

L'INDICE DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Michel AMAR

**Les prix,
une variable
essentielle**

Dans toutes les activités économiques, le suivi des prix, variable d'ajustement entre l'offre et la demande, est important. C'est pourquoi, par exemple pour ce qui est de l'industrie, l'INSEE, à côté du calcul de l'Indice de la Production Industrielle, assure aussi un suivi très détaillé des prix de vente, avec l'Indice des Prix de Vente Industriels (IPVI).

A ces préoccupations d'ordre général, s'ajoute le contexte spécifique au TRM, où, avec la déréglementation qu'a connue le secteur (décontingement et suppression de la TRO) et le développement de la concurrence, une bonne connaissance des prix est une nécessité, aussi bien pour les transporteurs et les chargeurs que pour les pouvoirs publics.

Ainsi, depuis 1985, l'OEST suit ces prix grâce à l'introduction d'une question, dans l'enquête qu'il réalise depuis quarante ans auprès des propriétaires de véhicules du TRM.

De 1985 à 1993, l'OEST n'a publié épisodiquement qu'un seul indice, concernant la zone longue. Depuis 1994, ce suivi est plus complet, et donne lieu à publication, chaque trimestre, dans les Notes de synthèse, d'une batterie de dix indices couvrant un champ plus complet.

A l'occasion de ce dossier sur les prix, il a semblé opportun de rappeler la méthodologie retenue.

**Quelle unité
de mesure?**

Le préalable au suivi des prix est la définition des produits, des prestations élémentaires, dont on veut suivre le prix. Cela signifie qu'on est capable de décomposer le marché en produits, élémentaires et homogènes, pour lesquels la notion de prix a un sens, invariant dans le temps et dans l'espace.

Or, le transport est un service qui intègre des prestations de plus en plus complexes, diverses comme la logistique, avec une dimension "qualité du service" de plus en plus discriminante, comme par exemple le service express dans la messagerie.

Il s'agit là, pour le statisticien et l'économiste des transports, d'un vrai problème, sans réponse totalement satisfaisante à ce jour, et pour lequel nous avons retenu pour l'instant une solution pratique, opérationnelle, mais réductrice.

Le développement de l'observation, du recueil d'informations ou des méthodes statistiques plus élaborées, pourraient permettre à l'avenir de mieux résoudre cette difficulté.

Aussi, pour l'instant, nous nous limitons au suivi des prix d'un seul type d'activité, le transport, stricto sensu, de marchandises, à l'exclusion de tout autre type de prestation. D'après les résultats de l'Enquête Annuelle d'Entreprises 1992, cette activité transport représente encore la plus grande part (83%) du chiffre d'affaires des entreprises de zone courte et de zone longue.

A

PRIX - TRM

Les unités retenues, pour ce type d'activité, sont la tonne-kilomètre (la T-K) et le véhicule kilomètre (le V-K). Cela signifie, par exemple, qu'un critère de qualité, tel que la rapidité de l'envoi, n'est pas pris en considération. Ces prix ne sont donc pas comparables à ceux de la messagerie.

Mais, pour tenir compte de la spécificité des marchés du TRM tels qu'ils apparaissent dans les études que nous avons menées sur les déterminants des prix (voir l'article de D. Brion et D. Lemarquis), cette activité a été stratifiée. A partir de ces strates, il est possible de suivre les prix de la T-K ou du V-K, sur des segments plus homogènes, qui sont, pour ce qui est des indices publics calculés chaque trimestre : la zone courte, la zone longue intérieure, la zone longue internationale et l'ensemble.

A cela s'ajoute, au coup par coup, des travaux spécifiques sur des sous-marchés spécifiques, comparaison des prix à l'importation et à l'exportation, études sur les prix de sous-traitance ou sur la dimension régionale (voir le présent dossier).

La méthode

1) La source

L'information de base provient de l'enquête TRM qui porte sur les véhicules de plus de 3 tonnes en charge utile et de moins de 15 ans d'âge. A partir d'une base de sondage constituée du fichier central des automobiles (le fichier des cartes grises), plus de 100 000 véhicules sont interrogés, tout au long de l'année, sur leur activité, une semaine donnée.

Tous les transports de la semaine sont décrits à l'aide des variables suivantes : origine et destination du véhicule, type de produit transporté, tonnage, kilométrage, et, quand il s'agit de transport pour compte d'autrui, soit un peu moins d'un véhicule sur deux, le prix hors taxe du transport.

