

La conjoncture des transports en Pays de la Loire

À peine sorti de la crise sanitaire, le transport fait face au choc inflationniste

Depuis le début de l'année, le secteur des transports s'expose à des phénomènes aux effets contraires. D'une part, la résilience des Pays de la Loire, alimentée par ses deux moteurs (économique et démographique), soutient la reprise des flux de biens et de personnes. Ce redressement prend également appui sur la levée de toutes les contraintes de déplacements, consécutive à l'amélioration de la situation sanitaire.

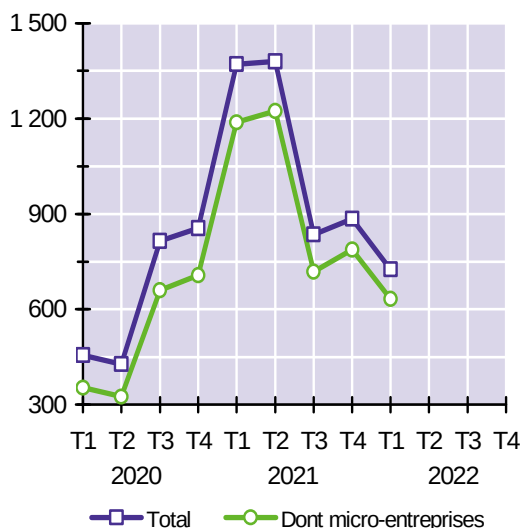
D'autre part, l'instabilité des circuits d'approvisionnement générée par la pénurie et le renchérissement de l'énergie et des matières premières a de nombreux impacts sur les acteurs du transport. Elle ralentit la cadence des usines automobiles, rallonge leurs délais de livraison et surenchérit le prix des voitures. Elle menace la rentabilité des opérateurs de transport dont le carburant représente un quart des coûts. Elle ampute le pouvoir d'achat des ménages mais réduit leur empreinte écologique par le recul de l'autosolisme et la hausse de l'attractivité des modes alternatifs à la voiture.

Démographie des entreprises de transport : l'expiration des mesures de soutien entraîne une augmentation des défaillances économiques

Au premier trimestre de 2022, les créations d'entreprises ont fortement diminué, avec 726 immatriculations (- 47 % par rapport à la même période de l'année précédente). Comme lors des trimestres précédents, ces nouvelles structures opèrent majoritairement dans la livraison de repas à domicile et sont enregistrées à 87 % sous le statut de la micro-entreprise.

Avec la fin des aides de l'État mises en place pendant la crise sanitaire, la mortalité des entreprises est en hausse de 14 % par rapport au premier trimestre de 2021 et de 41 % en cumul annuel.

Graphique 1
Créations d'entreprises de transport

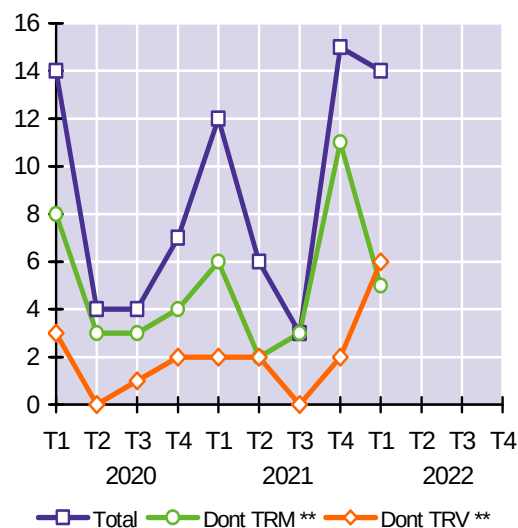


Source : Insee (répertoire Sirene)

* 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

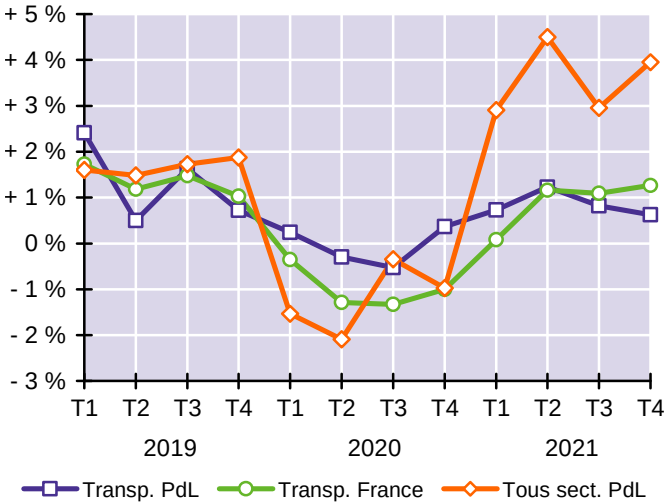


Source : Banque de France (date de jugement)

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

À la fin du 4^{ème} trimestre de 2021, le secteur des transports et de l'entreposage comprenait 74 862 salariés (hors intérim) dans les Pays de la Loire (+ 0,6 % par rapport au même trimestre de 2020). Au niveau national, la progression des effectifs a été deux fois supérieure (+ 1,3 %). Dans l'ensemble de l'économie régionale, l'emploi est resté très dynamique (+ 4,0 %). Les croissances les plus fortes ont concerné l'intérim (+ 15 %), l'hébergement et la restauration (+ 12 %) et les activités juridiques et de conseil (+ 7 %).

