

## **LES TRANSPORTS EN 2002 : LE TRANSPORT DE MARCHANDISES AFFECTÉ PAR LE RALENTISSEMENT DE L'ÉCONOMIE**

**Nathalie AUGRIS\***

Le retour de la croissance mondiale, amorcé début 2002 par la reprise de la demande américaine, a été contrarié, dès le printemps, par la montée d'inquiétudes économiques et géopolitiques. Les pays de la zone euro ont été très réactifs à ce retournement conjoncturel. La France a mieux résisté que l'ensemble de ses partenaires européens, en particulier grâce au dynamisme de la consommation des ménages. Pourtant, avec + 1,2 % de croissance moyenne annuelle, l'économie française a connu un ralentissement pour la deuxième année consécutive.

Les entreprises de transport de marchandises ont été pénalisées par cette situation économique peu favorable. Ainsi la production de transport de marchandises a-t-elle globalement diminué de 1,0 % en volume, résultat masquant toutefois des disparités selon les modes. Avec un recul de l'ordre de 1,8 %, c'est le transport routier de marchandises qui a été le plus touché, le fret ferroviaire baissant plus légèrement. A l'inverse, le transport fluvial, grâce à une fin d'année dynamique, a progressé de 3,7 % sur 2002.

La production de services de transport de voyageurs s'est, en revanche, assez bien tenue, avec une progression annuelle de 1,3 %. Le transport ferroviaire de voyageurs a augmenté de 2,7 %, soutenu par le succès du TGV, et la croissance des autres transports terrestres de voyageurs (urbains et interurbains) s'est située autour de 1,5 %. La situation s'est redressée pour le transport aérien international, malgré un début d'année difficile en raison des suites des attentats du 11 septembre 2001. Par contre, le transport aérien intérieur n'a pas retrouvé les niveaux qu'il connaissait au début de l'année 2001.

Les activités auxiliaires des transports (manutention, entreposage, affrètement, organisation du transport ou gestion d'infrastructure) ont connu une évolution intermédiaire entre celles du transport de voyageurs et du transport de marchandises (+ 0,9%), la messagerie étant le secteur le plus touché par le ralentissement.

Dans ce contexte difficile, l'emploi, s'il s'est relativement bien tenu en début d'année, a toutefois ralenti dans pratiquement toutes les branches des transports. Le nombre de salariés s'établissait à 1,07 million de personnes fin 2002.

La circulation routière a augmenté de 1,7 %. Ainsi, après deux années atypiques, 2000 marquant une rupture suivie en 2001 d'une reprise, la circulation routière a retrouvé, en 2002, une progression proche de son rythme de croissance tendanciel.

**En 2002, la reprise économique mondiale attendue ne s'est pas concrétisée**

Le début de l'année 2002 a été marqué par le retour de la croissance mondiale largement impulsée par la forte reprise des importations américaines, relançant notamment les exportations de la zone euro. Pourtant, à partir du printemps 2002, le climat des affaires s'est brutalement dégradé aux Etats-unis, remettant en question les perspectives de croissance économique américaine, et donc mondiale.



## CONJONCTURE

Les pays de la zone euro ont été très réactifs à ce ralentissement et la croissance n'a atteint que 0,7 % en moyenne sur 2002. Les entrepreneurs ont reporté leurs investissements et ont déstocké. En outre, malgré un début d'année favorable, la reprise du commerce extérieur est demeurée limitée : les importations ont fléchi (en ligne avec le ralentissement des économies européennes) et les exportations ont peu augmenté (en raison de l'atonie de la demande mondiale et de l'appréciation de l'euro, par rapport au dollar). La consommation a toutefois alimenté la croissance de la zone euro, grâce à une certaine résistance de la demande des ménages, ainsi qu'à la mise en place de politiques de dépenses publiques.

