



En 2022, le produit intérieur brut français ralentit à +2,5 %, affecté par les contraintes sanitaires, notamment en Chine ainsi que la guerre en Ukraine et ses conséquences sur le niveau des prix qui freine la consommation des ménages. Dans les Pays de la Loire, l'économie se montre particulièrement résiliente dans ce contexte mondial. L'emploi ralentit sensiblement mais continue de progresser au même rythme qu'en France. La région compte ainsi 1,57 million d'emplois en fin d'année, soit 5,5 % de plus que son niveau d'avant-crise de fin 2019. Le nombre d'embauches dans la région atteint l'un de ses niveaux les plus importants depuis l'an 2000 et le nombre d'entrées en apprentissage continue d'augmenter fortement. Le taux de chômage recule de nouveau en 2022 et s'établit à 5,8 %, son plus bas niveau depuis le 2<sup>e</sup> trimestre 2008, plaçant les Pays de la Loire au 1<sup>er</sup> rang des régions françaises ayant le plus faible taux de chômage, à égalité avec la Bretagne. Le recours à l'activité partielle poursuit sa décline entamée en 2021. Les créations d'entreprises se stabilisent mais atteignent un nouveau record. Les défaillances augmentent fortement mais restent nettement inférieures à leur niveau d'avant-crise. Les échanges commerciaux sont en hausse mais le solde commercial se dégrade fortement et atteint un niveau historique en raison de l'augmentation des importations d'hydrocarbures naturels. Les mises en chantier sont en légère hausse, tandis que les permis de construire sont en recul. Dans les transports, la crise énergétique et le manque de conducteurs routiers pèsent sur la circulation des biens et des personnes. Les marchés agricoles sont à nouveau fragilisés par les conséquences de la guerre en Ukraine et des conditions météorologiques hors normes. Le tourisme ligérien confirme son dynamisme et rebondit après deux années marquées par la crise sanitaire. Malgré un contexte économique difficile, l'activité salariée continue de progresser dans tous les secteurs, y compris dans l'industrie qui dépasse son niveau d'avant-crise en fin d'année.

Ce bilan économique fait partie des 17 bilans économiques régionaux 2022 publiés par l'Insee.

[Retrouvez les bilans des autres régions.](#)

## Transports - La crise énergétique et le manque de conducteurs routiers pèsent sur la circulation des biens et des personnes

### Bilan économique 2022

--- Denis Douillard (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) ---

En 2022, à peine sorti de la crise sanitaire, le transport fait face à la spirale inflationniste. La pénurie de matières premières ralentit la cadence des usines automobiles et rallonge leurs délais de livraison. Le choc énergétique impacte la rentabilité des transporteurs routiers, dont le carburant représente un quart des coûts, alors que la plupart d'entre eux, n'ont pas retrouvé les flux antérieurs à 2020, faute de conducteurs. Il ampute le pouvoir d'achat des ménages mais réduit leur empreinte carbone par le recul de la circulation routière, le développement du covoiturage et la hausse de l'attractivité des modes alternatifs à l'automobile. La fréquentation des transports collectifs, quoiqu'en net progrès, ne retrouve pas son niveau de 2019. Elle pâtit de la pérennisation du télétravail et de la baisse des déplacements professionnels. Contre-intuitivement, le trafic du port de Nantes Saint-Nazaire, à forte composante d'hydrocarbures, tire profit de l'instabilité des circuits d'approvisionnement énergétique.

## Avertissement sur les immatriculations

Les données d'immatriculations sont calculées sur un champ homogène avec les données de parc publiées. Toutes les immatriculations sont prises en compte, à l'exception des immatriculations provisoires et transit temporaire. Des corrections aux séries diffusées en 2022 sur ce nouveau champ ont également été apportées afin de refléter les caractéristiques des véhicules lors de leur première immatriculation. En effet, certains véhicules avaient été dénombrés selon leurs caractéristiques et localisation actuelles qui pouvaient être, dans certains cas, différentes de celles de leur première immatriculation (par exemple, un véhicule utilitaire léger immatriculé en 2015 puis revendu en 2017 comme voiture avait été comptabilisé comme voiture particulière en 2015). Ces véhicules sont désormais reclassés dans leur catégorie initiale.

## Repli du transport routier et redressement spectaculaire des flux portuaires

En 2022, le transport routier de marchandises, (80 % du volume de fret), est pénalisé par le ralentissement économique, la forte hausse du prix du gazole (+41 % par rapport à 2021) et la pénurie chronique de conducteurs. Mesurés en tonnes-kilomètres, les flux de camions sous pavillon national sur les routes de la région sont les plus faibles des six dernières années. Ils reculent de 3,1 % par rapport à 2021 et de 4,7 % par rapport à 2019. Le repli de ces trafics ne concerne toutefois que les échanges avec les autres régions françaises (-4,0 % des entrées de marchandises et -4,6 % des sorties). Les flux internes à la région sont stables (**figure 1**). Tous pavillons confondus (français et étrangers), le nombre de véhicules lourds comptabilisés aux péages autoroutiers de la région décroît de 0,7 % par rapport à 2021.