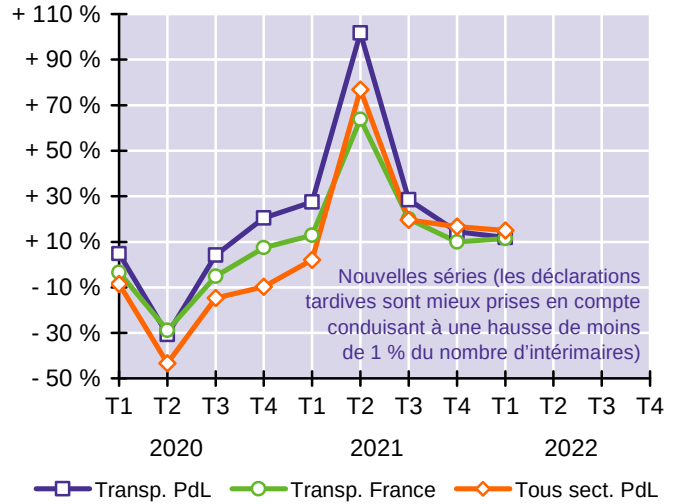
Graphique 3
Taux de croissance annuelle de l'emploi salarié



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

Dans le secteur des transports et de l'entreposage, le travail temporaire représentait 5 172 emplois en équivalent temps plein à la fin du 1^{er} trimestre de 2022. Ce nombre est en hausse de 12 % par rapport au premier trimestre de 2021, marquant une septième croissance consécutive. L'intérim est supérieur de moitié à son niveau d'avant crise sanitaire (3 460 ETP au 1^{er} trimestre de 2019). Les Pays de la Loire rassemblent 4,7 % 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

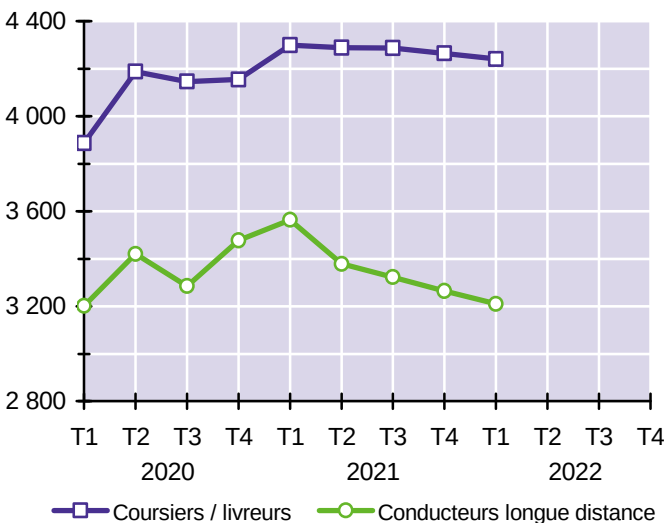


Source : Pôle emploi / Dares
Champ : volume de travail temporaire en équivalents temps plein

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

Au cours du 1^{er} trimestre de 2022, Pôle emploi a recensé dans les Pays de la Loire 7 450 personnes postulant pour un métier de la conduite routière de marchandises (- 5,2 % en glissement annuel). C'est la première fois depuis trois ans et demi que la baisse du chômage concerne les deux principales professions de personnels roulants : les coursiers et livreurs par tournées (- 1,4 %) et les conducteurs de poids lourds sur longue distance (- 9,9 %) dont la pénurie chronique pénalise les entreprises de transport.

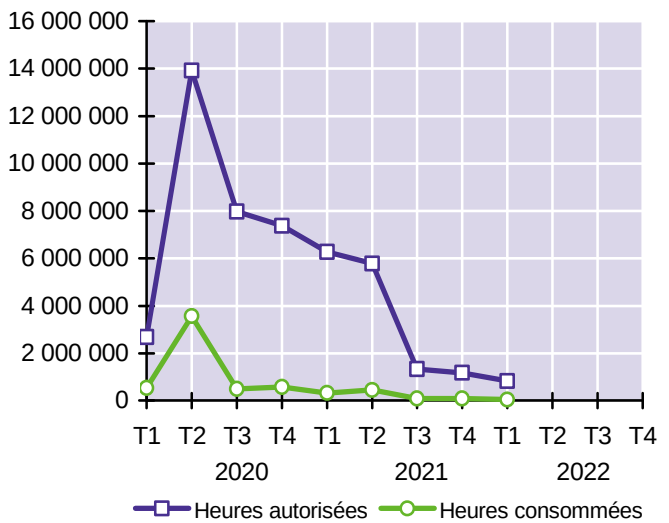
Graphique 5
Conducteurs routiers inscrits à Pôle emploi



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

Au cours du premier trimestre de 2022, 47 900 heures de chômage partiel ont été consommées dans le secteur des transports. C'est une diminution de 85 % par rapport au même trimestre de 2021 mais une multiplication par onze 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 1^{er} trimestre de 2022 4,5 % des heures consommées dans la région, contre 2,0 % un an auparavant.