### **La consommation des ménages de nouveau à l'origine de la croissance française**

Même si la France a mieux résisté que les pays de la zone euro, sa croissance est restée modeste (+ 1,2 % en moyenne annuelle). Comme pour la plupart des pays de l'OCDE, des signes d'amélioration étaient pourtant perceptibles en début d'année. Toutefois, en ligne avec la dégradation du climat économique et politique mondial, les entreprises françaises ont revu leurs anticipations à la baisse. Leur formation brute de capital fixe (FBCF) s'est ainsi contractée de 1,3 %, en moyenne sur l'année, et les comportements de déstockage ont coûté, au total sur l'année, 0,6 point de croissance.

**Tableau 1 : Equilibre Ressources Emplois pour la France aux prix de 1995 variations annuelles et trimestrielles (en %)**

	2001	2002	2002			
			T1	T2	T3	T4
<b>PIB</b>	1,8	1,2	0,7	0,4	0,3	0,2
<b>Importations</b>	0,8	1,2	3,0	1,6	0,6	-0,4
<b>Demande intérieure totale</b>	1,6	1,1	0,9	0,3	0,0	0,2
Dépenses de conso des ménages	2,7	1,8	0,3	0,4	0,6	0,4
Dépenses de conso des APU	2,4	3,5	1,2	1,0	0,5	1,1
FBCF Totale	2,6	-0,6	0,3	-0,1	-0,7	-0,7
FBCF des SNFet des EI	3,3	-1,3	0,3	-0,7	-0,8	-0,7
FBCF des ménages (hors EI)	-0,9	0,2	0,0	1,0	-0,1	-0,6
FBCF des APU	6,0	0,2	0,3	0,5	-1,1	-0,6
<b>Exportations</b>	1,5	1,5	1,9	1,8	1,6	-0,3
<b>Contribution</b>						
Demande intérieure hors stocks	2,6	1,7	0,5	0,5	0,3	0,3
Variations de stocks	-1,0	-0,6	0,4	-0,1	-0,3	-0,1
Commerce extérieur	0,2	0,1	-0,2	0,1	0,3	0,0

Source : INSEE, Informations Rapides, Comptes trimestriels, février 2003

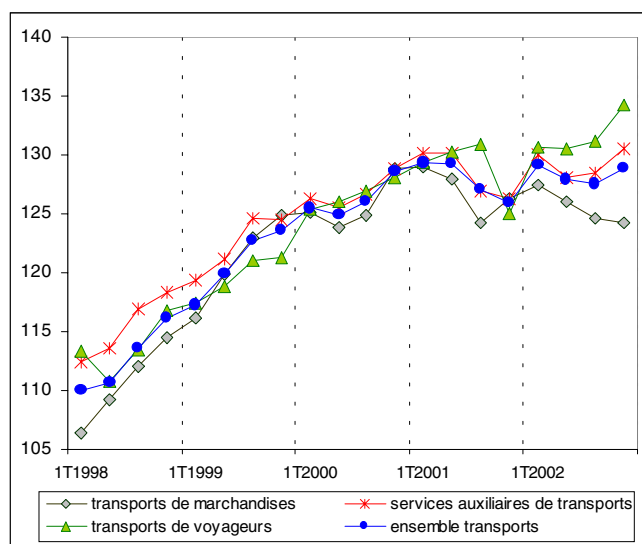
Aussi, en 2002, la croissance française a-t-elle de nouveau reposé sur la progression de la consommation des ménages, pourtant moins forte que celle des deux années précédentes. En effet, le pouvoir d'achat a amorcé un léger ralentissement en 2002 qui reste toutefois limité (+ 3,0 % en 2002, après 3,5 % en 2000). Le tassement des salaires, lié à la dégradation du marché du travail, a contribué à cette évolution, tandis que les allègements d'impôts et la poursuite des hausses des prestations sociales limitaient cette inflexion. En outre, la légère hausse de l'inflation (+ 1,6 % en moyenne sur 2002) a davantage pesé sur les gains de pouvoir d'achat que l'année précédente.

