

# Comme en 2020, la pandémie de Covid-19 pénalise davantage les trafics de voyageurs que les flux de marchandises

En 2021, le secteur des transports se redresse dans un contexte de reprise économique. Cependant, les marques de retour à la normale concernent essentiellement l'acheminement des marchandises. La circulation autoroutière des poids lourds bat ainsi des records malgré la hausse du prix des carburants. En revanche, l'arrêt de la raffinerie de Donges obère l'activité du port de Nantes Saint-Nazaire. La crise du marché des véhicules neufs s'inscrit dans la durée. Les immatriculations de voitures thermiques diminuent au bénéfice des modèles hybrides et électriques. Les mesures sanitaires continuent d'affecter la mobilité des voyageurs.

### Redressement intégral des trafics de poids lourds et chute inédite des flux portuaires

En 2021, le transport routier de marchandises, (80 % du volume de fret) est très dynamique. Tous pavillons confondus, le nombre de véhicules lourds comptabilisés aux péages autoroutiers de la région croît de 9,6 % par rapport à 2020 et de 3,6 % par rapport à 2019. Le record mensuel de ces flux de poids lourds, qui datait d'octobre 2019, est dépassé à trois reprises au cours de l'année. À l'inverse, l'activité du port de Nantes Saint-Nazaire qui n'avait baissé que de 9 % en 2020, connaît un effondrement sans précédent en 2021 : - 32 %. Les flux du cinquième port français s'élèvent à 18,9 millions de tonnes (Mt). Il faut remonter à 1982 pour trouver un niveau d'activité inférieur à 20 millions de tonnes. L'essentiel des pertes de trafic porte sur les produits pétroliers. Leur chute de 62 % (à 4,0 Mt) est la conséquence de l'arrêt de la raffinerie de Donges de novembre 2020 à mars 2022, motivé par le recul de la demande en carburant pendant la crise sanitaire. Après cinq années consécutives de croissance, le trafic de gaz naturel recule de 40 % à 5,4 Mt, en raison de la forte volatilité du prix du méthane sur les marchés internationaux.

### Poursuite du verdissement du parc automobile dans un marché en récession

Les ventes de voitures neuves se tassent de 1,4 % par rapport à l'année 2020 qui avait pourtant été affectée par plusieurs mois de confinement des habitants et de fermeture des concessions. Avec 78 200 voitures neuves vendues ► [figure 1](#), le millésime 2021 est le plus faible depuis 2015 ► [figure 2](#).

La baisse s'explique principalement par la pénurie de puces électroniques, liée à la forte reprise économique mondiale, qui touche les chaînes de montage automobile, entraîne une augmentation des délais de livraison et surenchérit le prix des voitures neuves. Elle tient aussi à des facteurs structurels liés à l'avenir de l'industrie automobile. Les consommateurs se détournent progressivement du marché du véhicule neuf, redoutant la fin des moteurs thermiques d'ici quinze ans en Europe. La mutation énergétique du parc se poursuit. Avec la hausse du prix du gazole et le maintien des dispositifs favorisant l'achat d'automobiles à faibles émissions de CO<sub>2</sub>, les immatriculations de voitures diesel poursuivent leur baisse (- 27 %, après - 26 % en 2020). Leur part s'établit à 21 % des immatriculations, contre 72 % en 2012. Les ventes de modèles essence se stabilisent (- 0,3 %) après la chute de 2020 (- 29 %). Ils sont majoritaires dans la région (56 %). Les modèles électriques rassemblent 10 % du marché, leurs ventes augmentent de 36 %. Les achats de voitures hybrides rechargeables bondissent de 69 %, elles représentent 7 % des immatriculations de voitures neuves. Enfin, le développement des voitures roulant au GPL se poursuit ; leur part est de 2,8 % en 2021 contre 1,2 % en 2020. Les immatriculations des autres catégories de véhicules se redressent en 2021 (+ 11 % pour les véhicules utilitaires légers, + 6 % pour les véhicules industriels), sans toutefois atteindre leurs niveaux de 2019. Un retournement de tendance est observé en milieu d'année avec une chute des ventes de camionnettes, de camions, de tracteurs routiers et de véhicules automoteurs spécialisés, conséquence de la forte détérioration de la situation financière des entreprises de transport due à l'envolée du prix des carburants.

