

## *La situation des transports en Pays de la Loire*

# *Les immatriculations de véhicules en 2011*



**ANALYSES  
ET CONNAISSANCE**

**Collection**

**n° 49**



## Les collections « Transports » de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

La collecte, l'analyse et la diffusion des statistiques dans le domaine des transports font partie du champ d'intervention de la DREAL des Pays de la Loire. Cette mission s'effectue au travers de deux grandes catégories de publications numériques :

### 1. Une note de conjoncture trimestrielle

Titre de la collection :

*La conjoncture des transports en Pays de la Loire*

Contenu : suivi et analyse de l'évolution récente des principaux indicateurs du secteur des transports en Pays de la Loire.

### 2. Des bilans thématiques annuels

Titre de la collection :

*La situation des transports en Pays de la Loire*

Contenu : publication apériodique, à double timbre DREAL / O.R.T., analysant les résultats statistiques annuels d'un thème donné du secteur des transports.



Document consultable et téléchargeable sur le site de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement à l'adresse suivante : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html>

## Sommaire

Synthèse – En 2011, le recul des ventes de véhicules légers a contrasté avec la hausse des immatriculations d'utilitaires lourds	3
1 – Voitures particulières et commerciales : en 2011, le marché du neuf a pâti de la diminution des aides de l'État	4
Les voitures bénéficiaires du bonus écologique ont représenté un tiers des ventes en 2011	5
Les immatriculations de véhicules diesel ont progressé de 1,4 % en 2011	6
Les moyennes et grosses cylindrées ont regagné des parts de marché en 2011	7
Les achats de voitures neuves des particuliers ont reculé de 10 %, ceux des entreprises se sont accrus de 10 %	8
2 – Voiturettes : le repli des immatriculations en 2011 est le plus fort depuis celui de 1995	9
3 – Motocycles : en 2011, les immatriculations neuves ont reculé pour la cinquième année consécutive	10
4 – Remorques légères et caravanes : les ventes ont nettement moins progressé en Pays de la Loire qu'au niveau national	11
5 – Camping-cars : dans un marché en redressement, les Pays de la Loire ont conservé, en 2011, leur 1 <sup>ère</sup> place nationale	12
6 – Véhicules automoteurs spécialisés : contrairement à la tendance nationale, les transactions ont vivement progressé	13
7 – Autobus et autocars : en 2011, les immatriculations neuves ont atteint leur plus haut niveau historique	14
8 – Camionnettes : le volume des ventes peine à retrouver son niveau d'avant crise	15
9 – Camions : le marché du neuf a progressé de plus de 20 % en 2011	16
10 – Tracteurs routiers : le renouvellement de la flotte des transporteurs, différé lors de la crise, a été relancé en 2011	17
11 – Remorques routières : au même rythme qu'au niveau national, la région a timidement remonté la pente en 2011	18
12 – Semi-remorques : la croissance des immatriculations est particulièrement marquée en Loire-Atlantique	19
13 – Tracteurs agricoles : le redressement du revenu des exploitants a contribué à la hausse des immatriculations	20
Définitions et sources statistiques	21
Les catégories de véhicules	22

### Avertissement

La présente publication exploite des données du système de production et de diffusion d'informations statistiques sur les immatriculations de véhicules (SIDIV), mis en œuvre fin 2009 / début 2010 en remplacement du fichier central des automobiles (FCA). SIDIV est élaboré par le service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français à partir des informations transmises par le Ministère de l'Intérieur (agence nationale des titres sécurisés).

SIDIV n'étant pas encore totalement stabilisé, les données ne sont actuellement plus transmises aux DREAL avec les mêmes niveaux de régularité, détail et consolidation qu'auparavant. Il convient en particulier de noter que :

- les données 2010 et 2011 relatives aux immatriculations neuves sont, à ce jour, provisoires ;
- les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.

## Synthèse – En 2011, le recul des ventes de véhicules légers a contrasté avec la hausse des immatriculations d'utilitaires lourds

En 2011, les immatriculations de véhicules neufs ont été peu dynamiques en Pays de la Loire. Tous genres confondus (hors série spéciale TT<sup>1</sup>), elles se sont élevées à 145 000 immatriculations, en repli de 0,6 % par rapport à 2010. L'analyse du marché des treize principales catégories de véhicules (cf. tableau ci-dessous), dont le suivi des immatriculations est assuré par le service statistique du ministère en charge des transports, a permis de constituer deux groupes aux évolutions divergentes en 2011. Les ventes de véhicules légers neufs (voitures particulières et commerciales, voiturettes et motocycles), affectées à la mobilité individuelle des voyageurs, ont décliné, tandis que les transactions de véhicules lourds, destinées au transport collectif de personnes ou à l'acheminement de marchandises (autobus, autocars, camions, tracteurs routiers, semi-remorques et remorques routières), se sont redressées, enregistrant « une reprise technique » consécutives aux forts reculs observés en 2009 et 2010, liés à la crise économique.

**Immatriculations de véhicules neufs  
en 2011 dans les Pays de la Loire**

	2011	Evolution 11 / 10	Région / France
Voitures particulières et commerciales	96 974	- 3 %	4,5%
Voiturettes	1 015	- 9 %	7,2%
Motocycles	7 592	- 9 %	3,5%
Remorques légères et caravanes	4 790	+ 4 %	7,5%
Camping-cars	2 300	+ 5 %	11,8%
Véhicules automoteurs spécialisés *	555	+ 24 %	5,8%
Autobus et autocars	388	+ 80 %	5,7%
Camionnettes	22 861	+ 3 %	5,7%
Camions	1 093	+ 21 %	6,3%
Tracteurs routiers	2 036	+ 31 %	7,6%
Remorques routières	206	+ 28 %	7,8%
Semi-remorques	1 459	+ 25 %	9,2%
Tracteurs agricoles	3 296	+ 17 %	8,6%
<b>Ensemble</b>	<b>144 565</b>	<b>- 1 %</b>	<b>4,8%</b>

\* Hors camping-cars

Source : SDeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Le segment des voitures particulières et commerciales, qui en 2011 a rassemblé 67 % des ventes de véhicules neufs dans la région (tous genres confondus), s'est inscrit en recul de 2,9 % à 97 000 immatriculations. Ce marché a souffert en 2011 de la diminution des aides de l'État (suppression de la prime à la casse au 1<sup>er</sup> janvier et durcissement de l'accès au bonus écologique).

La forte progression des immatriculations de véhicules utilitaires neufs est à mettre en relation avec le rebond économique. Sur le segment des véhicules lourds (de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge), l'essor des ventes a été favorisé par l'amélioration de la situation financière des transporteurs routiers de marchandises due à la croissance de la demande en services de transport. Les entreprises du secteur ont en conséquence

accélééré le renouvellement de leur flotte de poids lourds, processus qui avait été temporairement gelé lors de la dernière période de récession économique, entraînant une chute inédite des ventes. En 2011, les immatriculations neuves d'ensembles routiers (tracteurs et semi-remorques) se sont accrues de 29 % dans la région.

Tous genres confondus, l'évolution constatée en France métropolitaine des immatriculations de véhicules neufs (- 0,7 %) est voisine de celle observée dans les Pays de la Loire. En 2011, la région a rassemblé 4,8 % des immatriculations nationales. Cette part moyenne, qui varie de 3,5 % à 11,8 % selon la catégorie de véhicule, est inférieure de près d'un point au poids démographique ou économique de la région. Une telle sous-représentation trouve son origine dans un phénomène local observé sur longue période : sur le segment de la voiture particulière, les particuliers et entreprises des Pays de la Loire affichent la particularité de privilégier, plus qu'au niveau national, le marché de l'occasion.

Le région présente d'autres spécificités marquantes, occupant des positions de choix sur certains segments de véhicules. Les Pays de la Loire constituent notamment la première région française pour le nombre d'immatriculations neuves de campings-cars et de tracteurs agricoles.

<sup>1</sup> Les immatriculations de la série spéciale TT (transit temporaire) ne sont pas compris dans le champ de la présente publication en raison de leur spécificité et en particulier du fait qu'elles sont le fait de particuliers qui ont leur résidence normale hors du territoire de l'Union Européenne ou dans les DOM-TOM et qui viennent effectuer un séjour temporaire en Métropole. Ces clients peuvent acquérir des véhicules neufs (sur le territoire national) en exonération des droits de douane et de la TVA. Ces véhicules sont immatriculés dans la série spéciale "TT" pendant une durée de 6 mois maximum. On enregistre chaque année en Pays de la Loire entre dix et vingt immatriculations en transit temporaire.

## 1 – Voitures particulières et commerciales : en 2011, le marché du neuf a pâti de la diminution des aides de l'État

Le marché automobile des Pays de la Loire est peu tourné vers les achats de véhicules neufs : au cours de la décennie 2000, le rapport moyen entre immatriculations d'occasion et immatriculations neuves s'est établi à 3,7 contre 2,6 en France métropolitaine. Par conséquent, les ventes de voitures neuves ne représentent dans la région que 4,5 % des ventes nationales, soit une part inférieure d'un point au poids démographique des Pays de la Loire. Cette sous-représentation a aussi une double origine fiscale<sup>1</sup>. Dans l'Oise, département le moins taxé de France, il a ainsi été recensé en 2011 plus de 16 000 immatriculations de voitures particulières et commerciales pour 100 000 habitants contre en moyenne 3 400 en France métropolitaine et seulement 2 700 dans les Pays de la Loire.

Immatriculations de voitures particulières et commerciales en 2010 et 2011

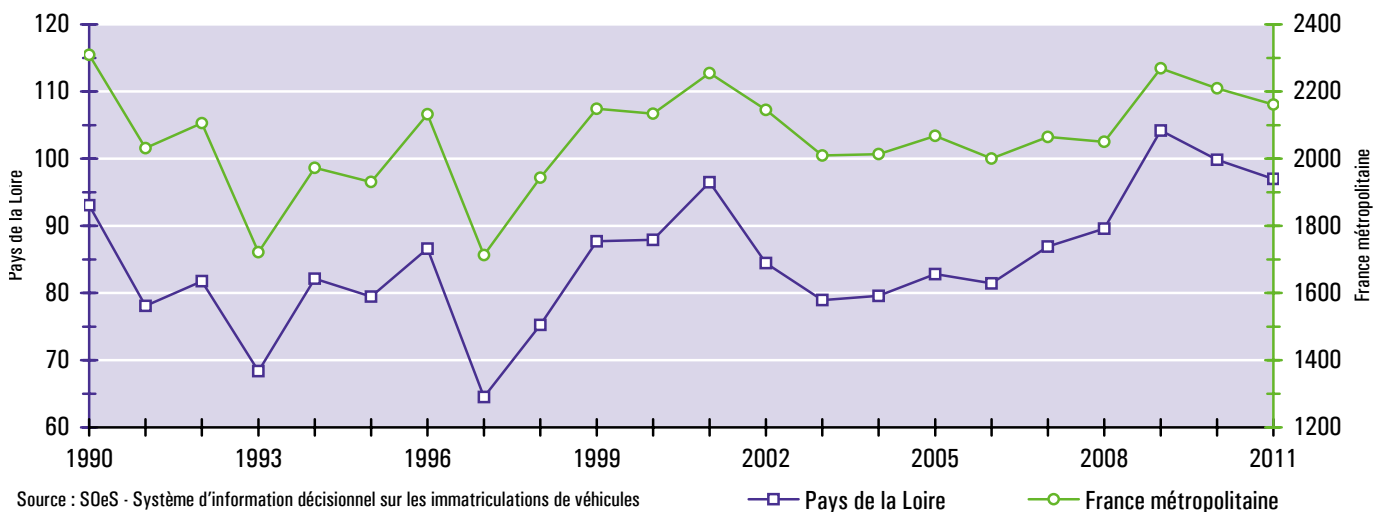
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	40 280	39 489	- 2,0 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	18 141	17 670	- 2,6 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	6 774	6 651	- 1,8 %						
<b>Sarthe</b>	16 670	16 129	- 3,2 %						
<b>Vendée</b>	17 971	17 035	- 5,2 %						
<b>Pays de la Loire</b>	<b>99 836</b>	<b>96 974</b>	<b>- 2,9 %</b>						
<b>France métropol.</b>	2 209 193	2 160 920	- 2,2 %						
<b>Région / France</b>	4,5%	4,5%							

Champ : véhicule routier automobile, autre qu'un motorcycle ou une voiturette, de moins de 10 places assises

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

En 2011, les immatriculations de voitures neuves en Pays de la Loire ont régressé de 2,9 % par rapport à celles de l'année 2010. Les 97 000 ventes ainsi réalisées constituent néanmoins le troisième meilleur millésime jamais enregistré (le record a été établi en 2009 avec 104 000 immatriculations). Le repli de 2011 est le second d'affilée, après - 4,2 % en 2010. Il est la conséquence de la baisse des mesures de soutien à l'industrie automobile, effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011 (suppression de la prime à la casse, abaissement des seuils d'attribution et des montants du bonus écologique).