Figure 1 – Transport de marchandises par la route

Pays de la Loire	2022 (p) (millions de tonnes - kilomètres)	Évolution entre 2021 et 2022 (%)	Évolution entre 2019 et 2022 (%)	Évolution annuelle moyenne entre 2016 et 2021 <sup>1</sup> (%)
Entrées dans la région	7 372	-4,0	-6,5	1,7
Sorties de la région	7 219	-4,6	-8,9	1,1
Intérieur de la région	5 699	-0,1	3,8	1,4

p : données provisoires.

<sup>1</sup> : évolution qui aurait été observée pour le transport de marchandises par la route, pour chaque année de la période considérée, en supposant une évolution identique chaque année.

Champ : France métropolitaine hors Corse. Données hors transport international.

Source : SDES, Enquête Transport routier de marchandises.

L'activité du port de Nantes Saint-Nazaire connaît, à l'inverse, un rebond exceptionnel. Les flux du cinquième port français s'élevèrent à 29,7 millions de tonnes (Mt). Ils sont en hausse de 57 % par rapport à ceux de 2021 qui étaient les plus faibles des quarante dernières années, en raison de la chute des importations de pétrole et de gaz due à la baisse de la demande énergétique pendant la pandémie de Covid-19. En lien avec la guerre en Ukraine, l'activité portuaire ligérienne est portée par la reprise des entrées de pétrole, de gaz et de charbon. En effet, pour compenser l'arrêt des livraisons d'hydrocarbure russe (*via* le gazoduc Nord Stream) et la baisse de la production électrique française d'origine nucléaire, le terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne et la centrale thermique de Cordemais sont fortement sollicités.

## Poursuite du verdissement du parc automobile dans un marché historiquement bas

Les ventes de voitures neuves se replient de 4,7 % par rapport à 2021 et de 24,1 % par rapport à 2019. Avec 74 750 automobiles neuves vendues (**figure 2**), le millésime 2022 est à son plus bas niveau depuis 1997. La baisse est principalement liée à l'allongement des délais de livraison dû, en amont, à la pénurie de certains intrants de l'industrie automobile (puces électroniques, métaux, plastique, etc.) et, en aval, à une distribution perturbée par la hausse du coût du transport routier et le manque de conducteurs de porte-voitures.

Figure 2 – Immatriculation de véhicules neufs par département et type de véhicule

Zonage	Nombre d'immatriculations en 2022				Évolution (%)		
	Ensemble <sup>1</sup>	Dont véhicules particuliers	Dont véhicules utilitaires légers <sup>2</sup>	Dont véhicules industriels à moteur <sup>3</sup>	2021 - 2022	2019 - 2022	Évolution annuelle moyenne 2016 - 2021 <sup>*</sup>
Loire-Atlantique	39 238	28 532	9 369	1 143	-13,9	-27,3	1,4
Maine-et-Loire	20 168	14 979	4 574	570	-8,2	-23,3	0,3
Mayenne	6 893	4 792	1 608	472	-4,8	-21,4	-2,0
Sarthe	13 493	10 762	2 228	486	-8,8	-27,6	-2,8
Vendée	21 314	15 687	4 721	862	-4,0	-17,3	0,4
<b>Pays de la Loire</b>	<b>101 106</b>	<b>74 752</b>	<b>22 500</b>	<b>3 533</b>	<b>-9,5</b>	<b>-24,2</b>	<b>0,2</b>
France entière	1 988 206	1 576 950	358 893	46 171	-9,9	-29,3	-2,8

<sup>1</sup> : y compris immatriculations de transports en commun.

<sup>2</sup> : camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés <= 3,5 t de PTAC.

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

<sup>\*</sup> : 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.

Dans ce marché en récession, le développement des modèles électriques se poursuit. En 2022, plus de 10 000 d'entre eux sont vendus dans les Pays de la Loire (un tiers de plus qu'en 2021), représentant 14 % des ventes de voitures neuves, contre 10 % en 2021. Cette part de marché est voisine de celle de la France (13 %) et supérieure à celle de l'Union européenne (9 %), mais reste très éloignée du record mondial en 2022 (79 % en Norvège). La percée des voitures électriques est la conséquence des subventions à l'achat de l'État, du prix élevé des hydrocarbures et du développement des infrastructures de recharge. Les Pays de la Loire comptent fin décembre 2022 3 800 points de recharge publics, soit 61 % de plus qu'en 2021. Cependant, avec 56 % des ventes, l'essence reste de loin la motorisation préférée des Ligériens.