En raison du desserrement des restrictions de déplacement, la circulation routière retrouve de la vigueur. Sur les autoroutes de la région, les flux de véhicules légers croissent de 24 % par rapport à 2020 mais sont en recul de 4 % par rapport à 2019.

### Reprise très incomplète des transports collectifs

Les trois principaux réseaux de transport public urbain de la région enregistrent 169 millions de voyages en 2021 (+ 20 % par rapport à 2020). Cette reprise ne compense pas la chute de la fréquentation de plus d'un tiers en 2020. Elle tient à l'amélioration de la situation sanitaire qui permet d'augmenter les jours de présence dans les entreprises et les écoles. Elle s'explique aussi par la perte d'attractivité de la voiture liée au prix record des carburants et à la réapparition des engorgements routiers. Le transport aérien est encore marqué par la pandémie de Covid-19. En 2021, 3,3 millions de passagers sont recensés dans les aéroports de la région (+ 42 % par rapport à 2020 mais - 54 % par rapport à 2019) ► [figure 3](#). La quasi-totalité d'entre eux (99,6 %) transite par Nantes Atlantique. Le recul du trafic concerne principalement les vols internationaux dont la clientèle est en retrait des deux tiers par rapport à 2019. En valeur relative, le développement des lignes à bas coût se poursuit ► [figure 4](#). Elles représentent désormais 80 % du trafic de Nantes Atlantique, 42 points de plus que dans l'ensemble des aéroports français. ●

#### Auteur :

Denis Douillard (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire)

## ► 1. Immatriculations de véhicules neufs

Zonage	Véhicules particuliers	Véhicules utilitaires légers <sup>1</sup>	Véhicules industriels à moteur <sup>2</sup>	Ensemble immatriculations <sup>3</sup>			
	2021 (en nombre)	2021 (en nombre)	2021 (en nombre)	2021 (en nombre)	Évolution 2021/2019 (en %)	Évolution 2021/2020 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2019/2014 * (en %)
Loire-Atlantique	30 361	13 604	1 154	45 271	-15,5	1,6	6,2
Maine-et-Loire	15 628	5 432	767	21 915	-16,1	0,7	6,4
Mayenne	4 956	1 837	406	7 239	-17,4	-1,3	3,3
Sarthe	11 540	2 746	465	14 792	-20,5	1,6	4,4
Vendée	15 672	5 623	831	22 192	-13,8	4,9	6,4
<b>Pays de la Loire</b>	<b>78 157</b>	<b>29 242</b>	<b>3 623</b>	<b>111 409</b>	<b>-16,1</b>	<b>1,9</b>	<b>5,8</b>
France entière	1 693 037	443 305	45 795	2 189 270	-21,5	2,1	4,5

<sup>1</sup> : camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés <= 3,5 t de PTAC.

<sup>2</sup> : camions, véhicules automoteurs spécialisés > 3,5 t de PTAC et tracteurs routiers.

<sup>3</sup> : y compris immatriculations de transports en commun.

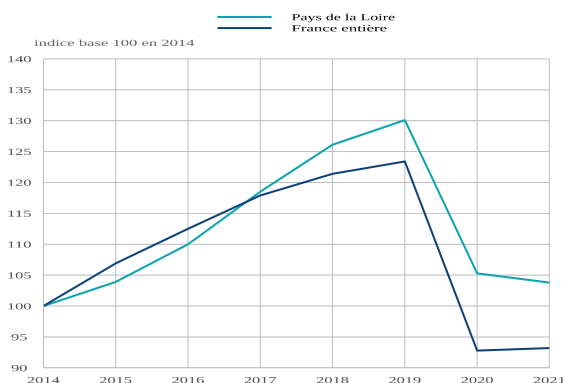
\* : évolution qui aurait été observée pour les immatriculations de véhicules neufs, pour chaque année de la période considérée, en supposant une évolution identique chaque année.