Immatriculations de voitures particulières et commerciales neuves  
(en milliers de véhicules)



Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

<sup>1</sup> En France, la gestion de la vignette automobile, qui depuis 2002 ne s'applique qu'aux voitures de sociétés, est de la responsabilité des Conseils généraux. Son prix est variable selon le département et par conséquent, une grande part des voitures de sociétés est immatriculée dans l'Oise et la Seine-Maritime qui, il y a dix ans, ont rendu la vignette gratuite pour attirer sur leurs territoires les entreprises détenant beaucoup de véhicules (en particulier les sociétés de location). La taxe sur les certificats d'immatriculation, perçue par les Conseils régionaux, est un autre levier fiscal. Le prix du cheval fiscal varie en 2012 de 27 à 51€ selon les régions, les Pays de la Loire se situant dans une position intermédiaire à 39€.

## **Le bonus écologique et la prime à la casse : deux soutiens à la filière automobile française victimes de leur succès**

### Le dispositif initial

Le bonus écologique vise à promouvoir par le biais d'un « signal prix » l'acquisition de véhicules moins polluants. Il récompense, via un bonus, les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO<sub>2</sub> et décourage, via un malus, ceux qui optent pour les modèles les plus polluants. Il est fondé sur les émissions de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru. Le système est largement autofinancé, les recettes du malus équilibrant en partie les dépenses du bonus. Le dispositif concerne les voitures particulières et commerciales neuves achetées en France. Annoncée le 5 décembre 2007, la mesure a pris effet immédiatement pour le bonus, mais uniquement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008 pour le malus.

À ce dispositif, s'est ajouté un complément dénommé "super bonus" puis "prime à la casse" à partir de janvier 2009 : une somme supplémentaire de 300 € était accordée si l'acquisition du véhicule neuf de moins de 130 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre s'accompagnait du retrait de la circulation d'un véhicule de plus de 15 ans. En 2009, le montant de la prime à la casse est passé de 300 à 1 000 €, l'âge minimum exigé des véhicules détruits a été réduit à 10 ans et le dispositif a été étendu aux véhicules utilitaires légers.

### Les évolutions successives du dispositif

Le succès de ces deux mesures (et donc leur coût croissant) a conduit l'État à modifier en plusieurs phases les montants et seuils de versement.

Le montant de la prime à la casse a été réduit à 700 € au 1<sup>er</sup> janvier 2010 puis à 500 € au 1<sup>er</sup> juillet, jusqu'à la fin du dispositif intervenue le 31 décembre 2010.

Les conditions d'obtention du bonus écologique ont été revues à trois reprises, se matérialisant à chaque fois par une réduction du montant des primes et un durcissement des seuils d'attribution. A titre d'exemple, la tranche d'émission de CO<sub>2</sub> neutre (qui ne donne droit ni à perception du malus, ni à versement du malus) a été progressivement abaissée : 131 à 160 gramme de CO<sub>2</sub> au kilomètre en 2008 et 2009, 126 à 155 g/km en 2010, 111 à 150 g/km en 2011 et 106 à 140 g/km depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

### Les effets de cette "fiscalité verte"

Ils sont triples :

- les consommateurs sont incités à acheter des voitures moins polluantes,
- le parc automobile est renouvelé avec la disparition des modèles les plus anciens,
- les constructeurs sont encouragés à poursuivre leurs efforts dans la mise au point de véhicules propres.

Depuis la mise en œuvre du bonus écologique, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs ont diminué de manière importante : 149 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre à fin 2007, 130 grammes à fin 2010. Cette baisse place la France pour la première fois en tête des pays européens, avec le Portugal.

## **Les voitures bénéficiaires du bonus écologique ont représenté un tiers des ventes en 2011**

L'instauration du bonus écologique, intervenue en fin d'année 2007, a permis une forte hausse des immatriculations neuves de voitures faiblement émettrices de CO<sub>2</sub> amplifiant une tendance déjà observée depuis plusieurs années.

Ses effets ont été renforcés par deux éléments conjoncturels majeurs sur la période 2008 – 2011 :

- en 2008 puis en 2011, la forte augmentation du prix des carburants automobiles a détourné les ménages du marché des grosses cylindrées peu sobres en consommation ;
- depuis 2009, la dégradation de la situation économique et sociale a induit des arbitrages nouveaux au sein des budgets des foyers, favorisant l'achat de véhicules de première gamme.

Sur les 97 000 voitures particulières et commerciales neuves immatriculées en 2011 dans les Pays de la Loire, 31 000 (soit 32 %) ont bénéficié d'un bonus dans le cadre des aides de l'État : elles émettent moins de 110 grammes de CO<sub>2</sub> au kilomètre. Les immatriculations de véhicules émetteurs de plus de 150 grammes de CO<sub>2</sub> au kilomètre, concernées par le malus, sont au nombre de 9 500 (10 %). Enfin 56 500 automobiles immatriculées en 2011 (58 %) émettant entre 111 et 150 grammes de CO<sub>2</sub> au kilomètre se sont situées en zone neutre.

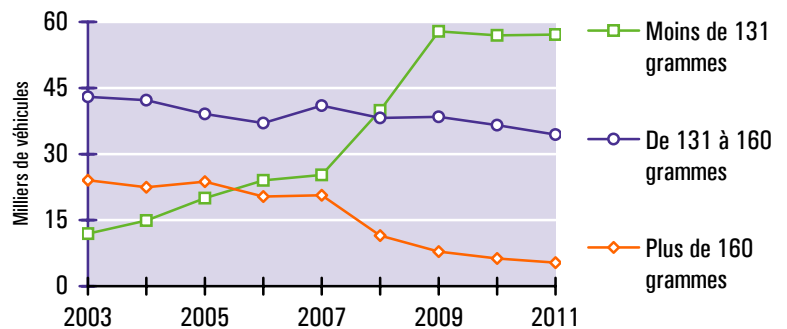
La part des immatriculations de voitures neuves faiblement émettrices de CO<sub>2</sub> (moins de 131 grammes de CO<sub>2</sub> au kilomètre) était déjà en forte progression avant 2008, en lien avec l'augmentation du prix des carburants, passant de 15 % en 2003 à 29 % en 2007. Ce mouvement qui s'était nettement accéléré en 2008 et 2009 avec la mise en œuvre du bonus / malus écologique s'est poursuivi depuis lors mais à un rythme ralenti. Les voitures émettant moins de 131 grammes de CO<sub>2</sub> au kilomètre représentent ainsi plus de la moitié des ventes en 2011 (59 % en Pays de la Loire ; 57 % en France métropolitaine).

**Répartition par classe d'émission de CO<sub>2</sub> des immatriculations de voitures particulières et commerciales neuves en 2011**

	Moins de 131 g.	De 131 à 160 g.	Plus de 160 g.	Ensemble
Loire-Atlantique	24 000	13 430	2 030	39 489
Maine-et-Loire	10 222	6 408	1 025	17 670
Mayenne	3 847	2 416	383	6 651
Sarthe	9 492	5 673	956	16 129
Vendée	9 582	6 490	950	17 035
<b>Pays de la Loire</b>	<b>57 143</b>	<b>34 417</b>	<b>5 344</b>	<b>96 974</b>
France métropol.	1 240 475	773 285	144 084	2 160 920
Région / France	4,6 %	4,5 %	3,7 %	4,5 %

Champ : véhicule routier automobile, autre qu'une voiturette, de moins de 10 places assises  
 Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

**Immatriculations de voitures neuves selon la classe d'émission de CO<sub>2</sub> dans les Pays de la Loire**

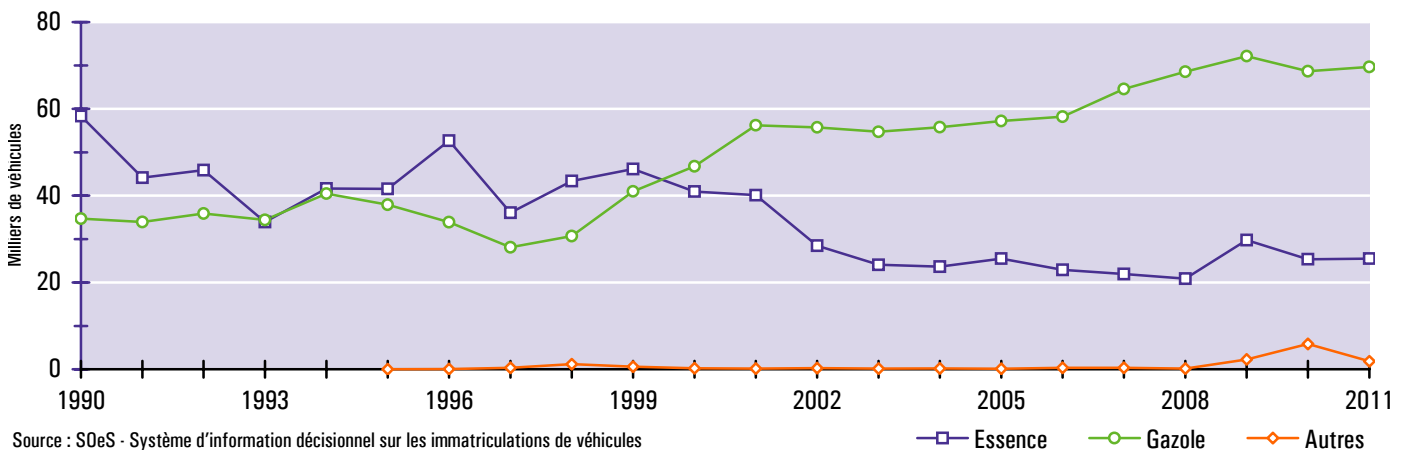


Source : SOeS - SIDIV

**Les immatriculations de véhicules diesel ont progressé de 1,4 % en 2011**

La diésélisation du parc automobile est une tendance de fonds<sup>1</sup>. Manifeste depuis le milieu des années 1980, elle s'est accentuée dans la région au cours des quinze dernières années. En Pays de la Loire, la part des véhicules diesel dans les immatriculations de voitures neuves est ainsi passée de 39 % à 72 % entre 1996 et 2011.

**Immatriculations de voitures particulières et commerciales neuves selon la source d'énergie dans les Pays de la Loire**



Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

—■— Essence    —○— Gazole    —◇— Autres

<sup>1</sup> Ce phénomène est lié à quatre facteurs : le gazole est, du fait d'une moindre taxation (différentiel de TICPE), meilleur marché que l'essence ; un moteur diesel consomme une plus faible quantité de carburant en volume qu'un moteur à essence ; les véhicules à moteur diesel ont une plus grande longévité ; les écarts de prix à l'achat entre les modèles gazole et essence se sont réduits.

Un retournement de tendance en la matière avait néanmoins été observé en 2009 : les immatriculations de véhicules diesel avaient certes progressé (+ 5 %) mais de façon beaucoup moins importante que celles équipées de moteurs à essence (+ 25 %). La part du diesel dans les immatriculations neuves était ainsi retombée à 69 % contre 77 % en 2008. La diésélisation des immatriculations de voitures neuves, qui s'était accélérée entre 2006 et 2008 dans la région (+ 5 points), avait en effet contribué au resserrement de l'écart de prix entre le gazole et l'essence<sup>1</sup>, favorisant en 2009 le développement de véhicules essence faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub>.

En 2011, le mouvement de diésélisation du parc automobile s'est réamorcé : les moteurs diesel ont constitué l'an passé 72 % des immatriculations neuves de voitures en Pays de la Loire (la même proportion qu'en France métropolitaine), contre 69 % en 2010. La part du gazole est toutefois inférieure de cinq points à celle de 2008.

Les immatriculations d'automobiles roulant avec des carburants autres que l'essence ou le gazole sont marginales dans les Pays de la Loire. En 2011, les véhicules électriques ou à bicarburation (principalement GPL + essence) ont représenté 1,9 % de l'ensemble des immatriculations de voitures neuves. Ils sont néanmoins, en part relative, plus nombreux que dans les autres régions françaises (1,6 %).

