



Le commerce extérieur

Près de 61 milliards d'euros d'échanges avec l'étranger en 2023

Le continent européen, premier partenaire commercial de la région



Une année 2023 moins perturbée que les 3 années précédentes mais où les tensions géopolitiques continuent de perturber le commerce mondial. Ainsi, selon l'OMC, les échanges mondiaux de biens ont faiblement progressé en 2023 (+0,8 %). Ce ralentissement serait généralisé et concernerait « un grand nombre de pays et un large éventail de produits ».

En Pays de la Loire, en 2023, les échanges de biens en valeur se normalisent après la forte hausse des prix de 2022. Le déficit commercial se réduit nettement dans la foulée de la chute des prix de l'énergie. La région des Pays de la Loire réalise dans ce contexte une année plutôt satisfaisante avec des exportations stables (+0,6 %) et des importations en baisse (-13,6 %).



En 2023, les exportations des Pays de la Loire se montent à 25,5 milliards d'euros, soit 4,4 % des exportations françaises. Cette part est inférieure au poids de la région en France au regard des nombres d'habitants (5,9 %), d'emplois (5,9 %) ou de la richesse produite (5,3 % du PIB national). La région se positionne au 10^e rang national, stable par rapport à l'an passé.



Les Pays de la Loire comptent près de 5 100 entreprises, ayant leur siège en région, présentes à l'export. Près de la moitié des exportations ligériennes (48 %) sont ainsi réalisées par des entreprises dont le siège se trouve en Pays de la Loire. L'Allemagne, les États-Unis et la Belgique sont les principales destinations des produits ligériens.

Les flux commerciaux en Pays de la Loire en 2023

	Montant millions €
Exportations	25 477
Importations	35 750
Solde commercial	-10 273

Source : Douanes



© Airbus

En 2023, le déficit commercial de la région se réduit nettement dans le prolongement de la baisse des produits énergétiques (pétrole brut et gaz naturel) et des céréales. De plus, la stabilisation du taux de change euro/dollar a permis de limiter l'inflation importée pour les produits achetés en dollars.

Une fois encore, les flux de la région demeurent très dépendants des importations liées à l'activité du Port de Nantes Saint-Nazaire, de la raffinerie Total et de la centrale de production électrique de Cordemais. A l'opposé, les exportations sont elles très sensibles au plan de charge des Chantiers de l'Atlantique, compte-tenu de la valeur des navires vendus, souvent autour du milliard d'euros l'unité. De plus, l'ouverture en mai 2018 de la ligne transocéanique Milk Run Atlantic qui permet le transport de colis aéronautiques d'Airbus entre les sites de Montoir-de-Bretagne et de Mobile (Alabama) influence également les exportations et donc le solde commercial de la région : Montoir-de-Bretagne est désormais un hub incontournable dans la logistique internationale du groupe Airbus.



L'industrie, le moteur de la présence des départements à l'export

En 2023, le poids des flux de la Loire-Atlantique retrouve un niveau proche de son poids économique en région. La localisation du grand port autonome explique toujours une large partie de flux ligériens. Pour autant, de grandes entreprises, installées dans les 5 départements de la région, sont souvent des moteurs des exportations : Airbus, Vuitton, Chantiers de l'Atlantique, Longchamp, Manitou, Michelin, Thales, Beneteau, Scania, Toyota, Renault, Fleury Michon, Pasquier, Bunge...

Les exportations dans les 5 départements ligériens

	Montants exportés millions €	Part dans les exportations régionales	Part dans l'emploi total régional
Loire-Atlantique	11 883	46,6 %	41,1 %
Maine-et-Loire	6 060	23,8 %	20,7 %
Mayenne	1 780	7,0 %	7,6 %
Sarthe	3 061	12,0 %	13,4 %
Vendée	2 694	10,6 %	17,3 %

Source : Douanes

PAYS DE LA LOIRE : 61 milliards d'euros de flux commerciaux avec l'étranger en 2023



Une année 2023 moins perturbée que les 3 années précédentes mais où les tensions géopolitiques continuent de perturber le commerce mondial. Ainsi, selon l'OMC, les échanges mondiaux de biens ont faiblement progressé en 2023 (+0,8 %). Ce ralentissement serait généralisé et concernerait « un grand nombre de pays et un large éventail de produits ». La région des Pays de la Loire réalise dans ce contexte une année plutôt satisfaisante avec des exportations stables (+0,6 %) et des importations en baisse (-13,6 %).