Graphique 6
Chômage partiel dans le secteur des transports



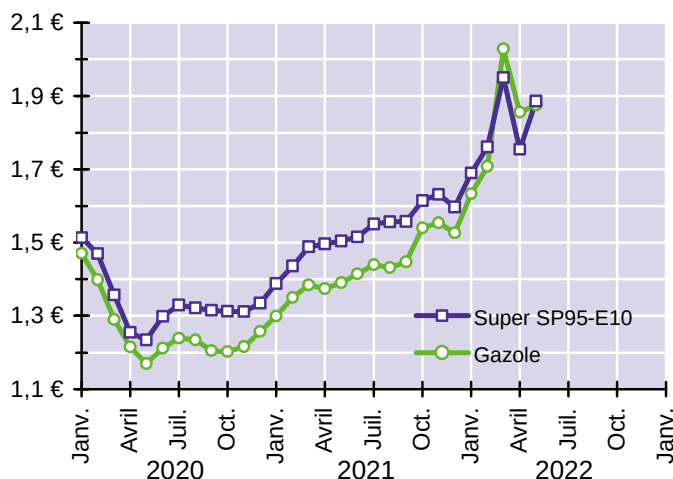
Source : Dares
Traitement : DREETS Pays de la Loire

Prix des carburants : malgré la ristourne de l'État, les tarifs du gazole battent des records

En mai 2022, le prix de vente au détail du litre des carburants automobiles s'est élevé, en moyenne sur le territoire national, à 1,89 € pour le super SP95-E10 (+ 25 % par rapport à mai 2021) et à 1,88 € pour le gazole (+ 35 %). Ces tarifs tiennent compte de la remise de 15 centimes d'euro hors taxe mise en place par l'État le 1^{er} avril. La hausse actuelle des prix est due à la modification des approvisionnements énergétiques des pays de l'Union européenne qui ont remplacé le pétrole russe par celui provenant notamment du Moyen-Orient et des États-Unis.

Graphique 7

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

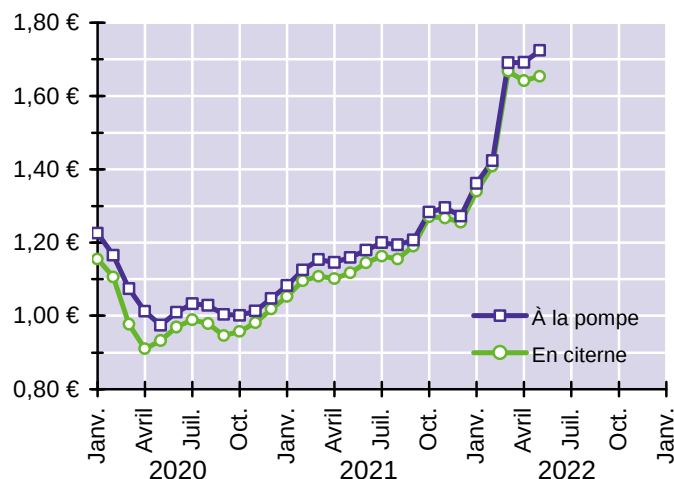


Source : Direction générale de l'Énergie et du Climat - Direm
* Prix à la pompe toutes taxes comprises (TVA, TICPE et autres taxes)

En mai 2022, le prix du litre de gazole payé par les entreprises de transport routier (exempté de TVA) est d'environ 1,69 € en moyenne sur l'ensemble du territoire français. Par rapport à mai 2021, il a augmenté de 49 % pour le gazole à la pompe et de 48 % pour celui livré aux transporteurs par camion citerne. Ces hausses sont les plus élevées depuis les chocs pétroliers des années 1970. Elles s'ajoutent à l'augmentation des prix d'autres matières premières (pneumatiques, huiles, ...) qui grève la trésorerie des transporteurs routiers.

Graphique 8

Prix du litre de gazole hors TVA (en €)



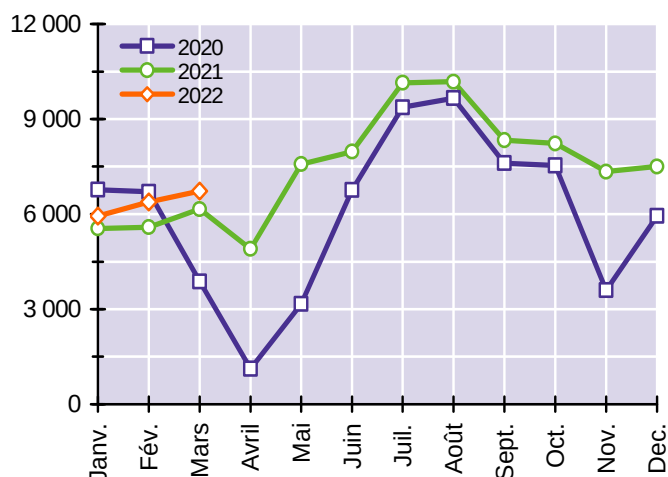
Source : Comité national routier

Trafics autoroutiers : sur un an, la circulation des voitures est très proche de celle d'avant l'épidémie

En mars 2022, ASF et Cofiroute ont comptabilisé 6,72 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 6,16 millions douze mois plus tôt (+ 9,1 %) et 7,08 millions trente-six mois plus tôt, avant le début de la crise sanitaire (- 5,1 %). En cumul annuel, les flux se sont redressés de 27 % par rapport aux douze mois précédents. Ils sont presque équivalents à leur niveau d'avant crise (- 0,5 % comparé à ceux d'avril 2018 à mars 2019), malgré la flambée actuelle du prix de l'essence.