#### Répartition par source d'énergie des immatriculations de voitures particulières et commerciales neuves en 2011

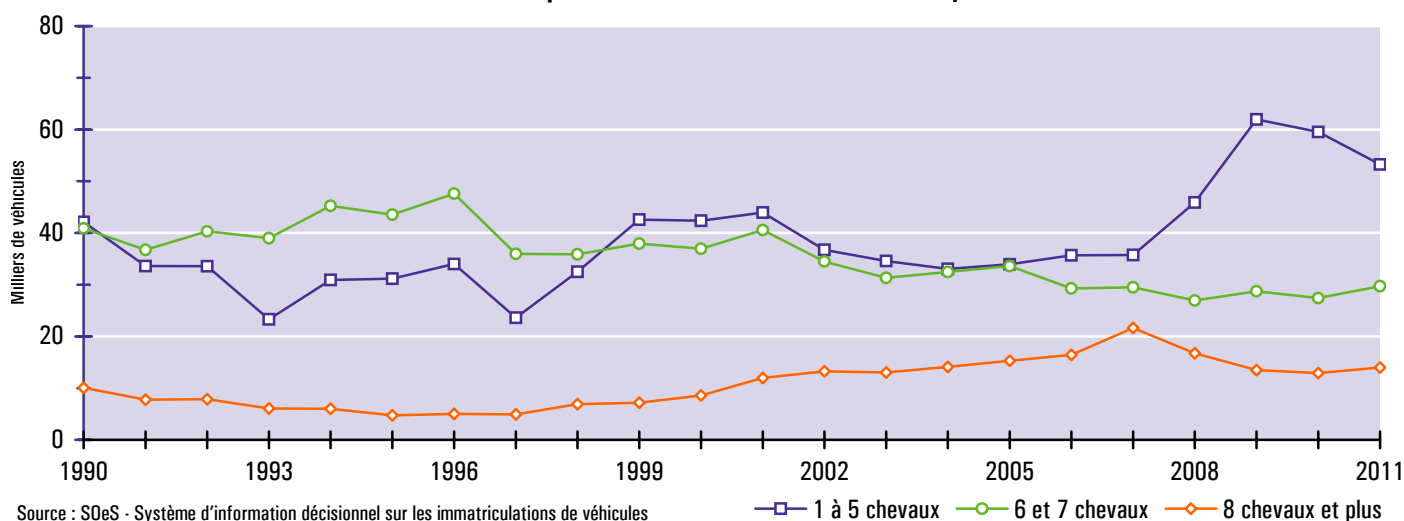
	Essence	Gazole	Autres	Ensemble	% gazole
Loire-Atlantique	11 106	27 613	770	39 489	70 %
Maine-et-Loire	4 502	12 846	322	17 670	73 %
Mayenne	1 610	4 931	110	6 651	74 %
Sarthe	3 973	11 859	297	16 129	74 %
Vendée	4 316	12 392	327	17 035	73 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>25 507</b>	<b>69 641</b>	<b>1 826</b>	<b>96 974</b>	<b>72 %</b>
France métropol.	568 633	1 557 743	34 544	2 160 920	72 %
Région / France	4,5 %	4,5 %	5,3 %	4,5 %	

Champ : véhicule routier automobile, autre qu'une voiturette, de moins de 10 places assises  
Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

### Les moyennes et grosses cylindrées ont regagné des parts de marché en 2011

Lors de ses deux premières années de fonctionnement (2008 et 2009), le bonus écologique avait entraîné une très forte augmentation des immatriculations neuves de petites cylindrées. Ce mouvement s'est interrompu en 2010. En relation avec le durcissement répété du dispositif (réduction du montant du bonus et abaissement des seuils d'attribution), les achats de voitures de moins de 6 chevaux fiscaux se sont inscrits en recul pour la seconde année consécutive : - 4 % en 2010 puis - 11 % en 2011. Ils ne représentent plus que 55 % des immatriculations de voiture contre 60 % en 2009 et en 2010.

#### Immatriculations de voitures particulières et commerciales neuves selon la classe de puissance administrative dans les Pays de la Loire



<sup>1</sup> Les raffineries françaises ne produisent plus suffisamment de gazole pour satisfaire la demande intérieure. La France est devenue importatrice nette de gazole, ce qui alimente la tendance haussière des prix.

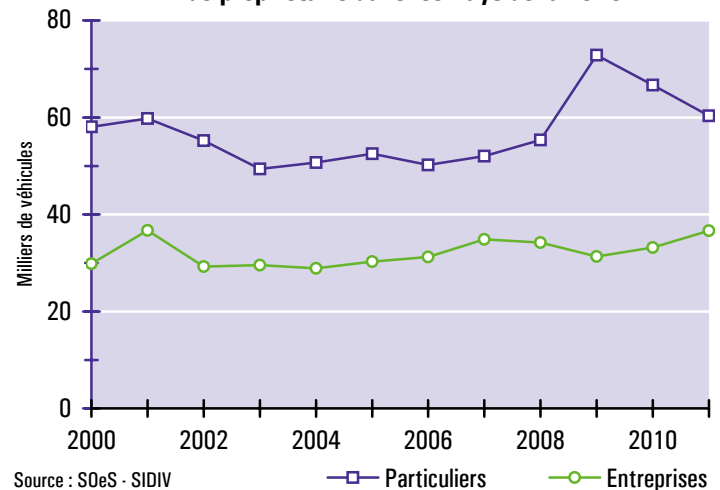


## Les achats de voitures neuves des particuliers ont reculé de 10 % en 2011, ceux des entreprises se sont accrus de 10 %

Les voitures particulières et commerciales peuvent appartenir à des ménages ou à des personnes morales (administrations, sociétés ou professionnels indépendants).

Dans la région, de 30 à 40 % des automobiles neuves sont acquises selon les années par des entreprises. Ce sont des voitures de sociétés, de location ou de démonstration, auxquelles s'ajoutent celles vendues à des professionnels indépendants<sup>1</sup>, répertoriés ici dans les immatriculations des particuliers. La structure du parc de voitures est donc notablement influencée par les achats de type professionnel. Il en est de même sur le reste du territoire national comme d'ailleurs dans les autres pays d'Europe. Lorsque ces voitures font par la suite l'objet de transactions en seconde main, elles sont en revanche vendues essentiellement à des particuliers, puisque ceux-ci achètent 98 % des voitures d'occasion.

Immatriculations de voitures particulières et commerciales neuves selon le type de propriétaire dans les Pays de la Loire



En 2009, dans un contexte de récession économique, les entreprises avaient marqué une pause dans le renouvellement de leur parc de voitures : dans la région, les achats de voitures commerciales neuves par des personnes morales s'étaient repliés de 8 % par rapport à 2008. Dans le même temps, les immatriculations des particuliers avaient bondi de 32 % ; les ménages avaient ainsi été les grands bénéficiaires des aides de l'État (en particulier de la prime à la casse).

### Structure des immatriculations neuves de voitures particulières et commerciales selon le type de propriétaire

	2010			2011			Evolution 2011 / 2010		
	Particuliers	Entreprises	Part entrep.	Particuliers	Entreprises	Part entrep.	Particuliers	Entreprises	Ensemble
<b>Loire-Atlantique</b>	24 869	15 411	38 %	22 268	17 221	44 %	- 10 %	+ 12 %	- 2 %
<b>Maine-et-Loire</b>	11 942	6 199	34 %	10 685	6 985	40 %	- 11 %	+ 13 %	- 3 %
<b>Mayenne</b>	4 915	1 859	27 %	4 487	2 164	33 %	- 9 %	+ 16 %	- 2 %
<b>Sarthe</b>	11 758	4 912	29 %	10 752	5 377	33 %	- 9 %	+ 9 %	- 3 %
<b>Vendée</b>	13 193	4 778	27 %	12 148	4 887	29 %	- 8 %	+ 2 %	- 5 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>66 677</b>	<b>33 159</b>	<b>33 %</b>	<b>60 340</b>	<b>36 634</b>	<b>38 %</b>	<b>- 10 %</b>	<b>+ 10 %</b>	<b>- 3 %</b>
<b>France métropol.</b>	1 412 879	797 307	36 %	1 300 821	860 107	40 %	- 8 %	+ 8 %	- 2 %
<b>Région / France</b>	4,7 %	4,2 %		4,6 %	4,3 %				

Champ : véhicule routier automobile, autre qu'un motorcycle ou une voiturette, de moins de 10 places assises

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

En 2011, les immatriculations neuves des particuliers et des entreprises ont connu des évolutions asymétriques dans les Pays de la Loire, suivant en cela les évolutions déjà observées l'année précédente. En raison de la réduction des mesures de soutien à l'industrie automobile, les achats des ménages se sont repliés de 9,5 %, après - 8,5 % en 2010. Le redressement des immatriculations des voitures de société (+ 5,8 % en 2010 puis + 10,5 % en 2011) a, en revanche, évité une dégradation de plus grande envergure de l'ensemble du marché.

En 2011, 38 % des automobiles neuves ont été acquises dans les Pays de la Loire par des entreprises, cinq points de plus qu'en 2010 et huit de plus qu'en 2009. Le sommet atteint en 2007 (40 %) n'a cependant pas été dépassé.

<sup>1</sup> Leur part est estimée à 5 % au niveau national, une part importante d'entre-elles sont achetées par des conducteurs de taxis artisans.

## 2 – Voiturettes :

### le repli des immatriculations en 2011 est le plus fort depuis celui de 1995

En 2011, les immatriculations de voiturettes neuves ont reculé de 9,4 % dans la région, contre - 5,4 % en France métropolitaine. Cette baisse, déjà observée en 2009, est liée à la stagnation du pouvoir d'achat des ménages et à la diminution du nombre de permis de conduire invalidés pour défaut de points<sup>1</sup>. Durant les années 2000, l'augmentation du nombre de retrait de permis avait à contrario constitué le moteur principal du dynamisme des ventes de voiturettes neuves.

#### Immatriculations de voiturettes en 2010 et 2011

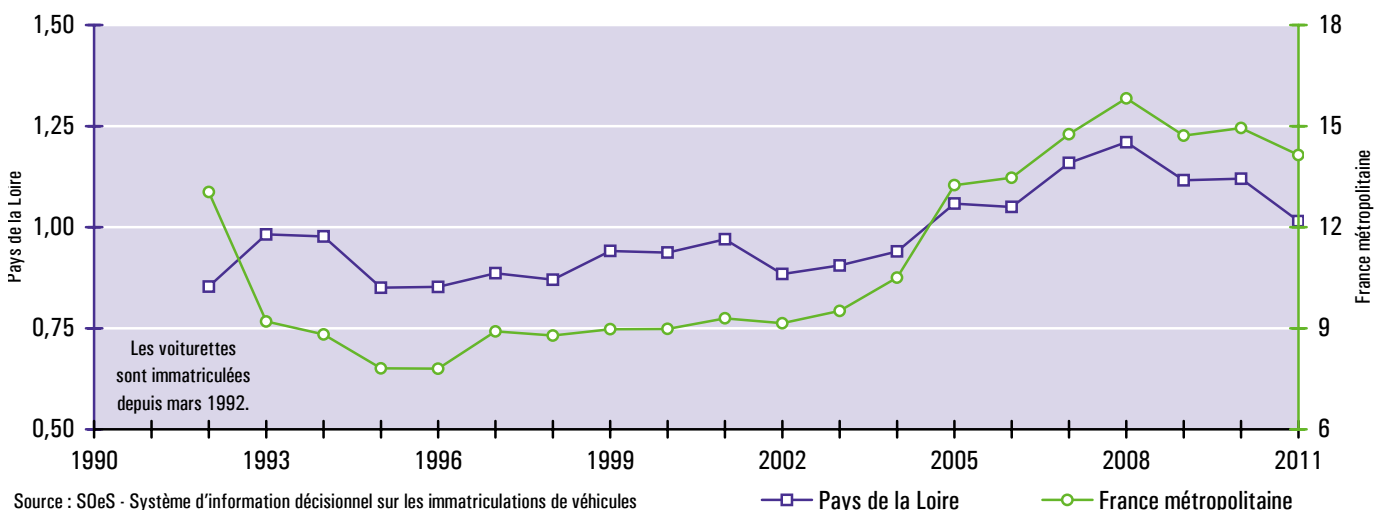
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	288	201	- 30 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	238	261	+ 10 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	108	85	- 21 %						
<b>Sarthe</b>	206	193	- 6 %						
<b>Vendée</b>	280	275	- 2 %						
<b>Pays de la Loire</b>	1 120	1 015	- 9 %						
<b>France métropol.</b>	14 943	14 142	- 5 %						
<b>Région / France</b>	7,5%	7,2%							

Champ : cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues, sans permis, de cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> (véhicules à essence) ou dont la puissance n'excède pas 4 kW (autres véhicules)

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Les Pays de la Loire, qui abritent le deuxième constructeur français de voiturettes, le vendéen Microcar (groupe Drive Planet) basé à Boufféré, ont été, pendant de nombreuses années, la première région française pour le nombre d'immatriculations neuves de ces voitures sans permis<sup>2</sup>. Au milieu des années 1990, 11 % des ventes nationales de voiturettes étaient réalisées dans la région, soit le double de son poids démographique. Les Pays de la Loire ont conservé leur place de n° 1 jusqu'en 2003 ; ils sont aujourd'hui devancés par le Nord Pas-de-Calais, l'Île-de-France, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

#### Immatriculations de voiturettes neuves (en milliers de véhicules)



Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Rapporté à la population, la Vendée est le premier département de la région pour le nombre d'immatriculations neuves de voiturettes (43 immatriculations pour 100 000 habitants contre 28 dans les Pays de la Loire et 23 en France métropolitaine).