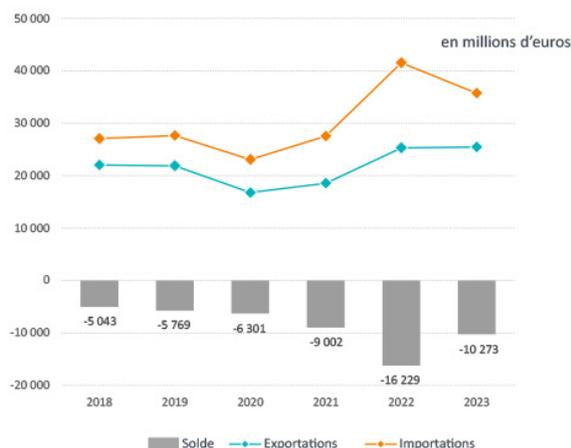
25,5 milliards d'euros d'exportations en Pays de la Loire

En 2023, les échanges de biens en valeur se normalisent après la forte hausse des prix de 2022. Le déficit commercial de la région se réduit nettement dans la foulée de la chute des prix de l'énergie. De plus, la stabilisation du taux de change euro/dollar a permis de limiter l'inflation importée pour les produits achetés en dollars.

Les flux de la région restent corrélés à l'activité du port de Nantes Saint-Nazaire, de la raffinerie Total et de la centrale de production électrique de Cordemais. Les exportations sont sensibles au plan de charge des Chantiers de l'Atlantique, compte-tenu de la valeur des navires vendus, souvent autour du milliard d'euros l'unité.

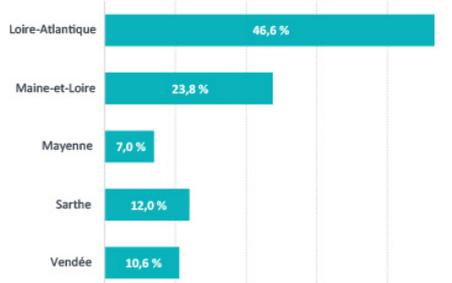


Évolution des grands flux commerciaux depuis 2018



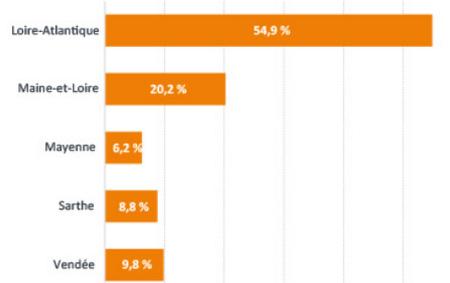
La Loire-Atlantique, le moteur des flux commerciaux en 2023

Exportations en 2023



En 2023, le poids des flux de la Loire-Atlantique retrouve un niveau proche de son poids économique en région. La localisation du grand port autonome explique toujours une large partie de flux ligériens. Pour autant, de grandes entreprises réparties sur l'ensemble du territoire régional

Importations en 2023



sont aussi des moteurs des exportations : Airbus, Vuitton, Chantiers de l'Atlantique, Longchamp, Manitou, Michelin, Thales, Beneteau, Scania, Toyota, Renault, Fleury Michon, Pasquier, Bunge...



	Montants exportés (millions €)	Part dans les exportations régionales	Part dans l'emploi total régional
Loire-Atlantique	11 883	46,6 %	41,1 %
Maine-et-Loire	6 060	23,8 %	20,7 %
Mayenne	1 780	7,0 %	7,6 %
Sarthe	3 061	12,0 %	13,4 %
Vendée	2 694	10,6 %	17,3 %

Quelques précautions avant d'analyser les données du commerce international des Pays de la Loire

Les données sur les importations et les exportations publiées par la Direction générale des douanes et droits indirects, à l'échelle de la région, doivent être interprétées avec précaution pour plusieurs raisons.

1. Elles portent indifféremment sur des biens d'équipements ou de consommation (consommation finale) et des biens intermédiaires destinés à être réintroduits dans un processus de production. Conséquence de la fragmentation des processus de production à l'échelle internationale, les échanges de biens intermédiaires représentent désormais environ la moitié de l'ensemble des échanges commerciaux de la France. Le contenu en importations des exportations augmente au fur et à mesure de l'internationalisation de l'économie et notamment de la croissance des échanges intragroupes.
En Pays de la Loire, une très large part des échanges du secteur aéronautique s'inscrit dans le cadre d'un processus de fabrication coordonné à l'échelle européenne voire mondiale notamment entre les unités de production du groupe Airbus et ses fournisseurs et sous-traitants. Les tronçons d'avions produits dans les usines Airbus de Nantes et Saint-Nazaire sont envoyés à Hambourg ou Toulouse pour assemblage final. Dans ce dernier cas, les flux domestiques n'apparaissent pas dans les chiffres régionaux du commerce international.
2. Les échanges sont décrits au lieu de destination ou au lieu de départ des marchandises, qui peut respectivement différer des lieux de consommation finale ou de production.
3. Les résultats à l'échelle régionale dépendent non seulement des caractéristiques de la demande régionale et du tissu productif local mais aussi de la localisation géographique de la région (présence d'un port, région frontalière) ou de choix logistiques des entreprises (plateforme de distribution). Exemple : si le terminal de Montoir réceptionne à lui seul une grande partie des importations françaises d'aliments pour le bétail, il approvisionne tout l'ouest de la France et, plus largement, le territoire national.

Le solde commercial régional ne peut donc pas être interprété sans tenir compte de l'ensemble de ces éléments. Un déficit commercial n'est donc pas systématiquement lié à des performances médiocres des entreprises locales à l'international.