations d'entreprises ont augmenté de 3,2 % par rapport à la même période de 2022. Les 573 nouvelles structures sont cinq fois supérieures à la moyenne des années 2010 (107 créations par trimestre). Elles sont néanmoins moitié moins nombreuses que pendant la pandémie où la fermeture des restaurants avait stimulé les micro-entreprises de livraison de repas.

Avec quatorze cas de défaillances lors du deuxième trimestre de 2023, la mortalité des entreprises de transport est en hausse de 50 % par rapport au même trimestre de 2022 et de 26 % en cumul annuel.

Graphique 1  
Créations d'entreprises de transport

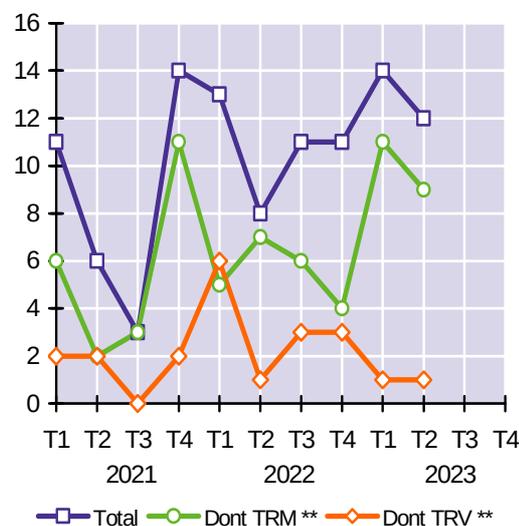


Source : Insee (répertoire Sirene)

\* 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

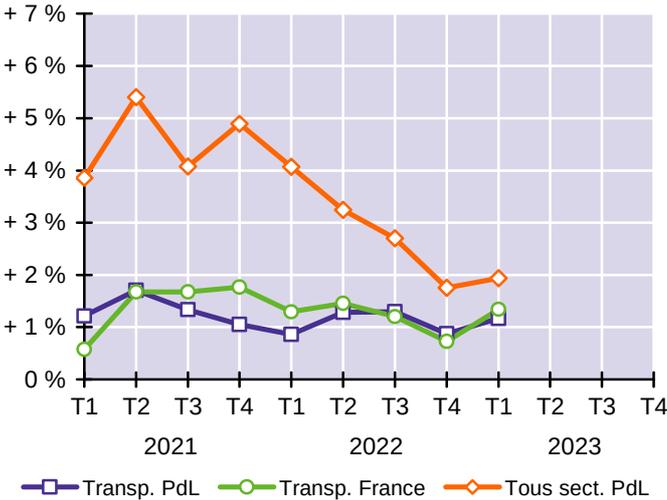


Source : Banque de France (date de jugement)

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

À la fin du 1<sup>er</sup> trimestre de 2023, le secteur des transports et de l'entreposage comprenait 77 705 salariés hors intérim dans les Pays de la Loire, soit 1,2 % de plus qu'au même trimestre de 2022. Au niveau national, la progression des effectifs a été du même ordre (+ 1,3 %). Dans l'ensemble de l'économie régionale, la croissance de l'emploi a été vigoureuse (+ 1,9 %). Cependant, les effectifs ont reculé de 0,1 % dans la construction et les industries agro-alimentaires, qui sont les principaux clients des entreprises de transport.

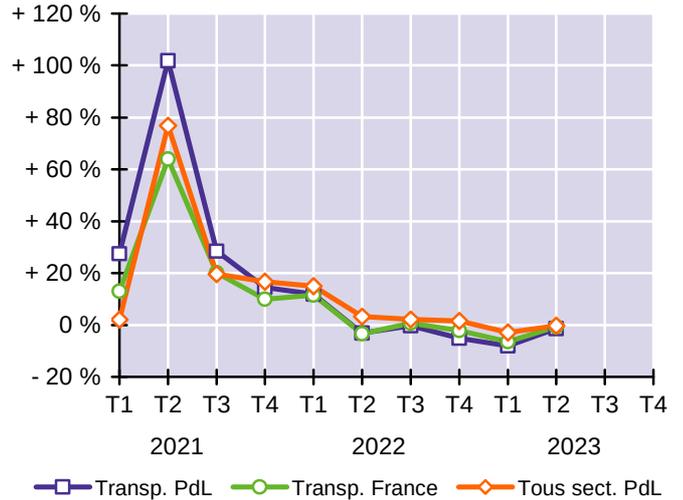
Graphique 3  
Taux de croissance annuelle de l'emploi salarié