Graphique 9

Trafic autoroutier des véhicules légers (en milliers de VL)

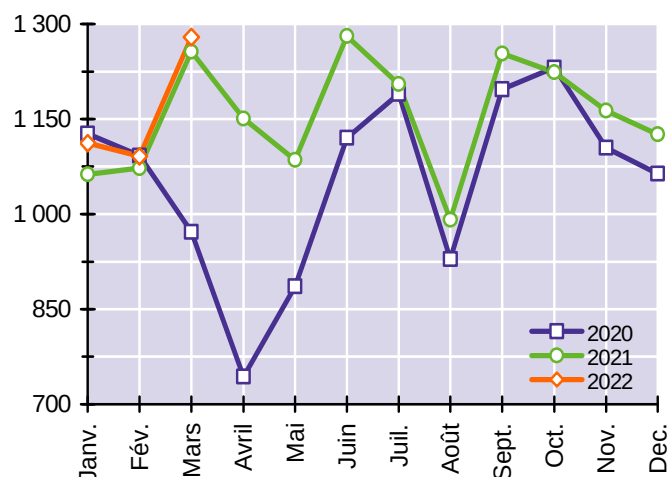


Sources : ASF et Cofiroute (comptages des entrées et sorties aux gares de péage du réseau autoroutier concédé des Pays de la Loire)

1,28 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 mars 2022, représentant une augmentation de 1,8 % par rapport à mars 2021 (1,26 million) et de 9,7 % par rapport à mars 2019 (1,17 million). Depuis le début du suivi statistique des trafics autoroutiers dans les Pays de la Loire en 1992, un tel niveau de flux mensuel de véhicules lourds n'a été atteint qu'une seule fois (en juin 2021). Les transporteurs routiers tirent parti de la reprise de l'économie régionale.

Graphique 10

Trafic autoroutier des poids lourds (en milliers de PL)

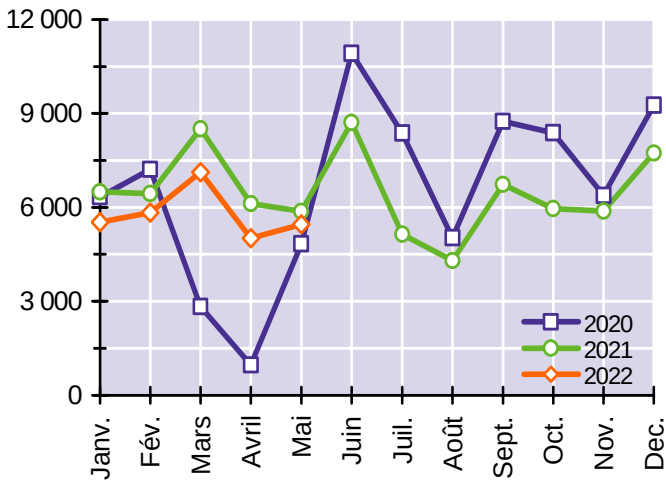


Immatriculations de véhicules neufs : le manque de puces perturbe encore le commerce automobile

En mai 2022, seulement 5 456 voitures neuves ont été immatriculées dans les Pays de la Loire, en recul de 7,0 % par rapport à mai 2021. Ce douzième recul consécutif est lié à la pénurie de semi-conducteurs qui perturbe les lignes de montage automobile. Il s'agit de la plus longue série de baisses depuis celle de 2012/2013. En cumul annuel, les ventes de voitures sont en chute de 19 % par rapport à la période de juin 2020 à mai 2021 et de 25 % par rapport à la période de juin 2018 à mai 2019 (antérieure à la crise sanitaire).

Graphique 11

Immatriculations de voitures particulières neuves

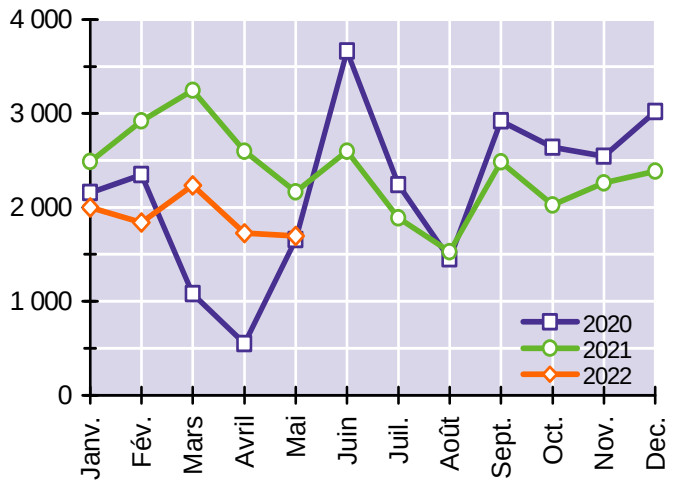


Source : ministère de la Transition écologique - RSVéRo (Répertoire Statistique des Véhicules Routiers)

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 mai ont diminué de 22 % par rapport à la même période de 2021. 71 % d'entre elles sont des camionnettes. En année glissante, les ventes des cinq segments ont reculé de 23 % par rapport à la période de juin 2020 à mai 2021. Elles sont la conséquence de la dégradation du fond de roulement des entreprises de transport liée à la hausse du prix du gazole.