### **La branche transport a progressé moins vite que l'ensemble des branches de l'économie...**

En 2002, la production de la branche transport (pour compte d'autrui) a augmenté de 0,4 % en volume, après + 0,2 % en 2001, année de fort ralentissement économique. L'écart entre le rythme de croissance de la branche transport et celle de l'ensemble des branches de l'économie reste donc en défaveur des transports. Généralement, la progression de la branche transport est supérieure à celle de l'économie. Or, on a assisté au phénomène inverse pour la deuxième année consécutive.

## CONJONCTURE

Graphique 1 : Indice de la Production des Services de Transport (IPST) et ses principales composantes base 100=moyenne 1995



Source : SES

Globalement, en 2002, contrairement à 2001, c'est le transport de voyageurs qui a tiré la croissance de l'ensemble de la branche, avec environ 1,3 % de hausse. Cette croissance, qui s'était interrompue au cours du quatrième trimestre 2001, suite aux attentats du 11 septembre, a rapidement retrouvé un rythme comparable à celui qui prévalait auparavant. En effet, la variation du volume de la production de services de transport de voyageurs est généralement liée à celle du pouvoir d'achat des ménages, en progression de 3,0 % en 2002.

Tableau 2 : Partage volume prix de la production des branches de transport en 2002 (en millions d'euros)

	2001 niveau (en Val)	Évolution (en %)			2002 niveau (en Val)	2002 structure (en %)
		Volume	Prix	Valeur		
<b>Transport de voyageurs</b>	<b>33 266</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,9%</b>	<b>3,3%</b>	<b>34 351</b>	<b>27,6%</b>
-Transport ferroviaire de voyageurs	6 122	2,7%	2,5%	5,3%	6 446	5,2%
-Transport urbain et routier de voyageurs	13 159	1,5%	1,5%	3,0%	13 556	10,9%
-Transport aérien	13 985	0,5%	2,1%	2,6%	14 349	11,5%
<b>Transport de marchandises</b>	<b>42 371</b>	<b>-1,0%</b>	<b>0,9%</b>	<b>-0,1%</b>	<b>42 320</b>	<b>34,0%</b>
-Transport routier de marchandises	34 091	-1,8%	0,7%	-1,1%	33 716	27,1%
-Transport ferroviaire de marchandises	2 339	-0,7%	2,0%	1,3%	2 369	1,9%
-Transport fluvial	425	3,7%	-3,4%	0,2%	426	0,3%
-Transport maritime	5 516	3,5%	1,7%	5,3%	5 808	4,7%
<b>Autres</b>	<b>46 568</b>	<b>0,9%</b>	<b>1,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>47 825</b>	<b>38,4%</b>
- Manutention, entreposage	6 849	1,2%	1,7%	2,9%	7 049	5,7%
- Gestion d'infrastructure	18 145	3,4%	1,8%	5,2%	19 096	15,3%
- Messagerie, fret express	8 197	-6,7%	3,6%	-3,3%	7 927	6,4%
- Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	13 377	2,1%	0,4%	2,5%	13 717	11,0%
<b>Ensemble transports</b>	<b>122 205</b>	<b>0,4%</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,9%</b>	<b>124 496</b>	<b>100,0%</b>

Sources : INSEE, SES

Le transport de marchandises est beaucoup plus sensible aux variations de l'activité économique, et en particulier à celles de la production industrielle. En 2002, avec une baisse atteignant environ 1,0 %, le transport de marchandises a eu une contribution négative à l'activité d'ensemble des transports. Ainsi, la faiblesse de la croissance économique, et surtout le ralentissement marqué de la production industrielle (+ 0,6 % en 2002, contre + 1,9 % en 2001), ont fortement pesé sur l'activité des transports de marchandises. Ainsi, après un rebond

## CONJONCTURE

en fin d'année 2001 et au début de l'année 2002, en phase avec le bref redressement qu'a connu l'économie française au même moment, les transports de marchandises se sont contractés pour revenir, en fin d'année, à un niveau voisin de ce qu'il était deux ans auparavant.