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

Dans le secteur des transports et de l'entreposage, le travail temporaire représentait 5 376 emplois en équivalent temps plein à la fin du deuxième trimestre de 2023. Ce nombre est en baisse de 1,4 % par rapport au deuxième trimestre de 2022. L'intérim est toutefois supérieur d'un quart à son niveau d'avant crise sanitaire (4 273 ETP au quatrième trimestre de 2019). Les Pays de la Loire rassemblent 4,9 % 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

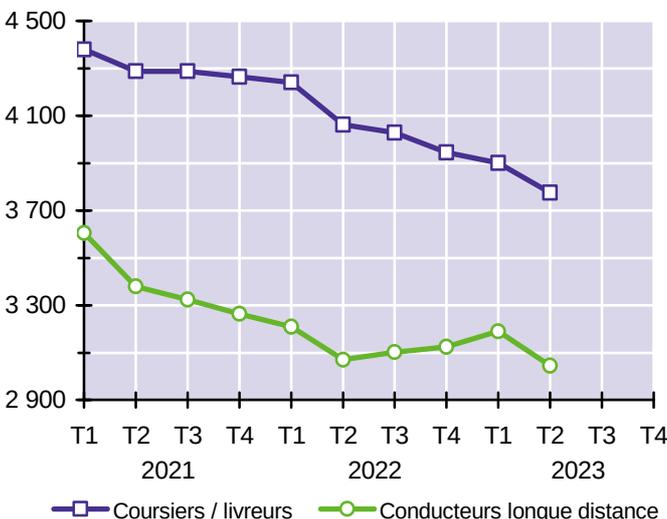


Source : Pôle emploi / Dares  
Champ : volume de travail temporaire en équivalents temps plein

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

Au cours du deuxième trimestre de 2023, Pôle emploi a recensé dans les Pays de la Loire 6 821 personnes postulant pour un métier de la conduite routière de marchandises (- 4,4 % en glissement annuel). La baisse du chômage n'a pas concerné avec la même ampleur les deux principales professions de personnels roulants : elle a été nettement plus forte pour les coursiers et livreurs par tournées (- 7,1 %) que pour les conducteurs de poids lourds sur longue distance (- 0,8 %).

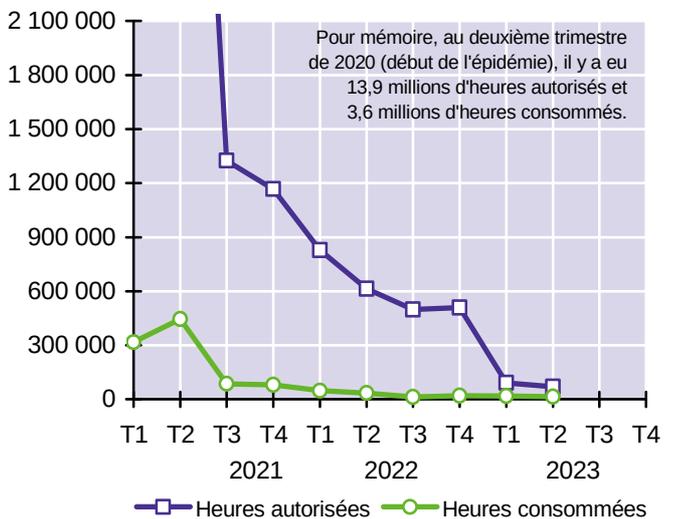
Graphique 5  
Conducteurs routiers inscrits à Pôle emploi



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

Pendant le deuxième trimestre de 2023, 14 079 heures de chômage partiel ont été consommées dans le secteur des transports. C'est une baisse de 60 % par rapport au même trimestre de 2022 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 deuxième trimestre 3,4 % des heures consommées dans la région, contre 4,8 % un an auparavant.