<sup>1</sup> Selon une étude du fabricant savoyard Aixam, leader européen du secteur avec Drive Planet, 93 % des acheteurs français de voiturette ne possèdent pas de permis de conduire. Le nombre de permis invalidés pour défaut de points a été multiplié par sept en France entre 2002 (13 600 permis retirés) et 2008 (98 100). Depuis cette date, il a diminué de 13 %, s'établissant à 85 700 en 2010.

<sup>2</sup> L'obligation de détenir le brevet de sécurité routière (BSR), option quadricycles légers à moteur, pour conduire une voiturette ne s'applique qu'aux personnes nées après le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Tous les autres usagers (de plus de 16 ans) peuvent, sans permis de conduire, ni examen médical, l'utiliser.

### 3 – Motocycles : en 2011, les immatriculations neuves ont reculé pour la cinquième année consécutive

L'an passé, dans un contexte de dégradation de la situation économique et sociale, les immatriculations de motocycles neuves sont repassées pour la première fois depuis 2002 sous la barre des 8 000 unités dans les Pays de la Loire. Avec 7 600 ventes réalisées en 2011 (soit le même niveau que celui de 1998), le marché du neuf a régressé pour le cinquième exercice consécutif.

#### Immatriculations de motocycles en 2010 et 2011

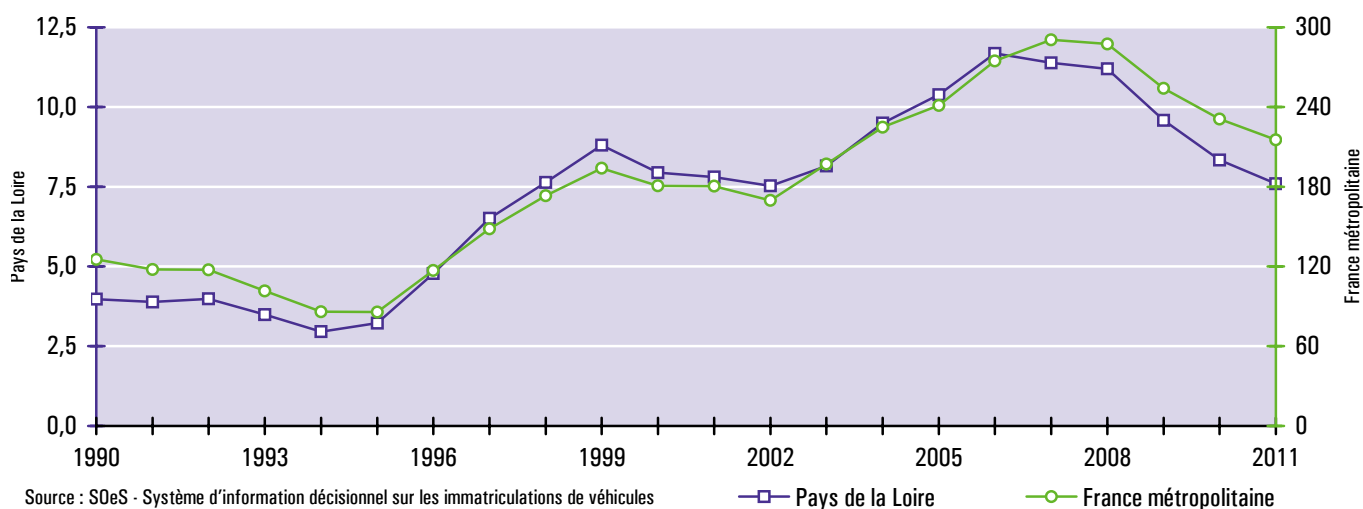
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	3 259	2 896	- 11 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	1 503	1 367	- 9 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	701	641	- 9 %						
<b>Sarthe</b>	1 298	1 250	- 4 %						
<b>Vendée</b>	1 579	1 438	- 9 %						
<b>Pays de la Loire</b>	<b>8 340</b>	<b>7 592</b>	<b>- 9 %</b>						
<b>France métropol.</b>	231 020	215 309	- 7 %						
<b>Région / France</b>	3,6%	3,5%							

Champ : tricycle à moteur, quadricycle à moteur (autre que voiturette) et motocyclette de cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

La baisse des immatriculations est néanmoins de moindre ampleur (- 9,0 %) et n'est pas de même nature que celles des années précédentes (- 14,4 % en 2009 et - 12,9 % en 2010). Si les aides de l'État destinées à soutenir l'industrie automobile avait provoqué en 2009 et 2010 des reports de ventes du marché de la moto vers celui de la voiture particulière, le repli de 2011 est lié au durcissement de l'accès à la conduite des motocyclettes légères (de 50 à 125 cm<sup>3</sup> de cylindrée) induite par une modification récente du code de la route relative au permis A1<sup>1</sup>.

#### Immatriculations de motocycles neuves (en milliers de véhicules)



Les Pays de la Loire ne représentent plus que 3,5 % des immatriculations nationales de motocycles neuves, un point de moins qu'en 1999 (point haut des vingt dernières années). Cette part n'a cessé de baisser depuis 2005. La région occupe désormais le 8<sup>ème</sup> rang national par le nombre d'immatriculations de motocycles neuves. Elle est notamment devancée par des régions méridionales moins peuplées (Languedoc-Roussillon, Aquitaine et Midi-Pyrénées) mais où les conditions météorologiques sont plus favorables à la circulation des deux-roues motorisés.

<sup>1</sup> Tout titulaire d'un permis B obtenu avant le 1<sup>er</sup> mars 1980 peut conduire un deux-roues motorisé relevant de la sous-catégorie A1. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, cette équivalence est accordée à la double condition d'avoir obtenu le permis B depuis au moins deux ans et d'avoir suivi une formation pratique de sept heures.

## 4 – Remorques légères et caravanes : en 2011, les ventes ont nettement moins progressé en Pays de la Loire qu'au niveau national

Principalement destiné aux particuliers, le marché des remorques légères<sup>1</sup> et des caravanes<sup>2</sup> s'était, jusqu'à une période récente, montré très dynamique. Entre 2003 et 2007, les immatriculations neuves s'étaient ainsi accrues de 54 % dans la région (+ 46 % en France métropolitaine). Mais, consécutivement à la chute observée en 2009 (- 17 %), les ventes peinent à retrouver de la vigueur dans la région (+ 1,9 % en 2010 ; + 3,6 % en 2011). Cette atonie doit être mise en relation avec le contexte économique. Sur le segment des caravanes, elle s'explique en grande partie par l'émergence de nouveaux modes de consommation touristique (mobil-homes, campings-cars, voyages en autocars et transports aériens à bas coût).

### Immatriculations de remorques légères et de caravanes en 2010 et 2011

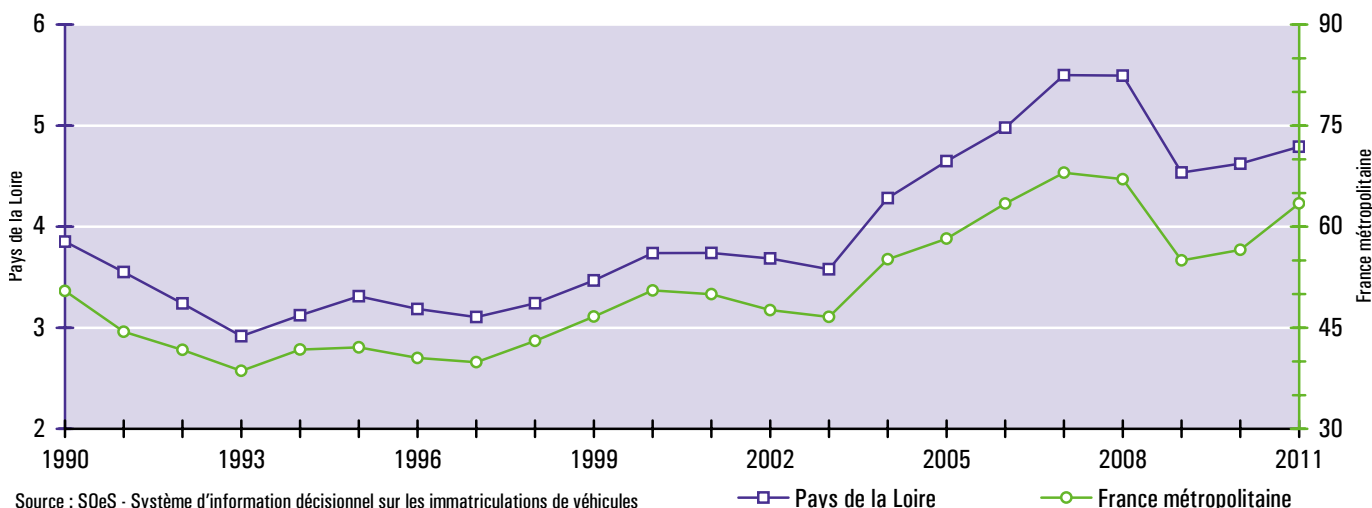
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	1 575	1 693	+ 7 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	1 048	1 005	- 4 %	En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.					
<b>Mayenne</b>	432	431	- 0 %						
<b>Sarthe</b>	721	760	+ 5 %						
<b>Vendée</b>	847	901	+ 6 %						
<b>Pays de la Loire</b>	4 623	4 790	+ 4 %						
<b>France métropol.</b>	56 561	63 453	+ 12 %						
<b>Région / France</b>	8,2%	7,5%							

Champ : remorques dont le poids total autorisé en charge est compris entre 500 kg et 6 tonnes (caravanes, remorques agraires, porte-bateaux, vans de transport de chevaux, ...)

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Avec 4 800 ventes recensées l'an passé dans la région, les immatriculations neuves demeurent inférieures à leur niveau d'avant crise. Au classement des régions, les Pays de la Loire ont reculé d'un rang en 2011 (de la 3<sup>ème</sup> à la 4<sup>ème</sup> position). La région est maintenant devancée par Rhône-Alpes (5 665 immatriculations), l'Île-de-France (5 561) et la Bretagne (4 896).

### Immatriculations de remorques légères et de caravanes neuves (en milliers de véhicules)



Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Rapporté à la population, les cinq départements de la région sont tous classés dans les quarante premiers départements français pour le nombre d'immatriculations neuves de remorques légères et de caravanes. En 2011, le nombre de ventes pour 100 000 habitants s'est élevé à 134 dans les Pays de la Loire contre 101 en France métropolitaine.

<sup>1</sup> Les remorques dont le poids total en charge est inférieur à 500 kg ne sont pas soumises à l'immatriculation. Jusqu'à 500 kg de PTAC, la remorque doit avoir une plaque d'immatriculation identique au véhicule qui la tracte. Au-dessus de 500 kg de PTAC, elle doit être immatriculée et se voit donc attribuer un certificat et un numéro d'immatriculation spécifiques.

<sup>2</sup> Les caravanes représentent selon les années de 15 à 20 % des immatriculations totales de remorques légères.

## 5 – Camping-cars : dans un marché en redressement, les Pays de la Loire ont conservé, en 2011, leur première place nationale

Le marché des camping-cars est structurellement un segment en forte expansion, stimulé par le vieillissement de la population<sup>1</sup>, la réduction du temps de travail et l'individualisation des pratiques touristiques. Deux des principaux constructeurs français de camping-cars sont implantés dans la région : Pilote, dont le siège est à La Limouzinière en Loire-Atlantique, est le n° 2 français et le groupe Rapido, situé à Mayenne, est à la troisième place. En 2011, ils ont représenté respectivement 15 % et 13 % des ventes de camping-cars en France métropolitaine. Le groupe Trigano, leader européen, est présent en Sarthe, notamment à Sablé-sur-Sarthe avec une unité d'assemblage de camping-cars.