Les auxiliaires de transport ont connu une évolution de + 0,9 %, légèrement supérieure à celle de la branche transport dans son ensemble.

### **... et la situation de l'emploi dans les transports s'est dégradée en fin d'année**

L'emploi salarié dans le secteur des transports a ralenti, avec une hausse de 1,6 % en glissement annuel, contre + 2,3 % en 2001. Si les effectifs du secteur privé ont progressé comme l'année précédente d'environ 2 %, ceux des «grandes entreprises nationales» ont en revanche stagné. La situation de l'emploi s'est dégradée tout au long de l'année 2002. Ainsi, au dernier trimestre, à l'exception du transport routier de voyageurs, les effectifs de tous les secteurs étaient en baisse par rapport au trimestre précédent.

### **Le transport ferroviaire de voyageurs en hausse grâce au dynamisme du TGV**

Le transport ferroviaire de voyageurs a crû de 2,8 % en 2002, soit légèrement plus que l'année précédente. Toutefois, il n'a pas retrouvé un rythme comparable à celui qui prévalait avant 2001, année de ralentissement pour le transport ferroviaire.

En 2002, le succès du TGV ne s'est pas démenti, puisque son activité s'est globalement accrue de 6,6 %. Toutes les lignes ont connu une hausse de leur fréquentation, à l'exception d'Eurostar, dont la baisse s'est encore amplifiée en 2002 (- 3,5 %), après une mauvaise année 2001. Le niveau de fréquentation du TGV Méditerranée, mis en place en juin 2001, a continué de progresser ; toutefois, il tendait à se stabiliser fin 2002.

Les transports express régionaux (TER) se sont accrus de 4,1 %, sous l'effet de la décentralisation. Le transport transilien a progressé de 2,5 %. La baisse de fréquentation des trains rapides nationaux (TRN) s'est poursuivie, conséquence, comme en 2001, des transferts sur le TGV Méditerranée.

**Tableau 3 : Transports intérieurs de voyageurs**

	Evolutions en %					Niveau en milliards de voyageurs- kilomètres
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
Voitures particulières	2,9	3,1	0,0	4,0	1,8	740,6
Autobus, cars	1,8	0,5	5,5	-3,3	-1,0	43,4
<i>Dont RATP <sup>(1)</sup></i>	2,8	3,0	5,3	1,2	1,7	2,7
Transports ferrés	4,3	2,8	5,4	2,3	2,5	84,6
<i>Dont SNCF</i>	4,4	2,7	5,5	2,3	2,8	73,5
<i>TGV</i>	8,7	7,9	7,4	7,6	6,6	39,9
<i>Dont RATP</i>	3,8	3,5	4,9	1,0	1,3	10,4
Transports aériens	5,4	7,4	1,7	-7,7	-2,1	13,7
<b>Ensemble</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>0,8</b>	<b>3,2</b>	<b>1,6</b>	<b>882,3</b>

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

Le transport de voyageurs à la RATP, mesuré en nombre de voyageurs-kilomètres, a légèrement progressé en 2002 (+ 1,4 %) : la fréquentation du RER a augmenté de 1,1 %, celle du métro de 1,4 %, celle sur le réseau des autobus, de Paris et de sa banlieue de 1,4 % et celle du transport par 'modes T' (tramways et sites propres) de 8,3 %. Le transport par autocars s'étant contracté, les transports collectifs de voyageurs, urbains et par cars ont dans l'ensemble connu une baisse en 2002.