Graphique 6  
Chômage partiel dans le secteur des transports



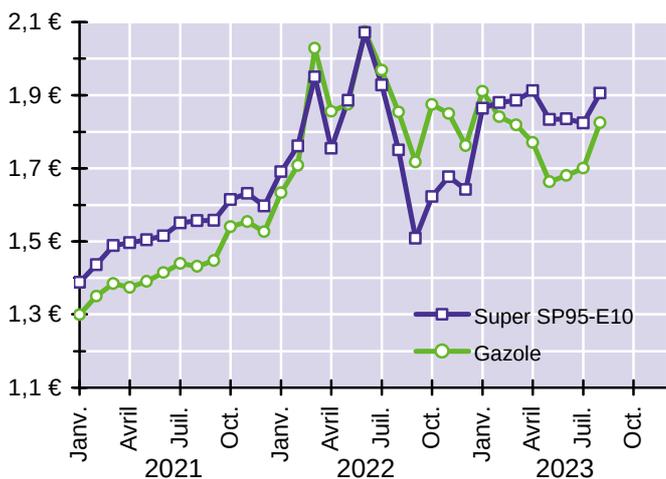
Source : Dares  
Traitement : DREETS Pays de la Loire

## Prix de l'énergie : le gazole, carburant majoritaire, demeure moins cher qu'il y a un an

En août 2023, le prix de vente au détail du litre des carburants automobiles s'est élevé, en moyenne sur le territoire national, à 1,91 € pour le super SP95-E10 (+ 8,9 % par rapport à août 2022) et à 1,82 € pour le gazole (- 1,6 %). En début d'année, des achats (aux USA et au Moyen-Orient) substitutifs au gazole russe avaient fait baisser les tarifs de 25 centimes. Le diesel équipe encore 58 % du parc automobile régional. Les prix du sans-plomb et du gazole ont nettement augmenté au cours de l'été, sous l'effet de la baisse de production pétrolière de l'Arabie Saoudite (premier producteur mondial).

Graphique 7

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

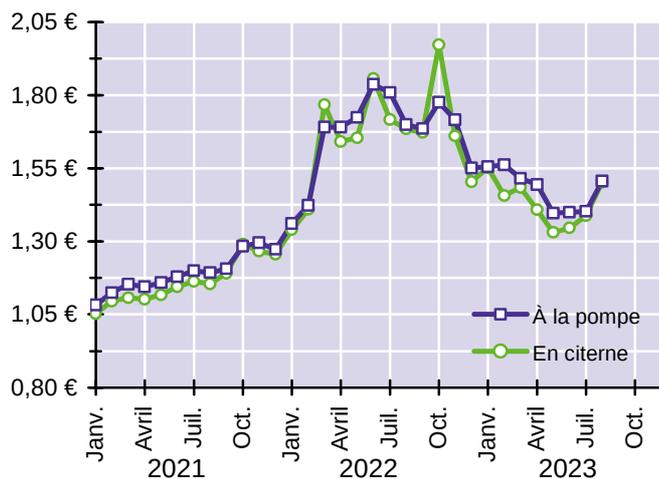


Source : Direction générale de l'Énergie et du Climat - Direm  
\* Prix à la pompe toutes taxes comprises (TVA, TICPE et autres taxes)

En août 2023, le prix du litre de gazole payé par les entreprises de transport routier (exempté de TVA) est d'environ 1,50 € en moyenne sur l'ensemble du territoire français. Par rapport à août 2022, il a reculé de 11,4 % pour le gazole à la pompe et de 10,8 % 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 France, pour des raisons de coût, la part des approvisionnements en cuve interne est en recul (71 % en 2015, 65 % en 2022).

Graphique 8

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



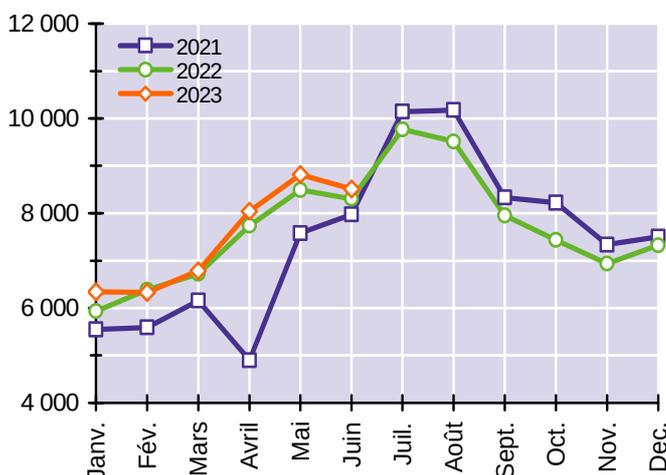
Source : Comité national routier

## Trafics autoroutiers : au printemps, le recul des prix à la pompe a alimenté la reprise des flux

En juin 2023, ASF et Cofiroute ont comptabilisé 8,51 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 8,30 millions douze mois plus tôt (+ 2,5 %). Ce rebond, déjà observé en mars (+ 1,0 %), en avril (+ 3,9 %) et en mai (+ 3,8 %) est à relier à la forte baisse des prix du gazole à la pompe en début d'année (cf. graphique 7). En cumul annuel, les trafics se sont repliés de 1,6 % par rapport aux douze mois précédents mais demeurent supérieurs à ceux d'avant la pandémie.