Immatriculations de camping-cars en 2010 et 2011

	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	711	770	+ 8 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	402	401	- 0 %	En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.					
<b>Mayenne</b>	139	134	- 4 %						
<b>Sarthe</b>	537	504	- 6 %						
<b>Vendée</b>	401	491	+ 22 %						
<b>Pays de la Loire</b>	2 190	2 300	+ 5 %						
<b>France métropol.</b>	18 310	19 451	+ 6 %						
<b>Région / France</b>	12,0%	11,8%							

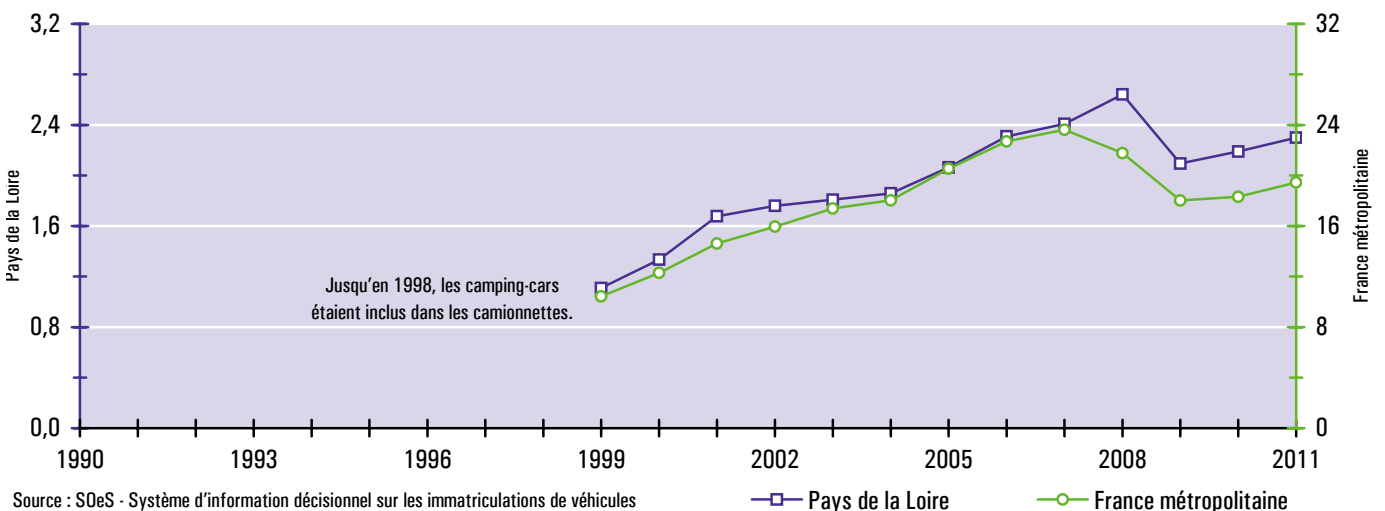
Champ : véhicule automoteur spécialisé, à la fois moyen de transport de personnes et mode d'hébergement assimilé à la caravane

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

La croissance des immatriculations neuves a été, entre 1999 et 2011, de 107 % dans les Pays de la Loire et de 87 % en France métropolitaine. Mais, le marché est moins dynamique depuis quelques années, en raison notamment de la hausse du prix du gazole, de la montée du chômage et de la stagnation du pouvoir d'achat des ménages. De plus, contrairement à l'automobile, le segment des camping-cars ne fait pas partie des véhicules concernés par le bonus écologique et n'a pas bénéficié de la prime à la casse lorsque celle-ci était en vigueur (jusqu'au 31 décembre 2010).

Dans les Pays de la Loire, les immatriculations de camping-cars neufs s'étaient effondrées au plus fort de la crise économique (- 21 % en 2009). Depuis cette date, les ventes des constructeurs se sont redressées (+ 4,5 % en 2010 puis + 5,0 % en 2011) sans toutefois atteindre le niveau record de 2008.

Immatriculations de camping-cars neufs (en milliers de véhicules)



Avec 2 300 immatriculations neuves en 2011 (soit 12 % du total national), les Pays de la Loire sont en tête des régions françaises, devançant Rhône-Alpes et la Bretagne. Au classement des départements, la Loire-Atlantique se situe au premier rang. La Vendée et la Sarthe se positionnent dans les dix premières places.

<sup>1</sup> Au niveau national, la clientèle des campings-cars, âgée en moyenne de 55 ans, est constituée à 45 % de retraités.

## 6 – Véhicules automoteurs spécialisés : contrairement à la tendance nationale, les transactions ont vivement progressé en 2011

En 2011, hors camping-cars (analysés en page précédente), le marché des véhicules automoteurs spécialisés (VASP) s'est montré dynamique dans la région, la croissance des immatriculations neuves (+ 24 %) constituant la meilleure performance depuis 1999. Ce redressement, qui confirme l'embellie entrevue en 2010 (+ 3,5 %), s'est pourtant opéré dans un contexte national particulièrement défavorable puisque en France métropolitaine les ventes ont enregistré en 2011 leur troisième exercice consécutif de recul (- 4,4 % après - 6,9 % en 2009 et - 3,1 % en 2010).

### Immatriculations de véhicules automoteurs spécialisés (hors camping-cars) en 2010 et 2011

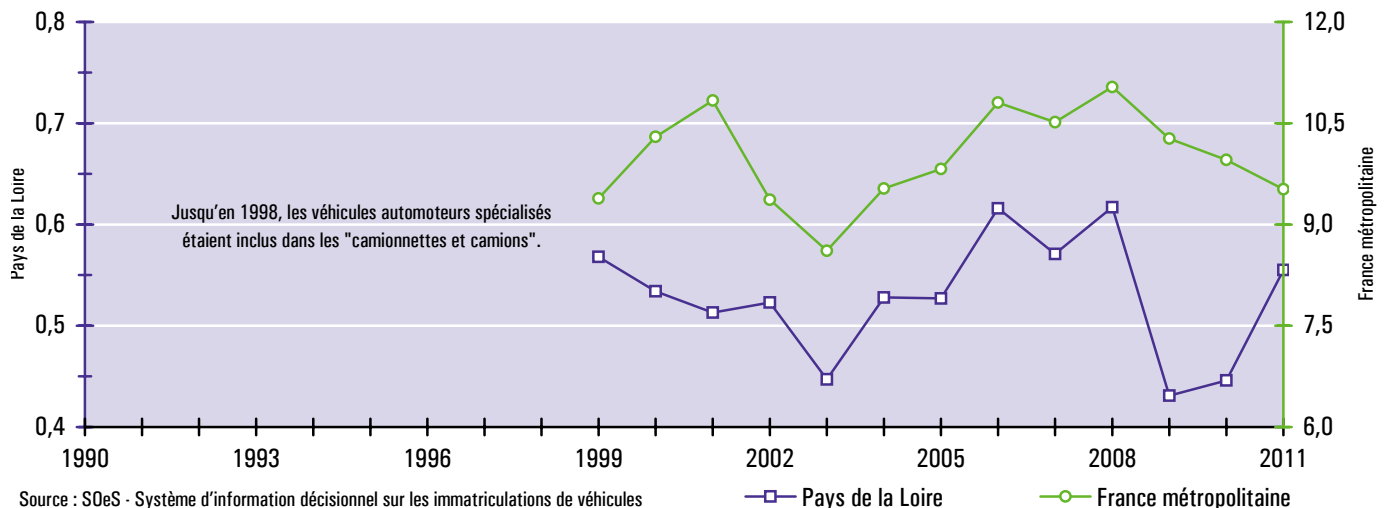
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	178	315	+ 77 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	74	54	- 27 %	En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.					
<b>Mayenne</b>	19	25	+ 32 %						
<b>Sarthe</b>	68	56	- 18 %						
<b>Vendée</b>	107	105	- 2 %						
<b>Pays de la Loire</b>	446	555	+ 24 %						
<b>France métropol.</b>	9 958	9 523	- 4 %						
<b>Région / France</b>	4,5%	5,8%							

Champ : véhicule à moteur destiné à des usages autres que le transport (engins de travaux publics, ambulances, véhicules de pompiers, bennes à ordures ménagères, etc.).

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Les 555 immatriculations de 2011 forment un ensemble disparate dont les principaux postes sont les véhicules ateliers<sup>1</sup> (19 %), les engins de travaux publics et industriels (18 %), les véhicules de transport d'handicapés<sup>2</sup> (15 %), les ambulances (15 %), les bennes à ordures ménagères (7 %) et les véhicules d'incendie (5 %).

### Immatriculations de véhicules automoteurs spécialisés neufs (hors camping-cars, en milliers de véhicules)



La répartition départementale des immatriculations a fortement évolué en 2011. La Loire-Atlantique a représenté plus de la moitié des transactions régionales (ce qui n'était plus arrivé depuis 2006), grâce notamment au quintuplement des immatriculations des VASP handicapés et au triplement des ventes de véhicules ateliers.

<sup>1</sup> On entend par véhicule atelier, un véhicule dont l'aménagement interne permet l'exécution d'un travail dans des conditions proches de celles que l'on peut obtenir dans un atelier ou un laboratoire. A l'instar des autres VASP, il n'est pas utilisé pour le transport de marchandises.

<sup>2</sup> Un VASP handicapés est un véhicule, issu de la transformation d'un monospace, d'un break, d'une fourgonnette ou d'un minicar, doté d'aménagements spécifiques (rampe d'accès, plate-forme élévatrice, dispositif d'arrimage, sièges escamotables, ...) permettant le transport de personnes à mobilité réduite.

## 7 – Autobus et autocars : en 2011, les immatriculations neuves ont atteint leur plus haut niveau historique

Les véhicules affectés au transport collectif routier ont constitué en 2011 le marché le plus dynamique des Pays de la Loire. L’an passé, les immatriculations d’autobus et d’autocars neufs ont ainsi progressé de 80 % dans la région (à 388 unités, record absolu), contre + 16 % en France métropolitaine.

Le marché, constitué de trois segments (les autobus des réseaux urbains ; les autocars scolaires et des lignes régulières interurbaines ; les véhicules dédiés au transport occasionnel et touristique), est porté par :

- la multiplication des appels d’offres lancés par les autorités organisatrices de transports urbains, du fait de la croissance de la fréquentation constatée ces dernières années et du mouvement de modernisation des réseaux ;
- le renouvellement des parcs d’autocars interurbains pour se mettre en conformité avec la législation (loi handicap du 11 février 2005), qui impose que les véhicules soient accessibles aux personnes à mobilité réduite en 2015.

### Immatriculations d'autobus et d'autocars en 2010 et 2011

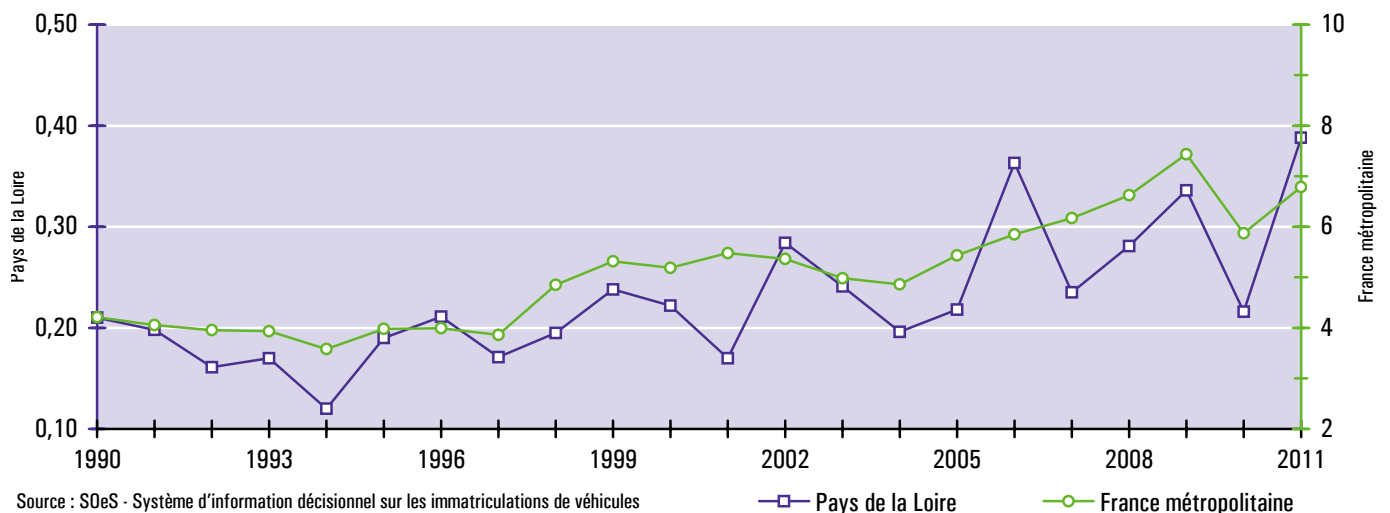
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	49	50	+ 2 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	58	119	+ 105 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	14	9	- 36 %						
<b>Sarthe</b>	12	21	+ 75 %						
<b>Vendée</b>	83	189	+ 128 %						
<b>Pays de la Loire</b>	216	388	+ 80 %						
<b>France métropol.</b>	5 871	6 788	+ 16 %						
<b>Région / France</b>	3,7%	5,7%							

Champ : véhicules pour le transport en commun de personnes, d’au moins dix places assises, y compris le conducteur

Source : SOeS - Système d’information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Le marché des véhicules de transport routier de personnes est cyclique : il est fortement corrélé à la durée des contrats liant les autorités organisatrices et les exploitants. A l’échelle départementale, le niveau des immatriculations neuves de bus et de cars est également tributaire des politiques d’achat de matériel roulant mises en œuvre par les entreprises de transports urbains et interurbains. Dans les Pays de la Loire, la hausse de 80 % du marché du neuf cache ainsi en 2011 de profondes disparités territoriales : si les immatriculations neuves d’autobus et d’autocars ont été multipliées par deux en Maine-et-Loire, Sarthe et Vendée, elles se sont en revanche stabilisées en Loire-Atlantique et ont régressé en Mayenne.