**Note** : données brutes.

**Champ** : les immatriculations de véhicules neufs sont issues du répertoire statistique des véhicules routiers (Rsvero) qui recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris). Ces données ne comprennent pas les véhicules immatriculés en transit temporaire (TT), importés en transit (IT), de l'administration civile de l'État, militaires, ainsi que les immatriculations provisoires (plaques W ou WW).

**Source** : SDES, Rsvero

## ► 2. Évolution du nombre d'immatriculations de véhicules particuliers neufs

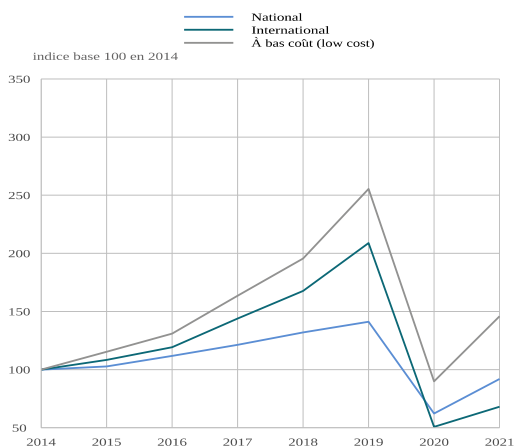


**Note** : données brutes.

**Champ** : les immatriculations de véhicules neufs sont issues du répertoire statistique des véhicules routiers (Rsvero) qui recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire français (départements d'outre-mer compris). Ces données ne comprennent pas les véhicules immatriculés en transit temporaire (TT), importés en transit (IT), de l'administration civile de l'État, militaires, ainsi que les immatriculations provisoires (plaques W ou WW).

**Source** : SDES, Rsvero.

## ► 4. Évolution du nombre de passagers des aéroports dans les Pays de la Loire



**Source** : Union des aéroports français.

## ► 3. Passagers des aéroports

Type de ligne	Pays de la Loire				France entière		
	Passagers 2021 (en nombre)	Évolution 2021/2019	Évolution 2021/2020	Évolution annuelle moyenne 2019/2014 <sup>1</sup>	Évolution 2021/2019	Évolution 2021/2020	Évolution annuelle moyenne 2019/2014 <sup>1</sup>
Lignes nationales	1 876 618	-34,9	47,6	7,1	-41,0	33,3	2,4
Lignes internationales	1 415 232	-67,4	34,1	15,9	-64,7	28,7	4,8
Transit	13 312	-63,6	55,2	-13,8	-57,7	38,0	-3,9
<b>Total</b>	<b>3 305 162</b>	<b>-54,5</b>	<b>41,5</b>	<b>11,6</b>	<b>-58,0</b>	<b>30,5</b>	<b>4,1</b>
dont lignes à bas coût (low cost)	2 628 831	-42,9	62,2	20,6	-53,9	52,6	10,3
Part des lignes à bas coût (low cost) (en %)	79,5	///	///	///	///	///	///

<sup>1</sup> : évolution qui aurait été observée pour le trafic passager des aéroports, pour chaque année de la période considérée, en supposant une évolution identique chaque année.

**Note** : données brutes.

/// : absence de donnée due à la nature des choses.

**Source** : Union des aéroports français.

### Avertissement

La segmentation des immatriculations par motorisation a été revue afin d'être homogène avec le classement utilisé dans le système Crit'Air. Le changement principal concerne les voitures hybrides non rechargeables. Ces modèles, qui ont un moteur thermique (diesel ou essence) et un moteur électrique alimenté par l'énergie cinétique du freinage, sortent du champ des véhicules hybrides. Ils sont maintenant ventilés dans les catégories essence ou gazole selon leur carburant thermique associée.