Graphique 12

Immatriculations de véhicules utilitaires neufs



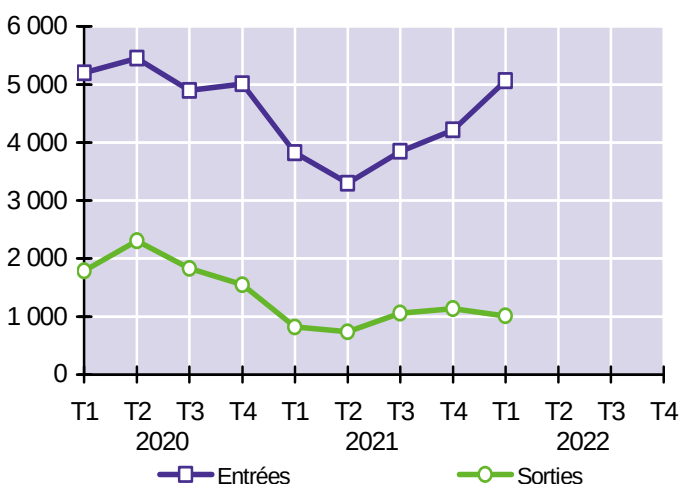
Trafic du port de Nantes Saint-Nazaire : avec le redémarrage de la raffinerie, les flux se redressent

Au 1^{er} trimestre de 2022, le trafic extérieur du Grand port maritime s'est élevé à 6,1 millions de tonnes (+ 31 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2021). Ce redressement spectaculaire intervient après six trimestres consécutifs de baisse. Il est dû principalement à la reprise des importations de vracs liquides (+ 41 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2021), destinées à la raffinerie de Donges et au terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne. En 2021, ces trafics de pétrole et de gaz naturel s'étaient effondrés en raison de l'arrêt de la raffinerie pendant seize mois (de novembre 2020 à mars

2022), motivé par le recul de la demande en carburant pendant la crise sanitaire, et de la désorganisation du marché international du méthane. En cumul annuel, le trafic extérieur du port s'est établi à 20,4 millions de tonnes (- 21 % par rapport aux douze mois précédents). L'évolution des trois grandes catégories de trafics a été contrastée : les vracs liquides et les marchandises diverses (conteneurs et trafic roulier) ont respectivement reculé de 37 % et de 5 %, tandis que les vracs solides (céréales, alimentation animale, engrais, ...) se sont accrus de 26 %.

Graphique 13

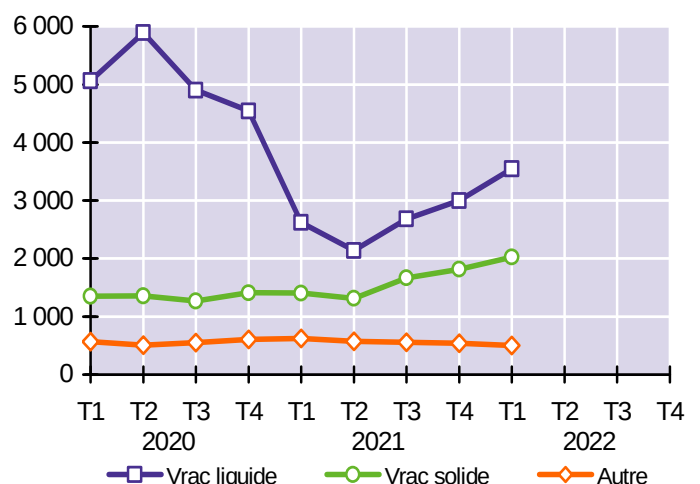
Trafic extérieur par sens (en milliers de tonnes)



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

Graphique 14

Trafic extérieur par type (en milliers de tonnes)

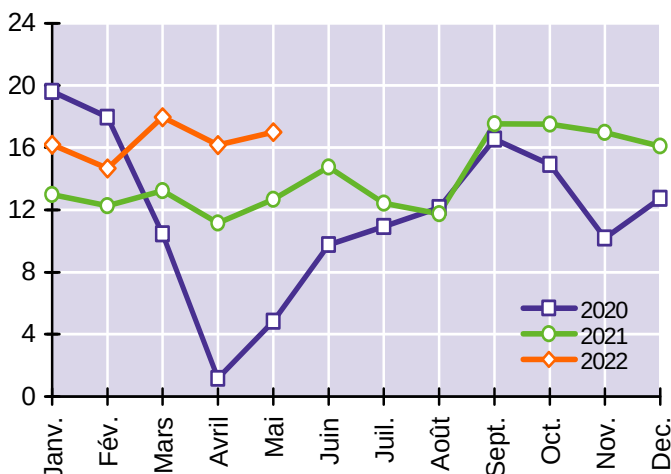


Transports collectifs urbains : la fréquentation est toujours en deçà de son niveau d'avant crise

En mai 2022, 17,0 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 par rapport à mai 2021 (+ 34 %), la fréquentation demeure inférieure à celle d'avant l'épidémie de Covid-19 (- 8 % par rapport à mai 2019). En année glissante, le nombre de voyages a augmenté de 26 % dans les Pays de la Loire (+ 29 % à Nantes en relation avec la gratuité du réseau le week-end depuis avril 2021, + 20 % à Angers et au Mans). Cette croissance s'explique par le