### Immatriculations d'autobus et d'autocars neufs (en milliers de véhicules)



## 8 – Camionnettes : le volume des ventes peine à retrouver son niveau d'avant crise

En 2011, le marché des camionnettes (véhicules utilitaires de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes), non concerné par le bonus écologique, a continué de subir le contrecoup de la crise économique de 2008 / 2009. Si les immatriculations se sont accrues de 3,5 % dans la région (contre + 3,0 % en France métropolitaine), elles demeurent encore inférieures au plafond atteint en 2007 et en 2008.

### Immatriculations de camionnettes en 2010 et 2011

	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	9 493	10 415	+ 10 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	4 414	4 355	- 1 %	En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.					
<b>Mayenne</b>	1 558	1 402	- 10 %						
<b>Sarthe</b>	2 957	3 216	+ 9 %						
<b>Vendée</b>	3 676	3 473	- 6 %						
<b>Pays de la Loire</b>	22 098	22 861	+ 3 %						
<b>France métropol.</b>	390 077	401 699	+ 3 %						
<b>Région / France</b>	5,7%	5,7%							

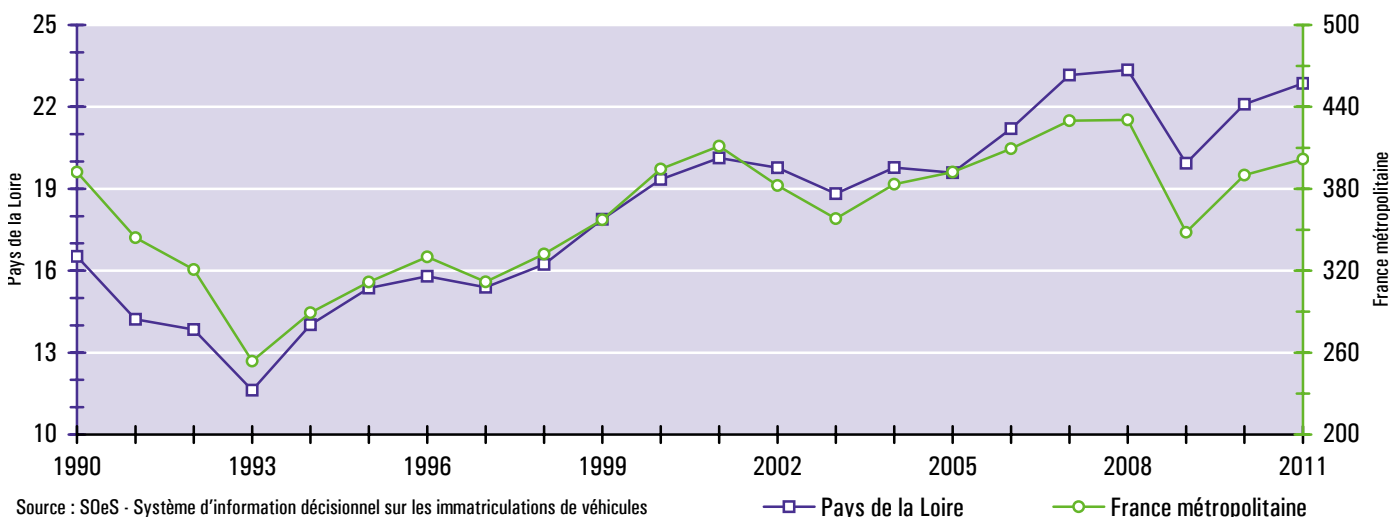
Champ : véhicule routier rigide automobile conçu principalement pour le transport de marchandises, et dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

A la différence des camionnettes d'occasion dont environ les deux tiers sont revendues à des particuliers, le marché du neuf est dominé par les professionnels. Plus de 90 % des camionnettes neuves immatriculées sont ainsi achetées par des entreprises (appartenant essentiellement aux secteurs de la construction, du commerce et de la location de véhicules).

Le fourgon, de type Renault Trafic, Ford Transit ou Iveco Daily, est la carrosserie la plus fréquente dans la région (près de 60 % des immatriculations neuves) mais la part des camionnettes dérivées de voitures particulières (Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Renault Kangoo, ...) est en essor, représentant une camionnette sur trois.

### Immatriculations de camionnettes neuves (en milliers de véhicules)



Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Les Pays de la Loire présentent peu de spécificités par rapport au niveau national : en 2011, le nombre d'immatriculations de camionnettes neuves pour 100 000 habitants s'est élevé à 641 dans la région contre 640 en France métropolitaine. Les contrastes départementaux sont en revanche marqués, traduisant les disparités du degré d'urbanisation des différents territoires ligériens<sup>1</sup> : le ratio varie ainsi de 815 en Loire-Atlantique à 457 en Mayenne.

<sup>1</sup> On observe une relation directe entre densité de l'habitat et utilisation des véhicules utilitaires légers. Au niveau national, c'est dans les départements ruraux que le nombre de camionnettes par habitant est le plus faible (l'Ariège et la Creuse occupent ainsi les deux dernières places).



## 9 – Camions : le marché du neuf a progressé de plus de 20 % en 2011

Sous l'effet de la reprise des transports routiers de marchandises et de l'amélioration de la situation de trésorerie des entreprises du secteur, les immatriculations de camions neufs ont bondi de 21 % en 2011 dans les Pays de la Loire. Les ventes des constructeurs restent cependant très en deçà des niveaux en vigueur avant la crise économique. Le redressement de 2011 fait ainsi suite aux chutes spectaculaires de 2009 (- 34 %) et 2010 (- 20 %). Les 1 093 immatriculations recensées dans la région constituent le deuxième millésime le plus faible des dix-sept dernières années.

Immatriculations de camions en 2010 et 2011

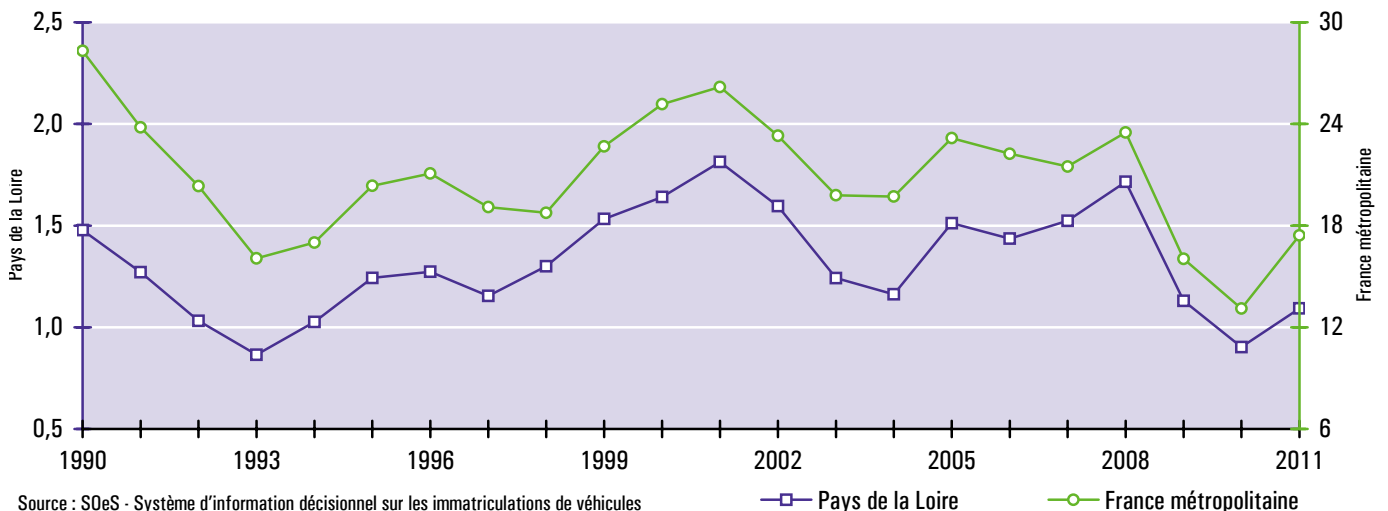
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	300	332	+ 11 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	152	214	+ 41 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	71	80	+ 13 %						
<b>Sarthe</b>	149	179	+ 20 %						
<b>Vendée</b>	231	288	+ 25 %						
<b>Pays de la Loire</b>	<b>903</b>	<b>1 093</b>	<b>+ 21 %</b>						
<b>France métropol.</b>	13 109	17 424	+ 33 %						
<b>Région / France</b>	6,9%	6,3%							

Champ : véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises, et dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes.

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

La part des Pays de la Loire dans l'ensemble des immatriculations métropolitaines de camions s'est établie à 6,3 %, en recul de plus d'un demi point par rapport à 2010 et d'un point comparé à 2008. La région se situe au 4<sup>ème</sup> rang national, derrière l'Île-de-France, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur mais est désormais talonnée par la Bretagne (1 036 immatriculations de camions en 2011) et l'Aquitaine (1 024).

Immatriculations de camions neufs  
(en milliers de véhicules)



Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Selon le critère du nombre d'immatriculations de camions neufs par habitant, les cinq départements de la région se situent dans les cinquante premiers rangs nationaux. La Vendée occupe une place de choix, la 10<sup>ème</sup>, avec 45 camions neufs pour 100 000 habitants immatriculés en 2011. La densité d'immatriculation est légèrement plus importante en Pays de la Loire (31 camions pour 100 000 habitants) qu'en France métropolitaine (28).

## 10 – Tracteurs routiers : le renouvellement de la flotte des transporteurs, différé lors de la crise de 2009, a été relancé en 2011

A l'instar des autres catégories de véhicules utilitaires lourds (camions, remorques et semi-remorques routières), les immatriculations de tracteurs routiers neufs ont progressé de façon spectaculaire en 2011 (+ 31 % en Pays de la Loire ; + 48 % en France métropolitaine). Cette évolution doit cependant être relativisée dans la mesure où elle intervient après une période au cours de laquelle le secteur des transports routiers de marchandises a dû traverser une des crises les plus profondes de son histoire, à la fois par sa durée et son intensité. En 2009 et dans une moindre mesure en 2010, la récession économique a en effet entraîné de la part des entreprises utilisatrices de poids lourds une exceptionnelle diminution de leur investissement en matériel roulant.