## CONJONCTURE

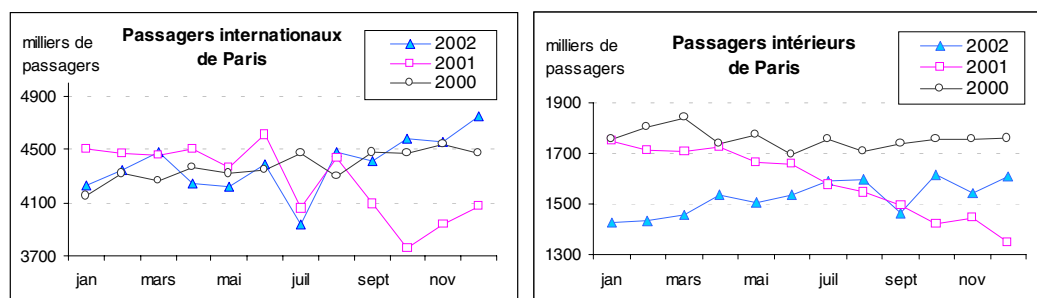
### **Transport aérien de voyageurs : reprise à l'international, poursuite de la dégradation du trafic intérieur**

Avec une croissance globale de 0,5 % du nombre de voyageurs transportés, le transport aérien a rompu en 2002 avec la baisse enregistrée l'année précédente, sans toutefois retrouver son niveau de 2000.

Le transport international, qui représente près des trois quarts de l'ensemble des voyageurs du transport aérien français, est resté, en 2002, le seul moteur de la croissance de l'activité aérienne française.

Ainsi, malgré un contexte international encore difficile, l'effet « après 11 septembre 2001 » semble avoir été globalement absorbé et le nombre de passagers s'est accru de 2,3 % par rapport à 2001. On a assisté à l'ouverture ou réouverture de certaines liaisons (Algérie, Russie,...) ainsi qu'à la montée en puissance de transporteurs à bas coûts, ce qui a dynamisé le marché à l'international.

Graphiques 2



Source : DGAC

A l'inverse, le transport intérieur a globalement diminué (- 2,9 % en 2002) et n'a toujours pas retrouvé en fin d'année son niveau de 2000. Si le nombre de passagers transportés sur les liaisons intra-province s'est maintenu (+ 0,3%), le transport Paris-province, qui représente plus des trois quarts de l'ensemble du transport intérieur français, s'est, en revanche, contracté de près de 4 %.

Cette tendance à la baisse sur les radiales a été le résultat d'un comportement de report de l'avion vers le train : la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001 est à l'origine, pour moitié en l'espace d'un an et demi, de ce recul du nombre de passagers transportés entre Paris et la province.

La mauvaise conjoncture économique nationale mais également internationale, qui a conduit à une diminution des correspondances vers d'autres continents, et la hausse des tarifs des compagnies traditionnelles ont également contribué à ce repli.

### **Retour au rythme de croissance tendanciel pour la circulation routière**

Après une année 2000 marquant une rupture dans le rythme de progression de la circulation, suivie d'une reprise en 2001 (+ 3,7%), la circulation routière a retrouvé, en 2002, un rythme de croissance tendanciel autour de 1,7 %. Cette croissance s'explique par l'augmentation du parc (+ 2,1 %), qui a plus que compensé la diminution du kilométrage annuel par véhicule (- 0,4 %).

En 2002, le parc de voitures Diesel a augmenté de 8,7 % alors que le nombre de voitures à essence a diminué de 1,8 %, confirmant ainsi la tendance à la diésélisation du parc de voitures particulières. Le Diesel représente 39 % du parc de voitures particulières et 63 % des immatriculations de voitures neuves. Le nombre des immatriculations s'est contracté de 4,8 % par rapport à 2001, du fait des immatriculations des voitures à essence (- 20 %) ; celles de voitures Diesel ont continué à progresser (+ 6,9 %) mais à un rythme moindre qu'en 2001. Cette baisse des immatriculations a touché un peu plus les voitures étrangères (- 5,1 %) que les voitures françaises (- 4,6 %).