Graphique 15

Fréquentation des TCU (en millions de voyages)

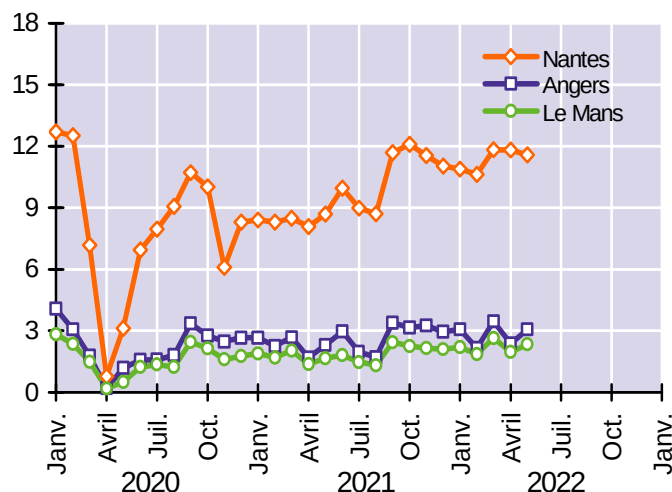


Sources : exploitants des réseaux de transports collectifs urbains de Nantes, Angers et Le Mans (Semitan, RD Angers et Setram)

redressement de l'économie régionale, l'allègement des mesures sanitaires (fin du télétravail obligatoire en février, du passe vaccinal en mars et du port du masque dans les transports publics en mai) et la flambée du prix des carburants automobiles. Par rapport aux douze mois ayant précédé la pandémie (juin 2018 à mai 2019), la fréquentation est, en revanche, en recul de 13 %. Cette perte de clientèle provient essentiellement de la pérennisation du télétravail. Selon la DARES, en 2021, huit télétravailleurs sur dix souhaitaient continuer à le pratiquer.

Graphique 16

Fréquentation par réseau (en millions de voyages)



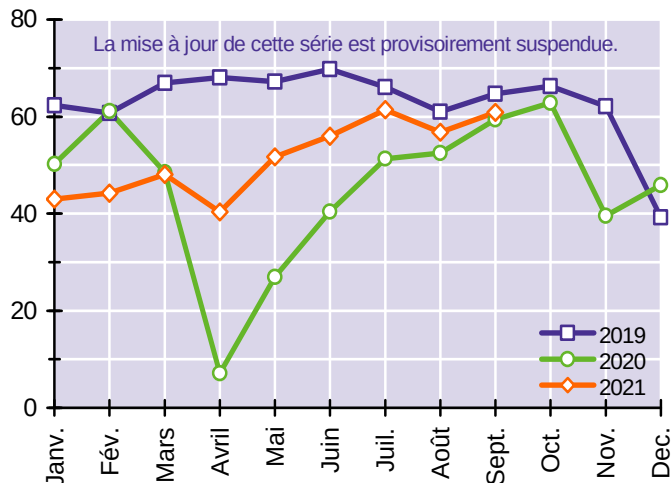
Transports ferroviaires : malgré une offre historiquement haute, la ponctualité du TER n'a pas diminué

En septembre 2021, 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 60,9 millions de voyageurs-km. À l'instar des autres segments de transports collectifs (cf. graphiques 15 et 19), le trafic du TER est en phase de redressement (+ 2,5 % par rapport à septembre 2020), mais est encore inférieur au niveau observé avant le déclenchement de la pandémie de Covid-19 (- 5,9 % par rapport à septembre 2019).

En mai 2022, dans une offre de transport nettement plus élevée que celle en vigueur avant le début de la crise sanitaire (+ 15 % par rapport à mai 2019), la régularité du TER a progressé : 1,3 % des 14 224 trains programmés ont été supprimés, contre 1,6 % lors des quatre premiers mois de l'année et 1,7 % au cours de l'ensemble de 2021. La ponctualité du TER est restée stable : la part des trains en retard de plus de cinq minutes s'est établie à 5,5 % en mai 2022 contre 5,4 % depuis le début de l'année et 5,7 % au cours des douze mois de 2021.

Graphique 17

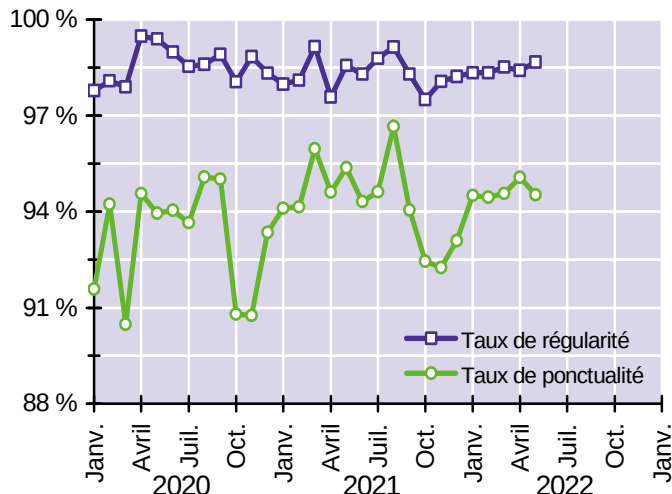
Trafic des lignes TER (en millions de voyageurs-km)