### Immatriculations de tracteurs routiers en 2010 et 2011

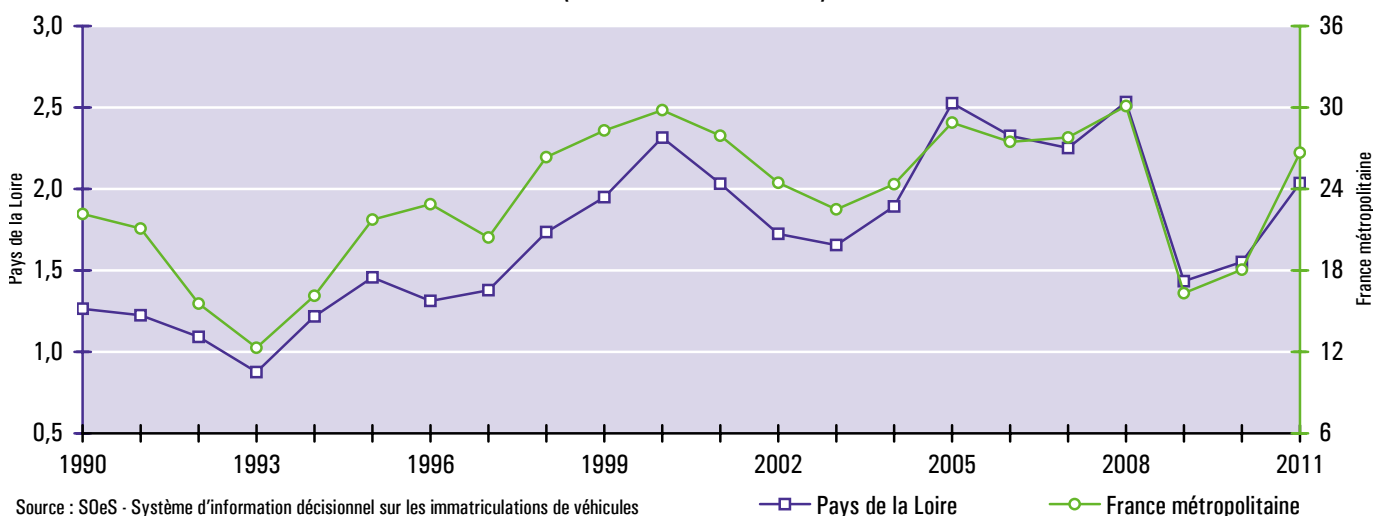
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	411	579	+ 41 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	196	341	+ 74 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	231	261	+ 13 %						
<b>Sarthe</b>	244	328	+ 34 %						
<b>Vendée</b>	470	527	+ 12 %						
<b>Pays de la Loire</b>	1 552	2 036	+ 31 %						
<b>France métropol.</b>	18 059	26 665	+ 48 %						
<b>Région / France</b>	8,6%	7,6%							

Champ : véhicule routier à moteur conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles (essentiellement des semi-remorques)

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Un peu plus de deux mille tracteurs routiers neufs ont été immatriculés l'an passé dans les Pays de la Loire. Ce résultat constitue un point médian entre l'année record de 2008 à 2 533 transactions et l'année noire de 2009 à 1 434. En raison de la moindre progression des immatriculations de tracteurs routiers neufs en Pays de la Loire qu'au niveau national, la région n'a représenté en 2011 que 7,6 % du total métropolitain (en baisse d'un point par rapport à l'année précédente), un niveau qu'elle avait toujours dépassé depuis 2003. De ce fait, elle a reculé d'un rang au classement national. Elle occupe désormais la 3<sup>ème</sup> place, devancée par la région Rhône-Alpes (3 036 immatriculations neuves) et depuis l'an passé par la Bretagne (2 113).

### Immatriculations de tracteurs routiers neufs (en milliers de véhicules)



La croissance la plus marquée des immatriculations a été observée dans le Maine-et-Loire (+ 74 %). Le département est néanmoins toujours largement devancé par la Vendée, pourtant moins peuplée, mais où les transporteurs routiers de marchandises sont particulièrement bien implantés.

## 11 – Remorques routières : au même rythme qu’au niveau national, la région a timidement remonté la pente en 2011

Dans le domaine des transports routiers de marchandises, le recours aux remorques routières est peu répandu dans la région, en témoigne la faiblesse des immatriculations, comparée à celles des semi-remorques (cf. page suivante). Leur utilisation est pourtant une spécialité ligérienne. Sur ce segment, les Pays de la Loire sont en effet traditionnellement la deuxième région française, derrière Rhône-Alpes.

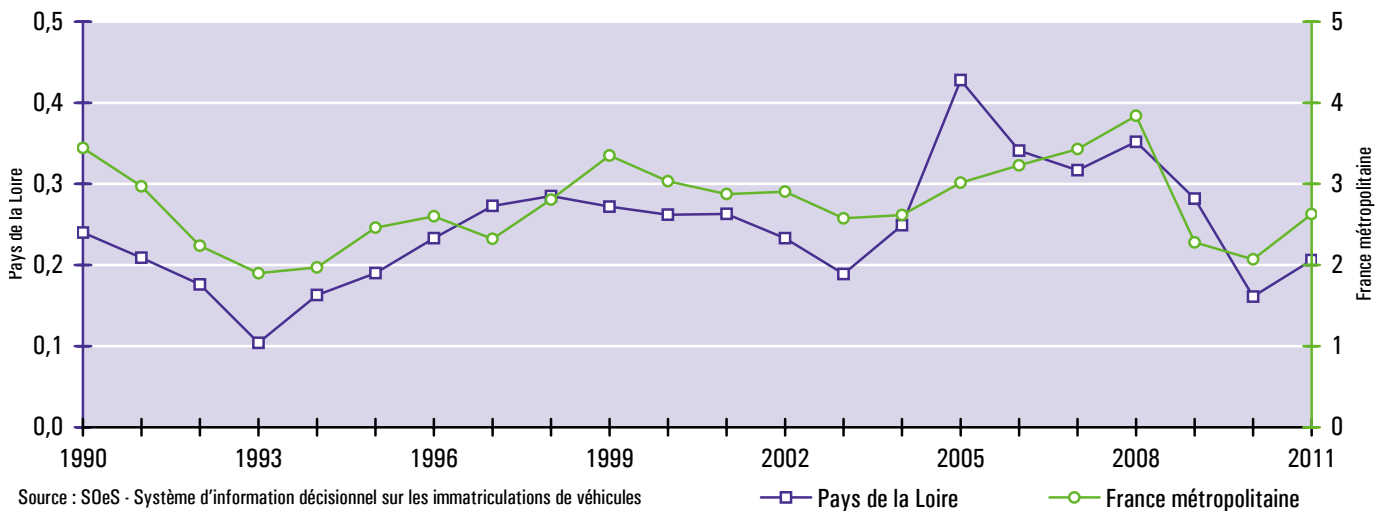
Immatriculations de remorques routières en 2010 et 2011

	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	48	38	- 21 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	25	59	+ 136 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	23	33	+ 43 %						
<b>Sarthe</b>	24	27	+ 13 %						
<b>Vendée</b>	41	49	+ 20 %						
<b>Pays de la Loire</b>	161	206	+ 28 %						
<b>France métropol.</b>	2 071	2 629	+ 27 %						
<b>Région / France</b>	7,8%	7,8%							

Champ : véhicule routier pour le transport de marchandises, d’au moins six tonnes de poids total autorisé en charge, conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile  
 Source : SOeS - Système d’information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

En 2011, les immatriculations de remorques routières neuves ont progressé de 28 % dans les Pays de la Loire, au même rythme qu’en France métropolitaine. Le volume des ventes (206 unités) demeure néanmoins inférieur à la moyenne des vingt dernières années (249 immatriculations). La région a notamment subi de plein fouet les effets de la dernière période de récession économique, les immatriculations de remorques routières neuves chutant successivement de 20 % puis de 43 % en 2009 et 2010.

Immatriculations de remorques routières neuves (en milliers de véhicules)



Source : SOeS - Système d’information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

La part des Pays de la Loire dans les immatriculations des 22 régions métropolitaines s’est fortement réduite ces dernières années. Elle s’est établie en 2011 à 7,8 %, contre 14,2 % en 2005, point haut des vingt dernières années. Au palmarès des régions, les Pays de la Loire se sont positionnés au 3<sup>ème</sup> rang en 2011. La région a été devancée pour la première fois par la Picardie, dont les immatriculations de remorques routières ont bondi de 72 % l’an passé.

5,8 immatriculations de remorques routières neuves pour 100 000 habitants ont été recensées en 2011 dans les Pays de la Loire, contre 4,0 au niveau national. Selon ce ratio, la Mayenne (10,8), la Vendée (7,7) et le Maine-et-Loire (7,5) se classent dans les quinze premiers départements français.

## 12 – Semi-remorques :

### la croissance des immatriculations est particulièrement marquée en Loire-Atlantique

Le marché des semi-remorques a connu en 2011 une timide reprise. Les immatriculations neuves, qui avaient fortement reculé en 2009 (- 43 %) et 2010 (- 17 %), ont progressé de 25 % l'an dernier, suivant en cela la tendance observée sur le segment des tracteurs routiers, auxquels ils sont couplés (pour former des ensembles routiers). Cette croissance est après celle de 1998 (+ 37 %) la plus forte des deux dernières décennies. Elle a atteint 86 % en Loire-Atlantique.

#### Immatriculations de semi-remorques en 2010 et 2011

	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	198	369	+ 86 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	191	174	- 9 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	130	177	+ 36 %						
<b>Sarthe</b>	142	210	+ 48 %						
<b>Vendée</b>	506	529	+ 5 %						
<b>Pays de la Loire</b>	1 167	1 459	+ 25 %						
<b>France métropol.</b>	11 789	15 916	+ 35 %						
<b>Région / France</b>	9,9%	9,2%							

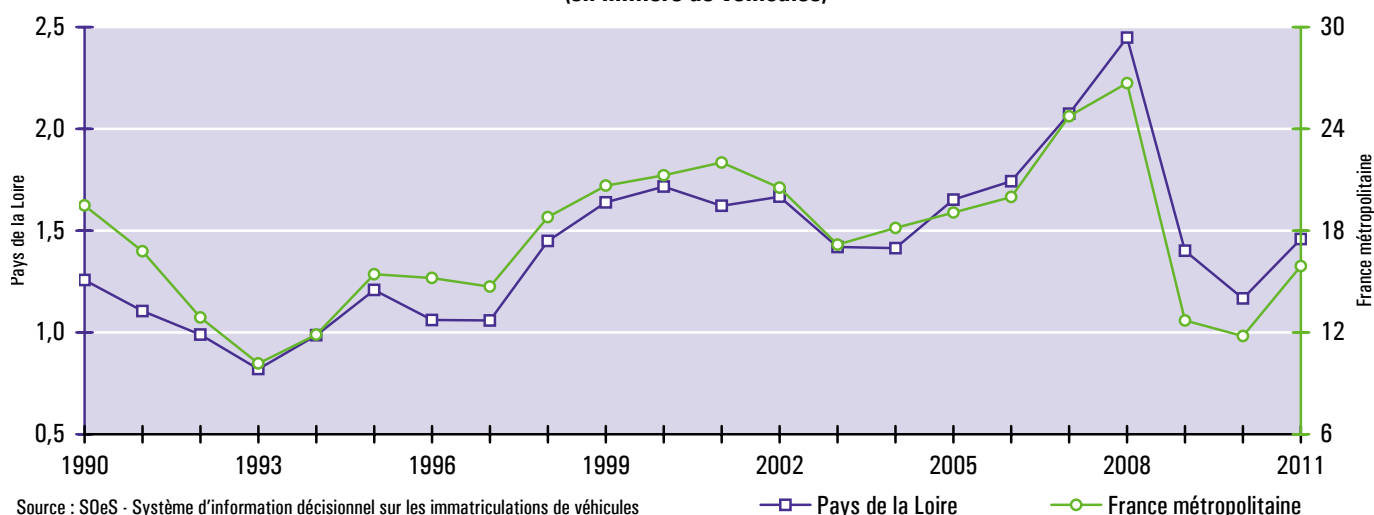
Champ : véhicule routier pour le transport de marchandises dont la partie avant, dépourvue d'essieu, repose et s'articule sur l'arrière d'un tracteur routier

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Le redressement de 2011 n'a toutefois pas permis au marché des semi-remorques de retrouver le niveau des ventes en vigueur avant la crise économique. Les 1 459 immatriculations recensées dans la région sont ainsi inférieures de 40 % au plafond atteint en 2008 (2 448 transactions).

En dépit d'un différentiel négatif de croissance de 10 points avec le niveau national (+ 25 % contre +35 %), les Pays de la Loire ont pu, en 2011, conserver une position de choix au sein de l'Hexagone. La région occupe ainsi le deuxième rang métropolitain après Rhône-Alpes (2 053 immatriculations).

#### Immatriculations de semi-remorques neuves (en milliers de véhicules)



Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Le taux d'immatriculations de semi-remorques neuves pour 100 000 habitants s'est élevé en 2011 à 41 en Pays de la Loire contre 25 en France métropolitaine. Cette moyenne cache des situations départementales diverses : le ration varie du simple au quadruple entre le Maine-et-Loire (22) et la Vendée (84).

## 13 – Tracteurs agricoles : le redressement du revenu des exploitants a contribué à la hausse des immatriculations

L'évolution du revenu des éleveurs et des cultivateurs est le déterminant principal des ventes du secteur du machinisme agricole. Cette corrélation s'observe parfois avec un ou deux semestres de décalage en raison de l'extrême volatilité du cours des produits agro-alimentaires<sup>1</sup>. Par le passé, l'effondrement du revenu des exploitants (dans les Pays de la Loire, - 27 % en 2009) a ainsi entraîné une baisse des immatriculations de tracteurs agricoles neufs (- 9 % en 2009 puis - 21 % en 2010). Le phénomène inverse a été observé en 2011, l'amélioration de la conjoncture agricole s'observant dans la plupart des filières de production. En relation avec la croissance du revenu moyen des exploitations agricoles professionnelles<sup>2</sup>, 3 300 tracteurs neufs ont été immatriculés, l'an dernier, dans les Pays de la Loire, en progression de 17 % par rapport à 2010.