# CONJONCTURE

Tableau 4 : Bilan provisoire de la circulation (évolutions annuelles en %)

	Parc		Parcours moyen		Circulation		Consommation	
	évolution en %		évolution en %		évolution en %		unitaire	totale
	02/01	01/00	02/01	01/00	02/01	01/00	02/01	02/01
<b>Voitures particulières</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,2%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,8%</b>	<b>4,0%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>0,6%</b>
essence	-1,8%	-1,1%	0,0%	-0,5%	-1,8%	-1,6%	-1,2%	-3,0%
Diesel	8,7%	8,5%	-3,1%	1,6%	5,3%	10,2%	-0,4%	4,9%
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	<b>2,3%</b>	<b>2,7%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,8%</b>	<b>3,7%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>1,4%</b>
essence	-4,9%	-4,5%	-0,9%	-1,0%	-5,8%	-5,5%	-0,4%	-6,1%
Diesel	4,5%	5,2%	-1,6%	0,0%	2,8%	5,2%	-0,4%	2,4%
<b>Poids lourds + Cars</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,0%</b>	<b>-1,3%</b>	<b>0,1%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>1,1%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>-0,7%</b>
Poids lourds	1,1%	1,2%	-1,4%	0,1%	-0,3%	1,3%	-0,5%	-0,8%
Bus et cars	1,0%	0,0%	-0,5%	-1,0%	0,5%	-1,0%	0,0%	0,5%
<b>Total véhicules</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,3%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,7%</b>	<b>3,8%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>0,4%</b>
Véhicules divers et étrangers					2,3%	2,6%	-1,1%	1,2%
<b>Total général</b>					<b>1,7%</b>	<b>3,7%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>0,5%</b>

Source : SES

Le ralentissement de la circulation s'est manifesté sur tous les réseaux : sur les autoroutes (+ 3,6 % en 2002 après de 4,5 % en 2001), qu'elles soient concédées ou non, sur les routes nationales (+ 1,3 % après 1,8 %) ainsi que sur les routes départementales et communales (+ 1,4 % après + 4,0 %).

## Repli toujours marqué du transport routier de marchandises à l'international

En 2002, le transport routier sous pavillon français (compte d'autrui et compte propre) a globalement stagné, alors qu'il avait connu un rebond en 2001 (+ 2,7 % en tonnes-kilomètres). Cette situation masque des évolutions divergentes entre les transports nationaux et internationaux. Ainsi, les transports routiers internationaux ont diminué fortement (- 9 %, hors transit), de façon aussi marquée qu'en 2000. En revanche, le transport national a continué à augmenter (environ 1%) mais à un rythme plus modéré que ceux des années précédentes.

En matière de transport international, la part de marché du pavillon français dans le commerce extérieur acheminé par route s'est légèrement dégradée, dans certains cas au profit de pavillons de pays où des entreprises françaises ont elles-mêmes créé des filiales.

Les transports d'engrais, de produits agricoles et d'animaux vivants ont fortement progressé, et ceux de « machines, véhicules et objets manufacturés » de façon modérée. Le transport routier de produits pétroliers est resté stable, celui des autres familles de produits s'est contracté.

Tableau 5 : Evolution des transports intérieurs terrestres de marchandises par mode\*

	évolution en %				Niveau en tonnes-kilomètres
	1999	2000	2001	2002	2002
<b>Transports routiers</b>	<b>8,2</b>	<b>1,0</b>	<b>2,7</b>	<b>0,0</b>	<b>209</b>
- national (1)	8,5	2,5	3,5	1,0	190
- international hors transit	5,4	-9,0	-3,9	-9,0	18
- transit	ns	ns	ns	ns	0
<b>Transports ferroviaires</b>	<b>-1,0</b>	<b>6,2</b>	<b>-9,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>50</b>
- national	0,1	5,5	-8,7	0,1	25
- international hors transit	-1,4	9,8	-8,1	-0,2	17
- transit	-3,5	1,6	-12,0	-4,3	8
<b>Voies navigables</b>	<b>10,0</b>	<b>6,3</b>	<b>-7,5</b>	<b>3,3</b>	<b>7</b>
- national	18,9	0,9	-13,2	8,5	4
- international hors transit	-1,1	14,6	0,0	-2,7	3
<b>Ensemble</b>	<b>6,2</b>	<b>2,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>265</b>
- national	7,6	2,9	1,6	1,0	219
- international hors transit	2,2	0,0	-5,4	-4,7	38
- transit	-2,0	-2,3	-11,7	-4,2	8

Sources : SNCF, VNF, SES

(1) Y compris transport routier des véhicules de moins de trois tonnes de charge utile.