Source : Conseil régional des Pays de la Loire

Graphique 18

Régularité et ponctualité des lignes TER



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

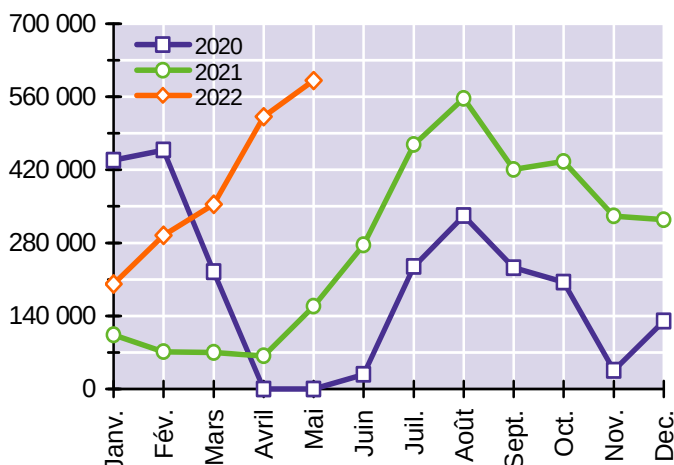
Trafic de voyageurs de l'aéroport de Nantes : avant même le pic estival, la reprise des flux est vive

L'aéroport Nantes Atlantique (huitième aéroport métropolitain de voyageurs) a enregistré en mai 2022 un trafic commercial de 591 313 passagers (hors transit), quatre fois plus élevé que celui de mai 2021 qui avait marqué le début de l'assouplissement des restrictions des vols internationaux de voyageurs. L'activité reste cependant inférieure à celle d'avant crise sanitaire, en baisse de 13 % par rapport à mai 2019. Le recul du trafic a été du même niveau dans l'ensemble des aéroports français (- 14 %). En cumul annuel, la

fréquentation de l'aéroport de Nantes (4,8 millions de passagers) a été multipliée par trois par rapport aux douze mois précédents caractérisés par l'effondrement de l'offre régulière internationale. Elle a été, en revanche, 27 % inférieure à celle relevée de juin 2018 à mai 2019 (6,6 millions de passagers). À court terme, le défi des aéroports français va consister à faire face à la pointe de trafic de cet été, dans un contexte de pénurie de main d'œuvre consécutive aux flots de licenciements opérés durant la pandémie.

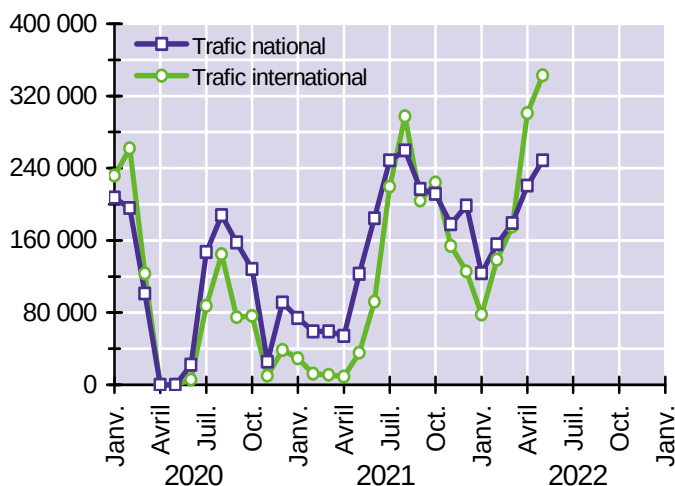
Graphique 19

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)

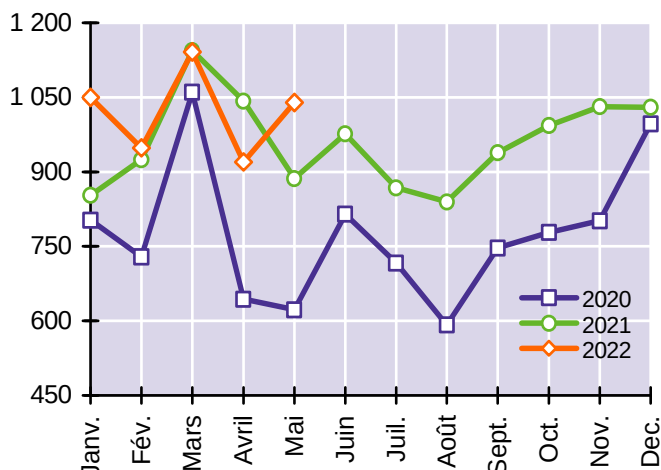
Trafic de marchandises de l'aéroport de Nantes : la construction aéronautique dope l'activité

L'aéroport Nantes Atlantique (neuvième aéroport métropolitain de fret) a enregistré en mai 2022 un trafic de marchandises de 1 040 tonnes, en hausse de 17 % par rapport à mai 2021 et de 67 % par rapport à mai 2020. La vigueur de l'activité, observée depuis un an et demi, est liée à la reprise des vols de fret entre Nantes et Hambourg, interrompus en 2017. Depuis novembre 2020, le béluga XL, l'avion-cargo géant d'Airbus, livre à l'usine allemande des caissons centraux de voilure de la famille des A320

fabriqués à Bouguenais, à proximité du tarmac nantais. En cumul annuel, le trafic de marchandises de l'aéroport de Nantes (11,8 milliers de tonnes) est en hausse de 14 %. En dépit de cette forte croissance, les volumes de fret pris en charge par l'aéroport de Nantes sont peu importants dans le paysage national. En 2021, Nantes Atlantique n'a ainsi représenté que 0,5 % de l'ensemble des marchandises traitées dans les aéroports de France métropolitaine. La part de Roissy est de 83 %.