Graphique 9

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

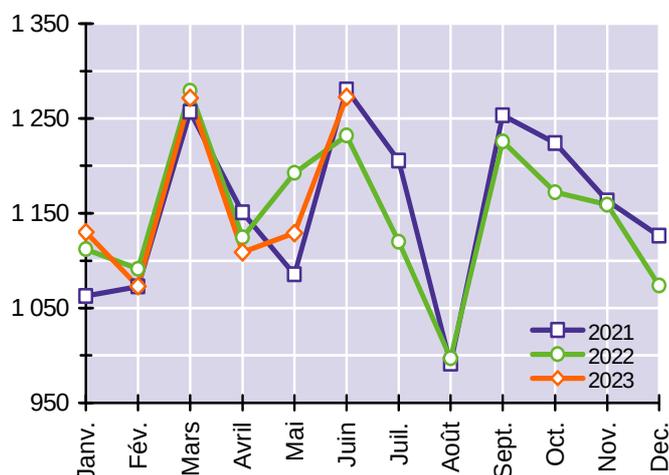


Sources : ASF et Cofiroute (comptages des entrées et sorties aux gares de péage du réseau autoroutier concédé des Pays de la Loire)

1,27 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 juin 2023, représentant une hausse de 3,3 % par rapport à juin 2022 (1,23 million). À l'instar des voitures, la circulation des poids lourds a souffert en 2022 du prix élevé des carburants, qui représente un quart du coût de revient des entreprises de transport. Au cours des derniers mois, elle a peiné à se redresser en liaison avec la baisse du chiffre d'affaires de la grande distribution, majoritairement approvisionnée par PL.

Graphique 10

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

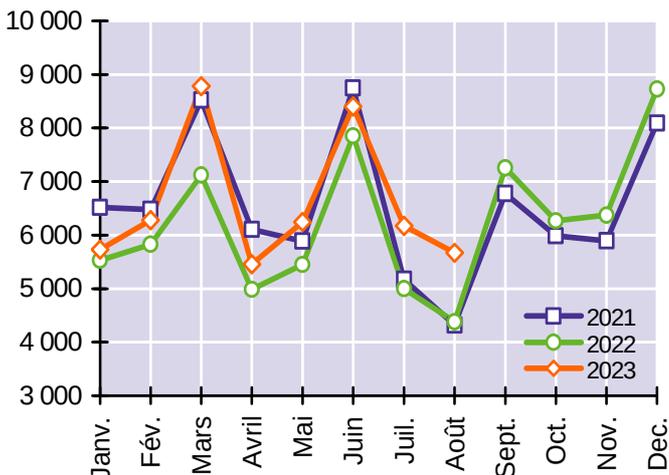


## Immatriculations de véhicules neufs : la reprise des ventes de voitures et d'utilitaires est vive

En août 2023, 5 667 voitures neuves ont été immatriculées dans les Pays de la Loire, en hausse de 29 % par rapport à août 2022. Cette croissance confirme les progressions des douze mois précédents qui intervenaient après quatorze reculs d'affilée. En cumul annuel, les immatriculations ont augmenté de 12 % par rapport à la période de septembre 2021 à août 2022. En août, pour la septième fois de suite, il s'est vendu plus de voitures électriques (19 %) que de diesels (12 %). Avec 57 % des immatriculations, le sans plomb est la motorisation préférée des acheteurs de voiture.

Graphique 11

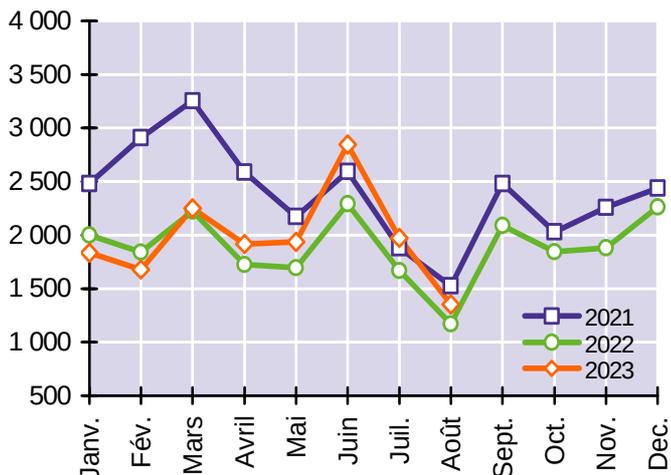
### Immatriculations de voitures particulières neuves



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 16 % en août. Cette sixième hausse consécutive fait suite à une série de dix-huit replis qui était la plus longue depuis au moins 1990. En cumul annuel, les immatriculations sont désormais stables (+ 0,2 %). Il y a un an, elles étaient en chute de 22 %, principalement sous l'effet des difficultés d'approvisionnement des constructeurs.