(\*) Hors transports par conduites. Les chiffres pour l'année 2002 sont provisoires.

## CONJONCTURE

Alors que, de façon traditionnelle, les transports pour compte d'autrui croissent plus vite que les transports pour compte propre, traduisant en cela un processus constant de recentrage de chaque entreprise sur son cœur de métier, le phénomène s'est inversé depuis l'année 2001 : le « compte propre » progresse de près 6,0 % encore en 2002, alors que le « compte d'autrui » est en léger repli (- 1,2 %). Le transport pour compte propre se concentre sur des familles de produits (en particulier, les matériaux de construction et les produits agricoles) dont le transport a particulièrement augmenté sur ces deux dernières années.

### ***Amélioration de l'activité du fret ferroviaire...***

En 2001, le fret ferroviaire avait connu une forte baisse de son activité (- 9,0 %), tant sur les parcours nationaux qu'à l'international, notamment en raison des grèves de mars-avril. Il n'a enregistré qu'une légère décroissance en 2002 (- 0,7 %). La baisse s'est poursuivie sur les parcours internationaux (- 0,2 % sur la partie hors transit, - 4,3 % sur le transit) ; en revanche, le nombre de tonnes-kilomètres transportées s'est stabilisé sur les parcours nationaux (+ 0,1 %).

Selon les produits, on a assisté à des évolutions complémentaires entre les transports routiers et ferroviaires : le fer a moins transporté de produits manufacturés et agroalimentaires qu'en 2001, mais plus de minerais, produits métallurgiques et matériaux de construction, contrairement à la route.

Enfin, transports conventionnel et combiné ont reculé à des rythmes proches (respectivement - 0,9 % et - 0,7 %).

### ***... et embellie du transport fluvial***

Après la forte chute de l'année précédente (- 7,5 %), le transport fluvial a augmenté globalement de 3,3 % en 2002. Toutefois, alors que le transport national a connu une embellie, avec + 8,5 % de hausse, le transport international a reculé (- 2,7 %).

La reprise du transport fluvial national est à mettre en relation avec l'augmentation des approvisionnements en charbon pour les centrales thermiques, tandis qu'augmentaient également les transports de matériaux de construction et de produits manufacturés en conteneurs, augmentation intervenue surtout en fin d'année pour ces derniers. En outre, même si le dernier trimestre s'est révélé plus favorable au transport fluvial de produits agroalimentaires, suite au déstockage massif de céréales, le transport de ce type de marchandises s'est contracté de 4 % sur l'ensemble de l'année 2002.

### ***Transport maritime : reprise du tonnage global traité par les ports***

Les tonnages traités par les dix-neuf principaux ports métropolitains (98 % du tonnage total traité par les ports français et presque 100 % des vrac liquides) ont augmenté de 1,2 % en 2002, après un repli de 1,5 % en 2001, se rapprochant ainsi du haut niveau d'activité de 2000. Les tonnages débarqués ont progressé de 1,0 %, les tonnages embarqués de 1,6 %.

Les vrac liquides, qui représentent près de la moitié des marchandises traitées par les ports métropolitains, ont encore diminué pour la deuxième année consécutive (- 2,8 % en 2002, - 1 % en 2001). Au contraire, les vrac solides, dont les tonnages traités étaient en retrait en 2001, ont augmenté de 4,2 % en 2002, grâce à la reprise des entrées de charbon alimentant les centrales thermiques et au redressement en fin d'année des exportations de céréales. Parallèlement, la hausse des tonnages de marchandises diverses s'est poursuivie (+ 5,9 % en 2002, après + 5,1 % en 2001) grâce au dynamisme du roulier et à la forte croissance des transports conteneurisés (+ 10,9 %).