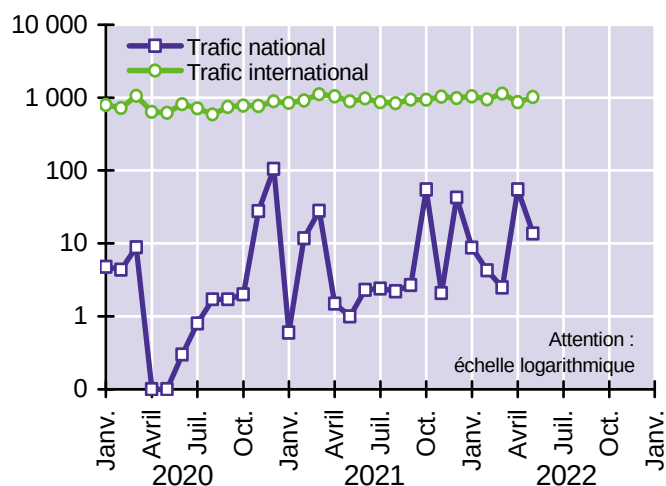
Graphique 21

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



Graphique 22

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



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

Méthodologie (définitions et sources statistiques)

Démographie des entreprises de transport

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

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

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

Emploi salarié

Les statistiques fournies par l'Urssaf (open.urssaf.fr) 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>



DREAL PAYS DE LA LOIRE
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Recherche sur le site

AIR, CLIMAT ET ÉNERGIE | **LOGEMENT ET CONSTRUCTION** | **RESSOURCES NATURELLES ET PAYSAGES** | **VÉHICULES, SÉCURITÉ ET TRANSPORTS ROUTIERS** | **INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT** | **PRÉVENTION DES RISQUES ET NUISANCES** | **CONNAISSANCE ET ÉVALUATION**

Accueil > Connaissance et évaluation > Données par thème > Transports > Conjoncture du secteur des transports > Indicateurs et séries statistiques des transports - Données conjoncturelles (mensuelles et trimestrielles)

CONNAISSANCE ET ÉVALUATION

- Evaluation environnementale
- Données par thème
 - Logement et construction
 - Les risques en région Pays de la Loire
 - Ressources naturelles et paysages
 - Transports
 - Conjoncture du secteur des transports**
 - Publications statistiques annuelles sur le secteur des transports
 - Etudes partenariales INSEE / DREAL
 - Etudes
 - Publications
 - Documentation
 - Cartothèque
 - Téléchargement des données SIG
- SIGLOIRE
- Prospective territoriale
- Observatoires


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

8 novembre

Accès direct

- ✓ 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 : 13 décembre 2011.**



Entreprises du secteur des transports

- Créations d'entreprises
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 72,6 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 13 sept. 2011\)](#) (format PDF - 79,3 ko)
- Défaillances d'entreprises
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 74,8 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 13 sept. 2011\)](#) (format PDF - 79,4 ko)

Marché du travail

- Demandeurs d'emploi dans le secteur des transports
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 72,4 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 13 sept. 2011\)](#) (format PDF - 80 ko)
- Demandeurs d'emploi des métiers de la conduite
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 28,6 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 13 sept. 2011\)](#) (format PDF - 80 ko)

Comptages routiers

- Trafics autoroutiers
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 80,1 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 13 sept. 2011\)](#) (format PDF - 79,4 ko)

Transport de marchandises

- Flux des véhicules de transport routier de marchandises
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 76,3 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 11 oct. 2011\)](#) (format PDF - 79,2 ko)
- Immatriculations de véhicules utilitaires neufs
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 72,7 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 12 juil. 2011\)](#) (format PDF - 80,2 ko)
- Prix du gazole professionnel
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 73,9 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 8 nov. 2011\)](#) (format PDF - 80,6 ko)
- Trafic extérieur du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 71,8 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 8 nov. 2011\)](#) (format PDF - 77,7 ko)

Transport de voyageurs

- Immatriculations de véhicules particuliers neufs
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 72,8 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 13 sept. 2011\)](#) (format PDF - 84,4 ko)
- Fréquentation des lignes régionales de voyageurs
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 79,1 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 8 nov. 2011\)](#) (format PDF - 77,4 ko)
- Trafic de passagers de l'aéroport international Nantes Atlantique
 - [Fiche signalétique de la source statistique](#) (format PDF - 71,4 ko)
 - [Séries statistiques \(dernière mise à jour : 8 nov. 2011\)](#) (format PDF - 83,3 ko)

Dans la même rubrique

- ▶ Notes de conjoncture trimestrielles sur les transports

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 Française Giroud
CS 16326
44263 Nantes Cedex 2
Tél. 02 72 74 73 00

Directrice de la publication : Anne Beauval

ISSN : 2109-0025
© DREAL 2022

Prochaine parution de la note de conjoncture : fin septembre 2022

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