Les immatriculations des autres catégories de véhicules se replient en 2022 (-23,1 % pour les véhicules utilitaires légers, -2,6 % pour les véhicules industriels). La baisse des ventes de camionnettes, de camions, d'autobus et d'autocars est multifactorielle : hausse du prix des véhicules et du gazole, doublement des délais de livraison, pénurie de personnel roulant, etc.

La circulation automobile est dynamique en début d'année. Elle se réduit au second semestre en lien avec le contexte inflationniste et notamment les tarifs élevés de l'énergie (carburant, électricité). Sur les autoroutes de la région, les flux de véhicules légers croissent de 3,4 % par rapport à 2021 mais sont inférieurs à leur niveau d'avant la crise sanitaire (-0,7 % comparés à ceux de 2019).

Après avoir reculé pendant la pandémie, le covoiturage de courte distance, soutenu financièrement par l'État et les collectivités locales et en réaction à la hausse du prix de l'essence, se redresse spectaculairement en 2022. Selon le dispositif gouvernemental RPC (Registre de preuve de covoiturage), le nombre de trajets covoiturés est multiplié par cinq dans la région par rapport à 2021. Les Pays de la Loire représentent 11,2 % des trajets réalisés dans l'Hexagone, contre 7,6 % en 2021 et 4,0 % en 2020.

## Reprise partielle des transports collectifs

Les trois principaux réseaux de transport public urbain de la région (Nantes, Angers et Le Mans) enregistrent 198 millions de voyages en 2022. La croissance de 17 % par rapport à 2021 s'explique par la baisse du chômage régional, la fin des mesures sanitaires et le prix élevé des carburants automobiles. En revanche, la fréquentation est en recul de 10 % par rapport à 2019. Cette perte de clientèle provient essentiellement de l'ancrage du télétravail.

Le transport aérien est encore marqué par la pandémie de Covid-19. En 2022, 5,8 millions de passagers sont recensés dans les aéroports de la région (figure 3). La quasi-totalité d'entre eux (99,7 %) transitent par Nantes Atlantique, les cinq autres aéroports (Ancenis, Angers, L'Île-d'Yeu, Le Mans et Saint-Nazaire) prenant en charge un trafic marginal. La fréquentation du huitième aéroport français augmente de 76 % par rapport à 2021, soit la plus faible progression des dix premières plate-formes françaises. Elle est 20 % inférieure à celle de 2019. Comme les autres modes de transport, l'avion est impacté par l'évolution des pratiques de déplacements héritée de la crise sanitaire. Ainsi, le redressement des voyages d'affaires, remplacés en partie par des réunions à distance, demeure incomplet.

Figure 3 – Passagers des aéroports par type de ligne

(en %)

Type de ligne	Pays de la Loire				France entière		
	Passagers 2022 (nombre)	Évolution entre 2021 et 2022	Évolution entre 2019 et 2022	Évolution annuelle moyenne entre 2016 et 2021 <sup>1</sup>	Évolution entre 2021 et 2022	Évolution entre 2019 et 2022	Évolution annuelle moyenne entre 2016 et 2021 <sup>1</sup>
Lignes nationales <sup>2</sup>	2 425 695	29,2	-15,8	-3,8	39,2	-17,8	-8,4
Lignes internationales	3 373 802	138,3	-22,3	-10,6	128,2	-19,4	-16,1
Transit	19 266	44,5	-47,3	-27,5	56,5	-33,7	-20,5
<b>Total</b>	<b>5 818 763</b>	<b>76,0</b>	<b>-19,8</b>	<b>-7,3</b>	<b>92,6</b>	<b>-19,0</b>	<b>-13,5</b>
dont lignes à bas coût (low cost)	4 618 997	75,7	0,4	2,2	107,0	-1,9	-8,7
Part des lignes à bas coût (low cost) (%)	79,4	///	///	///	///	///	///

<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.

<sup>2</sup> : la fréquentation des aéroports français comptabilise les passagers embarqués ou débarqués. Ainsi, tous les passagers ayant effectué un vol national à l'intérieur du périmètre défini (France métropolitaine et DROM) sont comptés deux fois. Par exemple, un passager Bordeaux-Lyon est compté une fois au départ de Bordeaux et une fois à l'arrivée à Lyon.