## CONJONCTURE

Le tonnage traité par les ports autonomes a peu augmenté globalement (+ 0,6 %) mais cela masque des disparités importantes selon les ports (- 5,5 % pour Rouen, + 6,9 % pour Dunkerque). Les tonnages traités par Marseille sont restés stables, ils se sont globalement contractés au Havre, où les tonnages de marchandises conteneurisées ont cependant augmenté de 15,5 %. Dunkerque a enregistré un niveau record en 2002 en raison de la reprise des entrées de charbon et de minerais et de la forte progression des marchandises diverses, grâce au dynamisme du trafic roulier, qui a augmenté de près de 30 % en 2002.

### Augmentation des investissements en infrastructures de transport

En 2002, l'investissement total en infrastructures de transport s'est accru d'environ 3,9 %. Ce sont principalement les dépenses en infrastructures ferroviaires et aéroportuaires qui ont contribué à cette évolution positive.

L'investissement dans le réseau routier représente environ 70 % du total de l'investissement en infrastructures de transport. Bien que globalement stable en valeur par rapport à 2001, ses variations ont été contrastées selon les réseaux : contraction de 8,5 % sur le réseau national non concédé, augmentation de 7,3 % sur le réseau d'autoroutes concédées.

**Tableau 6 : Les investissements en infrastructures de transports**  
Evolutions en % et niveaux, en milliards d'euros courants

	niveau 2001	niveau 2002	évolution 2002/2001	structure 2002
<b>1 - Réseau routier</b>	<b>8,55</b>	<b>8,55</b>	<b>0,0%</b>	<b>69,2%</b>
1.1 - réseau non concédé	6,67	6,54	-2,0%	52,9%
dont réseau départemental et local	5,13	5,13	-0,1%	41,5%
dont réseau national	1,54	1,41	-8,5%	11,4%
1.2 - réseau concédé	1,88	2,02	7,3%	16,3%
<b>2 - Réseau ferré principal</b>	<b>1,13</b>	<b>1,27</b>	<b>12,4%</b>	<b>10,3%</b>
2.1 - Réseau grande vitesse	0,29	0,45	51,7%	3,6%
2.2 - Réseau principal hors LGV	0,84	0,83	-1,4%	6,7%
<b>3 - TCU</b>	<b>0,98</b>	<b>1,04</b>	<b>5,7%</b>	<b>8,4%</b>
3.1 - TCU de province	0,45	0,49	7,9%	4,0%
3.2 - RATP	0,35	0,39	10,1%	3,1%
3.3 - SNCF Banlieue	0,18	0,16	-8,8%	1,3%
<b>4 - Autres infrastructures</b>	<b>1,23</b>	<b>1,49</b>	<b>21,4%</b>	<b>12,1%</b>
4.1 - Ports maritimes	0,25	0,27	8,0%	2,2%
4.2 - Aéroports et navigation aérienne	0,84	1,06	26,4%	8,6%
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	0,14	0,16	15,3%	1,3%
<b>Ensemble</b>	<b>11,89</b>	<b>12,36</b>	<b>3,9%</b>	<b>100%</b>

Sources : CIES, DR, RFF, SNCF, RATP, DTMLP, VNF, SES.

Les investissements ferroviaires ont fortement progressé en 2002 (+ 12,4 %) après le fort recul de l'année précédente, de plus de 12 %. Cette hausse s'explique notamment par le démarrage de la première phase de la construction de la ligne à grande vitesse est-européenne. Dans les transports collectifs urbains, les investissements ont également augmenté (+ 5,7 %). La RATP, avec la poursuite des travaux concernant la ligne Météor et le tramway T1, a accru ses dépenses de 10,1 %.

En 2002, les investissements aéroportuaires se sont accrus de 26,4 %. Ils ont essentiellement concerné les aéroports et notamment ceux de Paris-Charles de Gaulle, de Lyon, Nantes, Lille et Montpellier.

Les investissements dans les infrastructures portuaires et fluviales ont progressé de 8,0 % pour les ports maritimes et de 15,3 % pour les voies navigables.