Graphique 12

### Immatriculations de véhicules utilitaires neufs



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

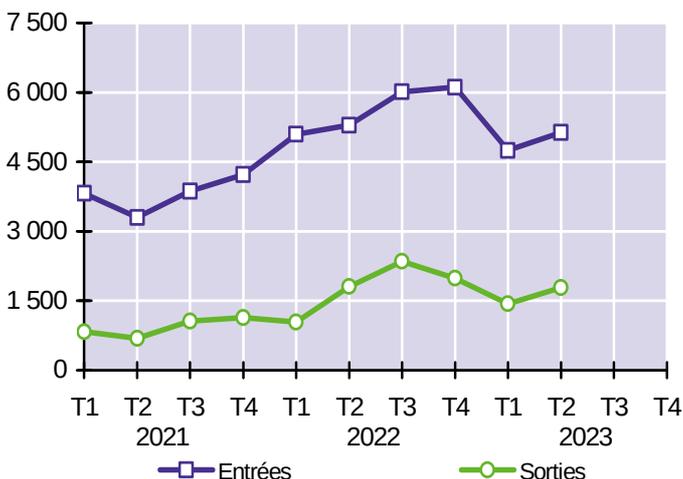
## Trafic du port de Nantes Saint-Nazaire : au 2<sup>e</sup> trimestre, l'activité s'est stabilisée à un haut niveau

Au 2<sup>e</sup> trimestre de 2023, le trafic extérieur du Grand port maritime s'est élevé à 6,9 millions de tonnes (- 2,5 % par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre de 2022). Ce recul intervient après le redressement des cinq trimestres précédents qui faisait suite à six trimestres consécutifs de baisse due à la chute de la demande énergétique pendant la pandémie de Covid-19. Les vracs liquides ont représenté 72 % de l'activité du port au 2<sup>e</sup> trimestre. Ils sont restés stables par rapport au même trimestre de 2022 : le dynamisme des entrées de pétrole brut et des sorties de produits raffinés a été compensé par le recul

des importations de gaz naturel dû à un arrêt technique de quinze jours en juin du terminal méthanier de Montoir. En cumul annuel, le trafic extérieur du port s'est établi à 29,6 millions de tonnes (+26 % par rapport aux douze mois précédents). En liaison avec l'interruption du raffinage pétrolier en 2021, les vracs liquides ont augmenté de moitié. Les vracs solides se sont en revanche repliés de 12 %, 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). Les marchandises diverses se sont stabilisées.