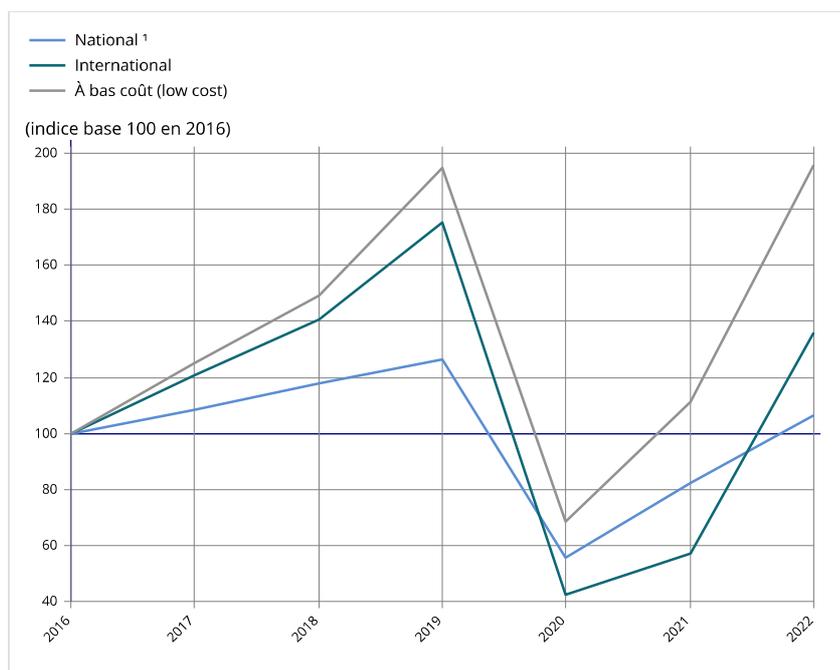
Note : données brutes.

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

Source : Union des aéroports français.

En valeur relative, le développement des lignes à bas coût marque une pause (**figure 4**). Elles représentent, un peu moins de 80 % du trafic de Nantes Atlantique, comme en 2021, contre seulement 11 % en 2007. C'est toutefois 38 points de plus que dans les autres aéroports français.

Figure 4 – Évolution du nombre de passagers des aéroports - Pays de la Loire



<sup>1</sup> : la fréquentation des aéroports français comptabilise les passagers embarqués ou débarqués. Ainsi, tous les passagers ayant effectué un vol national à l'intérieur du périmètre défini (France métropolitaine et DROM) sont comptés deux fois. Par exemple, un passager Bordeaux-Lyon est compté une fois au départ de Bordeaux et une fois à l'arrivée à Lyon.

Source : Union des aéroports français.

## Sources

**[SDES - Immatriculations de véhicules routiers](#)** ↗

**[SDES - Transport routier de marchandises \(TRM\)](#)** ↗

**[Union des aéroports français](#)** ↗

## Définitions

Le covoiturage de courte distance, principalement inférieur à 80 km, est défini comme l'utilisation d'une seule voiture par plusieurs personnes pour effectuer le même trajet. Il est collecté et validé par le Registre de Preuve de Covoiturage (RPC). Pour tout trajet réalisé par un couple de covoitureurs (conducteur et passager), chaque passager se voit affecter un trajet. Par exemple, trois passagers réalisant un trajet en covoiturage avec un même conducteur comptent pour trois trajets réalisés. Le covoiturage informel, c'est-à-dire réalisé en famille, entre amis ou avec les voisins (en dehors des applications des opérateurs), n'est pas inclus. En 2022, 22 opérateurs de covoiturage de courte distance envoient leurs preuves de trajets au RPC, dont tous les principaux.

### Immatriculations de véhicules neufs

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). Les immatriculations provisoires de véhicules neufs (plaques commençant par WW) ne sont pas comptabilisées.

## Sources

**[SDES - Immatriculations de véhicules routiers](#)** ↗

**[SDES - Transport routier de marchandises \(TRM\)](#)** ↗

**[Union des aéroports français](#)** ↗

## Définitions

Le covoiturage de courte distance, principalement inférieur à 80 km, est défini comme l'utilisation d'une seule voiture par plusieurs personnes pour effectuer le même trajet. Il est collecté et validé par le Registre de Preuve de Covoiturage (RPC). Pour tout trajet réalisé par un couple de covoitureurs (conducteur et passager), chaque passager se voit affecter un trajet. Par exemple, trois passagers réalisant un trajet en covoiturage avec un même conducteur comptent pour trois trajets réalisés. Le covoiturage informel, c'est-à-dire réalisé en famille, entre amis ou avec les voisins (en dehors des applications des opérateurs), n'est pas inclus. En 2022, 22 opérateurs de covoiturage de courte distance envoient leurs preuves de trajets au RPC, dont tous les principaux.

### Immatriculations de véhicules neufs

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). Les immatriculations provisoires de véhicules neufs (plaques commençant par WW) ne sont pas comptabilisées.