### Immatriculations de tracteurs agricoles en 2010 et 2011

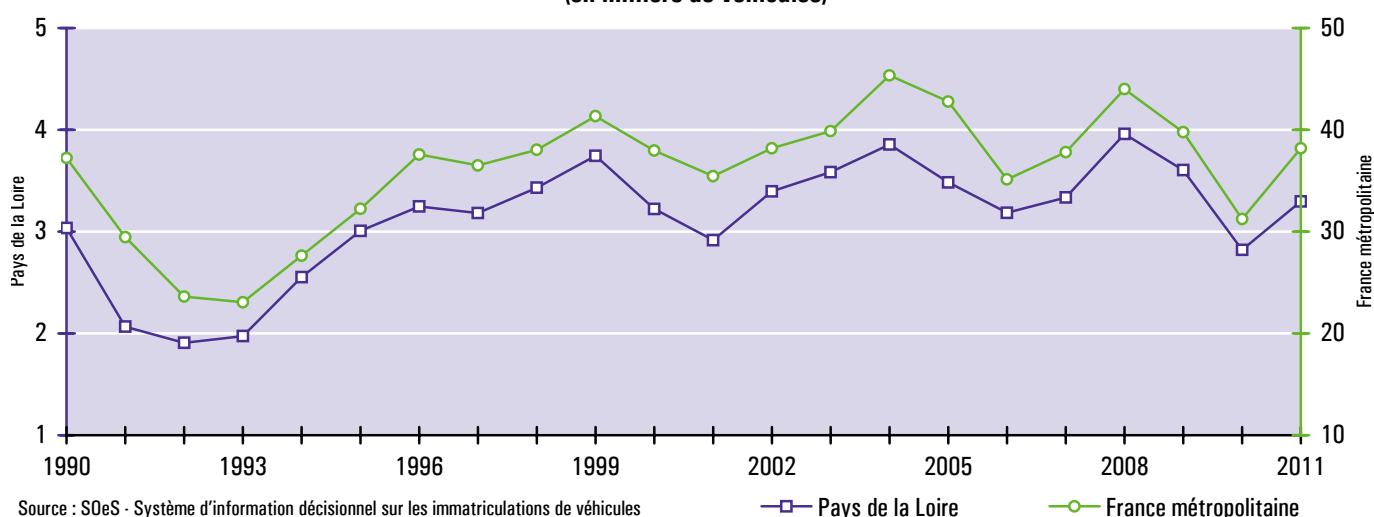
	Immatriculations neuves			Immatriculations d'occasion			Ensemble		
	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution	2010	2011	Evolution
<b>Loire-Atlantique</b>	681	686	+ 1 %						
<b>Maine-et-Loire</b>	688	792	+ 15 %	<b>En raison de difficultés temporaires liées à la mise en œuvre de la base de données des immatriculations (SIDIV), les transactions de véhicules d'occasion postérieures à 2009 ne sont pas disponibles.</b>					
<b>Mayenne</b>	475	624	+ 31 %						
<b>Sarthe</b>	337	434	+ 29 %						
<b>Vendée</b>	640	760	+ 19 %						
<b>Pays de la Loire</b>	2 821	3 296	+ 17 %						
<b>France métropol.</b>	31 239	38 192	+ 22 %						
<b>Région / France</b>	9,0%	8,6%							

Champ : véhicule automoteur spécialement conçu pour tirer ou actionner tout matériel normalement destiné à des travaux agricoles, ruraux ou forestiers

Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

Avec une part de marché qui s'est stabilisé à 9 % des immatriculations neuves nationales, les Pays de la Loire ont pu conserver leur première place au classement des régions. Ils devancent la Bretagne d'une centaine d'unités vendues. Rapporté à la population, la Mayenne constitue, après le Gers, le Cantal et la Creuse, le 4<sup>ème</sup> marché départemental : le ratio s'y est établi en 2011 à 203 tracteurs neufs vendus pour 100 000 habitants contre 92 en Pays de la Loire et 61 en France métropolitaine.

### Immatriculations de tracteurs agricoles neufs (en milliers de véhicules)



Source : SOeS - Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules

<sup>1</sup> La forte variation des prix à la production contraint généralement les exploitants à lisser leur revenu sur plusieurs mois avant de procéder à des dépenses d'investissement.

<sup>2</sup> Selon la DRAAF (Direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt), « en Pays de la Loire, le revenu courant avant impôts (RCAI) moyen par unité de travail annuelle non salariée (Utans) se redresse de 68 % entre 2010 et 2009. Son montant atteint 22 000 €. Il reste en deçà des niveaux de 2007 et de 2008 qui s'élevaient respectivement à 25 600 € et 23 600 € ». Les chiffres régionaux 2011 ne sont pas connus. Des premières estimations indiquent qu'au niveau national, le revenu moyen par agriculteur aurait subi une baisse de 3,6 % en 2011.

## Définitions et sources statistiques

### Charge utile

Poids maximal de marchandises déclaré admissible pour un véhicule routier.

### Poids total autorisé en charge (PTAC)

Total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes les autres personnes transportées en même temps) et de la charge utile. Le plafond de 3,5 tonnes de PTAC correspond au seuil à partir duquel la réglementation devient beaucoup plus contraignante et pour laquelle l'utilisation des véhicules est radicalement différente. Ainsi, en dessous de 3,5 tonnes de PTAC, les véhicules utilitaires ne sont que pour 1 % de leur nombre utilisés par des professionnels du transport et leur conduite ne nécessite qu'un simple permis B. En revanche, au dessus de 3,5 tonnes de PTAC, les véhicules sont destinés presque exclusivement au transport de marchandises et leur conduite est réglementée (obligation de formation des conducteurs, existence de permis de conduire spécifiques, durées de conduite et de travail soumises à la réglementation européenne, ...).

### Fichier central des automobiles (FCA)

Fichier national informatisé des véhicules immatriculés sur le territoire français, établi à partir des données des cartes grises transmises par les Préfectures, créé par l'INSEE en 1950 et géré depuis les années 1970 par l'Association Auxiliaire de l'Automobile, sous maîtrise d'ouvrage du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (service de l'observation et des statistiques). Sa vocation était d'établir des statistiques sur les véhicules selon des critères techniques ou socioprofessionnels : genre, PTAC, carrosserie, source d'énergie, activité du propriétaire... Depuis le début d'année 2010, le FCA a été remplacé par le SIDIV (Système d'information décisionnel sur l'immatriculation des véhicules), géré directement par le SOeS.

### Système d'information décisionnel sur les immatriculations de véhicules (SIDIV)

Système de production et de diffusion d'informations statistiques sur les immatriculations de véhicules, mis en œuvre en 2010 en remplacement du fichier central des automobiles (FCA). SIDIV est élaboré par le service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris) à partir des informations transmises par le Ministère de l'Intérieur (agence nationale des titres sécurisés) issues du système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Le champ de SIDIV est limité aux immatriculations métropolitaines et enregistrées comme « série normale » dans l'ancien système d'immatriculation abandonné en 2010. Ainsi, les données présentées ici ne comprennent pas les véhicules :

- immatriculés dans les départements et collectivités d'outre-mer ;
- en transit temporaire (TT) et importés en transit (IT) ;
- de l'administration civile de l'État ;
- militaires ;
- en W (véhicules en essais dans les concessions automobiles) ou WW (immatriculations temporaires en attente de formalités).

Elles incluent en revanche les véhicules de démonstration<sup>1</sup> qui représentent environ 8 % de l'ensemble des immatriculations neuves.

Les différents genres de véhicules distingués dans SIDIV sont les voitures particulières, les voiturettes, les motocyclettes, les cyclomoteurs, les autobus et autocars, les camionnettes, les camions, les véhicules automoteurs spécialisés, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques, les tracteurs agricoles et divers véhicules agricoles (cf. définitions page ci-contre). Les cyclomoteurs et les véhicules agricoles (autres que les tracteurs) ne figurent pas dans le présent document faute d'un recul temporel suffisant (leurs immatriculations ne sont suivies que depuis 2010).

<sup>1</sup> Un véhicule de démonstration est un véhicule neuf affecté pour une durée de trois mois minimum et un an maximum exclusivement à la démonstration. Celle-ci consiste en l'utilisation de ce véhicule, par les constructeurs, importateurs, concessionnaires et agents de marque, dans le cadre d'opérations de présentation et d'essai auprès de leur clientèle. Peut être affecté à la démonstration tout véhicule soumis à immatriculation et ce, quels que soient son genre et sa carrosserie (voiture particulière, motocyclette, camionnette, remorque, etc.).

## Les catégories de véhicules

### **Voiture particulière et commerciale**

Véhicule routier automobile, autre qu'un motocycle ou une voiturette, destiné au transport de voyageurs et conçu pour un nombre de places assises (y compris celle du conducteur) égal au maximum à neuf.

### **Voiturette (ou quadricycle léger à moteur)**

Cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues, sans permis, de cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> (véhicules à essence) ou dont la puissance n'excède pas 4 kW (autres véhicules). Elles doivent être immatriculées depuis le 1<sup>er</sup> mars 1992.

### **Motocycle**

Cette catégorie regroupe les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur (autre que voiturette) et les motocyclettes. Les tricycles et quadricycles à moteur comprennent les véhicules dont la cylindrée est supérieure à 50 cm<sup>3</sup>. L'essentiel de leurs immatriculations correspond à des "quads" (quadricycles lourds à moteur affectés au transport de personnes).

### **Remorque légère et caravane**

Remorques dont le poids total autorisé en charge est compris entre 500 kg et 6 tonnes, pouvant être tractées avec un permis B pour celles pesant moins de 750 kg. Elles comprennent les caravanes, les remorques agraires, les porte-bateaux et les autres remorques légères.

### **Camping-car (ou autocaravane)**

Véhicule automoteur spécialisé de transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est en général inférieur ou égal à 3,5 tonnes (de façon à être conduit avec un permis B). A la fois moyen de transport et mode d'hébergement assimilé à la caravane, le camping-car est caractérisé par la présence de sièges, table, coin cuisine, espaces de rangement, lits et/ou couchettes. Jusqu'en 1998, les camping-cars étaient inclus dans les camionnettes.

### **Véhicule automoteur spécialisé (hors camping-car)**

Véhicule à moteur destiné à des usages autres que le transport (engins de travaux publics, ambulances, véhicules de pompiers, bennes à ordures ménagères, fourgon funéraire, dépanneuse, etc.). Jusqu'en 1998, ces véhicules étaient inclus dans les « camionnettes et camions ».

### **Autobus et autocar**

Véhicules pour le transport en commun de personnes, d'au moins dix places assises, y compris le conducteur (les autres véhicules sont classés parmi les voitures particulières et commerciales). Les autobus sont destinés principalement au transport urbain ; ils comportent des places assises et debout. Les autocars sont utilisés en transport collectif routier ou touristique, avec des places assises uniquement.

### **Camionnette (ou véhicule utilitaire léger)**

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises<sup>1</sup>, et dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

### **Camion**

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises, et dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes.

### **Remorque routière (ou remorque lourde)**

Véhicule routier pour le transport de marchandises conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile. Ne sont considérés que les véhicules d'au moins six tonnes de poids total autorisé en charge.

### **Semi-remorque**

Véhicule routier pour le transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

### **Tracteur routier**

Véhicule routier à moteur conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles (essentiellement des semi-remorques).

### **Tracteur agricole**

Véhicule automoteur, dont la vitesse ne peut excéder 40 km/h, spécialement conçu pour tirer ou actionner tout matériel normalement destiné à des travaux agricoles, ruraux ou forestiers.

<sup>1</sup> Cette définition réglementaire est très éloignée de la réalité des faits. Dans la pratique, les VUL (véhicules utilitaires légers) utilisées en transport public de marchandises ne représentent que 1 % des camionnettes en circulation sur le territoire national. L'essentiel du parc de VUL est la propriété de particuliers, d'administrations ou d'entreprises sans rapport avec le transport (secteurs de la construction, du commerce, de la restauration, de l'agriculture, ...).

Toujours disponible *Les immatriculations de véhicules en 2009*

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html>



Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

34, place Viarme - BP 32 205 - 44022 Nantes Cedex 1  
Tél. 02 40 99 58 13

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

Photo (première de couverture) :  
Gefco

## *La situation des transports en Pays de la Loire*

Service connaissance  
des territoires et évaluation

Division de l'observation,  
des études et des statistiques

Directeur  
de la publication :  
Hubert Ferry-Wilczek

ISSN : 2109-0017

© DREAL 2012