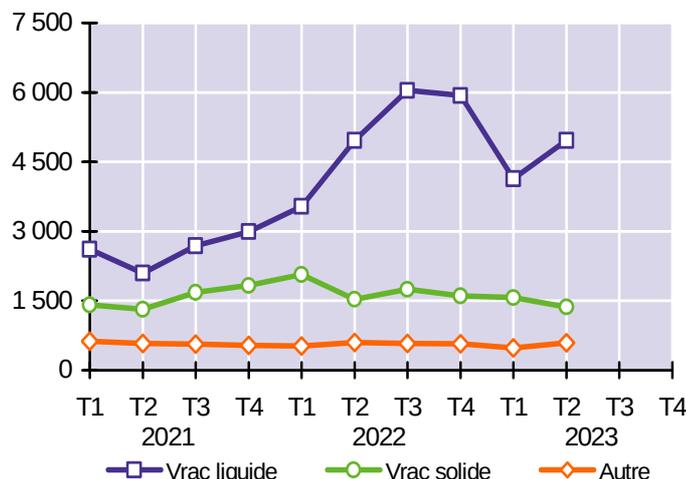
Graphique 13

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



Graphique 14

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



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

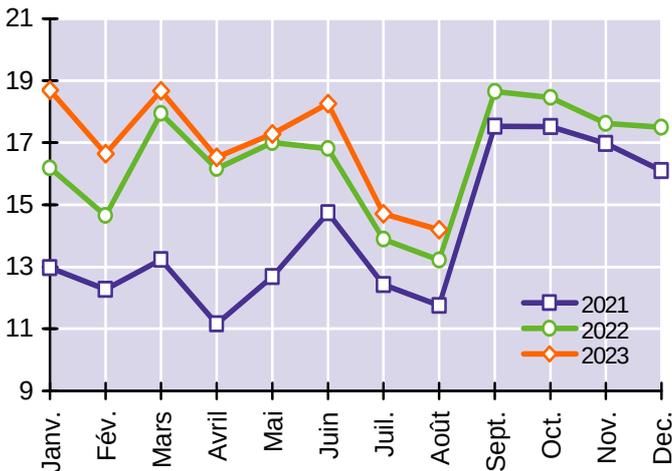
## Transports collectifs urbains : la fréquentation se rapproche de son niveau pré-pandémique

En août 2023, 17,3 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 comparée à août 2022 (+ 7,4 %), la fréquentation reste inférieure à celle d'avant l'épidémie de Covid-19 (- 6,3 % par rapport à août 2019). En année glissante, le nombre de voyages a augmenté de 6,8 % (+ 7,0 % à Nantes, + 8,8 % à Angers et + 3,2 % au Mans). Cette croissance est à relier au prix élevé des carburants automobiles. La théorie économique estime en effet qu'une hausse de 10 % des tarifs à la pompe

provoque une baisse d'environ 3 % des déplacements en voiture, susceptible de profiter, par report modal, aux transports en commun et aux mobilités douces. Par rapport aux douze mois ayant précédé la pandémie (septembre 2018 à août 2019), la fréquentation est en recul de 5,2 %. Cette perte de clientèle provient essentiellement de la pérennisation du télétravail. Le relèvement du remboursement des abonnements de transport des agents publics (de 50 % à 75 %), effective depuis le 1<sup>er</sup> septembre, devrait agir favorablement sur la fréquentation des bus et des tramways.

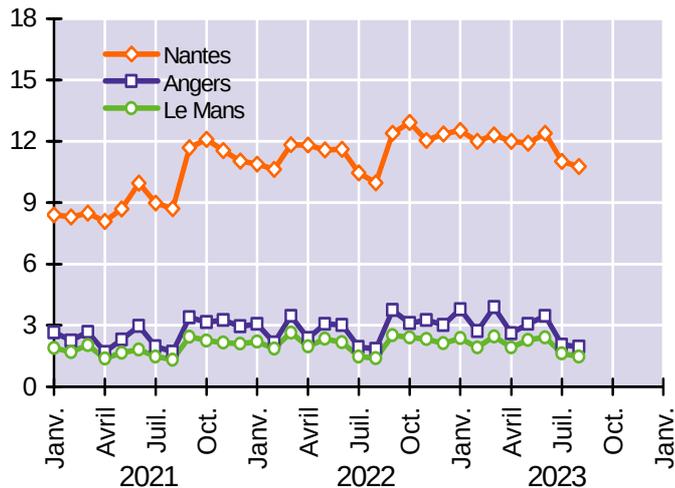
Graphique 15

### 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)

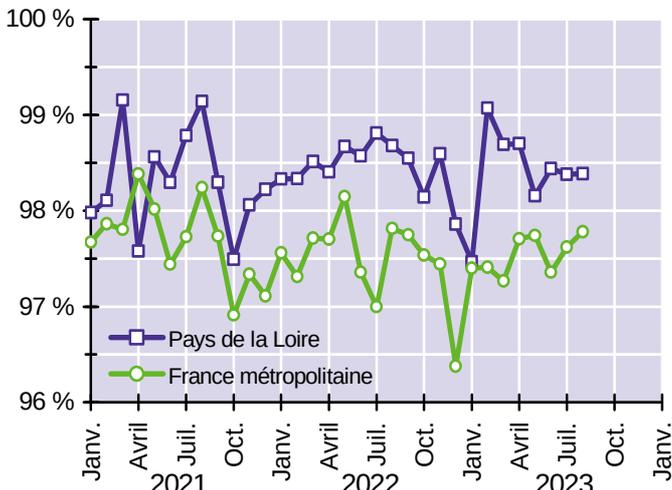
## Transports ferroviaires : la qualité de service du TER demeure meilleure qu'en France

En août 2023, dans une offre de transport légèrement plus faible qu'un an auparavant (- 0,9 % par rapport à août 2022), 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 stagné. 1,6 % des 13 157 trains programmés au cours du mois ont été supprimés, soit le même ratio que lors des sept premiers mois de l'année et qu'au cours de l'ensemble de 2022. La régularité est demeurée plus élevée que dans les autres régions métropolitaines (2,2 %).

La ponctualité du TER s'est dégradée. En août 2023, la part des trains ayant eu plus de 5 minutes de retard s'est élevée à 6,7 % contre 6,3 % au cours des sept premiers mois de l'année et 6,5 % pendant l'ensemble de 2022. Cependant, la ponctualité des trains ayant circulé en Pays de la Loire a été, là aussi, meilleure qu'en France métropolitaine (8,3 %). Selon cet indicateur, la Bretagne (5,4 %) et le Grand Est (5,6 %) sont aux premiers rangs des treize régions de métropole. En bas de ce classement, l'Occitanie et la Provence-Alpes-Côte d'Azur ont eu plus de 13 % de TER en retard.

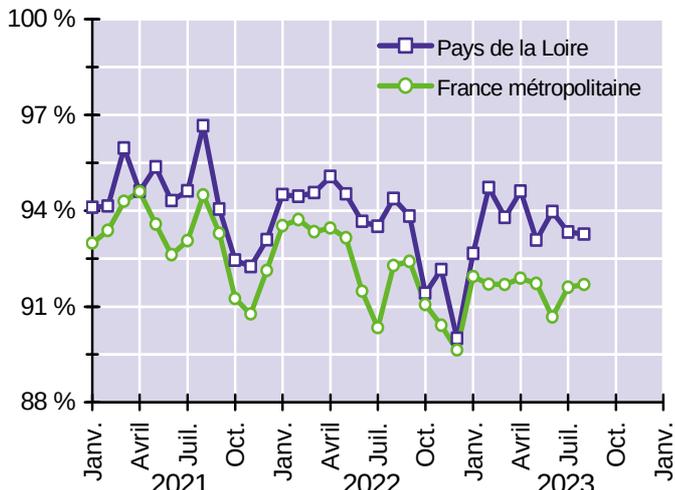
Graphique 17

### 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)

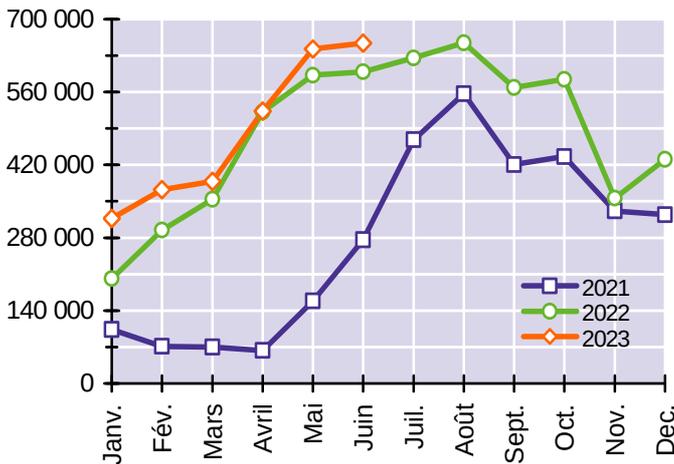
## Trafic de voyageurs de l'aéroport de Nantes : la reprise post-Covid est encore incomplète

L'aéroport Nantes Atlantique (huitième aéroport métropolitain de voyageurs) a enregistré en juin 2023 un trafic commercial de 653 655 passagers (hors transit). C'est 9,1 % de plus qu'en juin 2022. Parmi les huit destinations ayant drainé plus de 20 000 passagers au départ de Nantes, Genève (+ 30 %), Londres (+ 28 %) et Toulouse (+ 25 %) se sont montrés les plus dynamiques. L'activité reste cependant inférieure à celle d'avant la pandémie de Covid-19, en baisse de 8,2 % par rapport à mai 2019. Le recul du trafic a

été légèrement plus faible dans l'ensemble des aéroports français (- 7,0 %). Au cours des douze derniers mois, la fréquentation de Nantes Atlantique (6,1 millions de passagers) a augmenté de 20 %. Elle a été, en revanche, 8,2 % inférieure à la période pré-pandémique (de juillet 2018 à juin 2019). Pour mémoire, en 2020, suite aux restrictions de déplacement destinées à ralentir la propagation de l'épidémie, le nombre de voyageurs de Nantes Atlantique avait été divisé par trois par rapport à 2019.

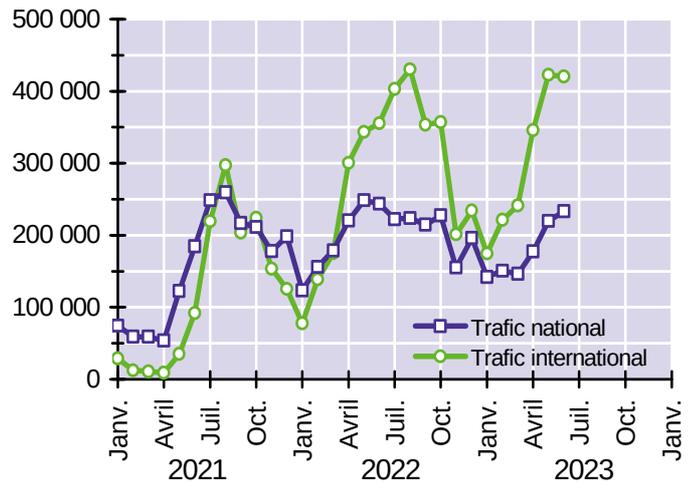
Graphique 19

### 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)

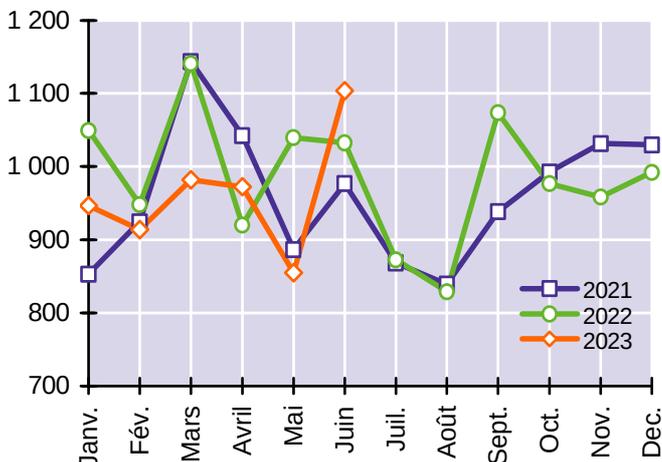
## Trafic de marchandises de l'aéroport de Nantes : le carnet de commandes d'Airbus dope les flux

L'aéroport Nantes Atlantique (neuvième aéroport métropolitain de fret) a enregistré en juin 2023 un trafic de marchandises de 1 103 tonnes, en hausse de 6,9 % par rapport à juin 2022. L'activité a connu une progression d'un tiers depuis 2019, liée à la vigueur des livraisons par l'avion cargo Béluja XL de caissons centraux de voilure de la famille des Airbus A320 (fabriqués à Bouguenais) à l'usine d'Hambourg. Dans le contexte de l'achat de 250 avions Airbus par Air India qui constitue à ce jour la plus impor-

tante commande de l'histoire de l'aviation commerciale mondiale, le défi du site nantais va consister à palier la pénurie actuelle de matières premières (composants électroniques, titane, aluminium, cuivre, acier, ...) et de main-d'œuvre (ajusteurs, opérateurs sur commande numérique, chaudronniers). En cumul annuel, le trafic de l'aéroport (11,5 milliers de tonnes) a été inférieur de 3,0 % à celui des douze mois précédents. Il s'agit de la première période de baisse depuis quatre ans.

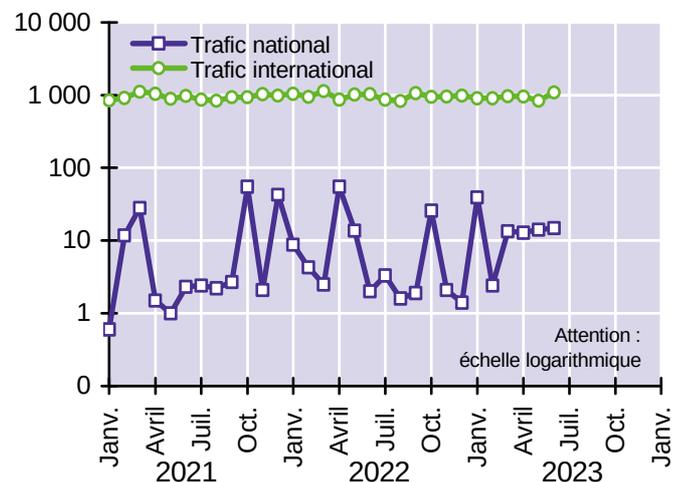
Graphique 21

### 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 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 décembre 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 2023