Pour une semaine d'activité donnée, un poids lourd réalise plusieurs transports. Pour un véhicule du compte d'autrui interrogé une semaine, on obtient plusieurs observations de prix. Aussi, compte tenu des non-réponses à l'enquête, nous recueillons plus de 100 000 observations de prix par an.

2) La méthode de traitement statistique

Diverses études ont montré que les variables qui influent le plus sur le prix du transport étaient la distance, le tonnage transporté, le type de véhicule (carrosserie et charge utile) et le type de produit (pondéreux, produits agricoles, etc ...). Aussi, pour définir des marchés élémentaires homogènes, on a retenu 110 strates élémentaires, à partir des divers critères disponibles : l'origine-destination du transport (France ou international), la catégorie de charge utile (inférieure ou supérieure à 17 tonnes), la distance parcourue (zone courte, soit moins de 200 Km, ou zone longue), le tonnage transporté (en distinguant cinq classes de tonnages transportés), la carrosserie du véhicule (savoyarde, citerne, frigorifique, benne), le produit transporté (les dix chapitres de la Nomenclature Statistique des Transports) et le type de prix (client ou traction).

Chaque trimestre, on examine les observations recueillies au niveau de chaque strate élémentaire. Le prix moyen de la strate est défini comme le quotient du total facturé divisé par le total du trafic (mesuré en tonne-kilomètre ou véhicule-kilomètre sur les distances parcourues en charge).

Les contrôles sont ensuite menés pour éliminer du calcul les prix les plus atypiques, et éviter les évolutions par trop erratiques de l'indice. Les 5% des prix les plus élevés ou les plus bas, au niveau de dix regroupements de strate, sont donc exclus du calcul.

Pour un trimestre donné, environ 25 000 observations sont validées.

En rapportant, pour une strate donnée, le prix du trimestre T au prix observé au premier trimestre de 1990, on obtient 110 indices élémentaires (base 100 au premier trimestre 1990). Ces indices sont ensuite agrégés, sur la base de

PRIX - TRM

coefficients fixes, calculés pour l'année 1990¹, pour arriver à la batterie d'indices publiés chaque trimestre.

A la fin du deuxième mois du trimestre T+1, sortent, dans les Notes de Synthèse de l'OEST, les indices du trimestre T. De plus, chaque mois, la Note de Conjoncture des Transports continue de publier l'indice de prix (du V-K) mensuel, créé en 1985, restreint à la zone longue intérieure et aux charges utiles de plus de 17 tonnes.

Les indices de prix publiés mesurent plutôt des évolutions, mais la réflexion se poursuit en terme de niveau de prix, pour analyser la dispersion des prix, et vérifier la pertinence de la stratification utilisée (cf. article de D. Lemarquis), et donc la qualité de ces indices.

Quelques résultats

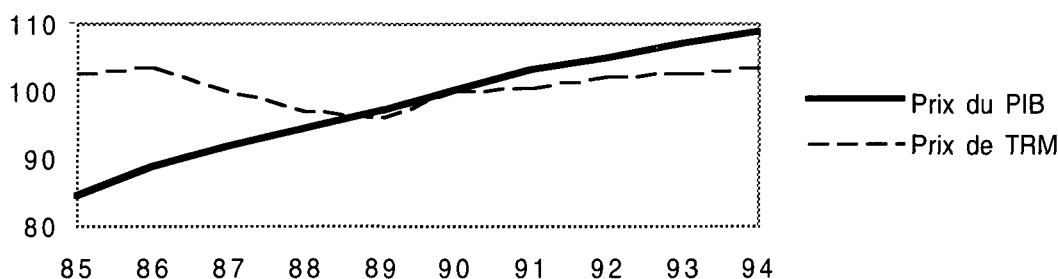
Une autre façon de vérifier la qualité de ces indices est de les mettre en perspective pour voir s'ils rendent compte de manière cohérente des grandes évolutions passées. L'analyse de la période 1985-1994 est de ce point de vue relativement probante, même si elle n'est pas spécialement innovante.

Impact de la dérégulation, baisse des prix surtout de 1986 à 1988

Le prix relatif du TRM, c'est-à-dire le prix du secteur, rapporté à l'augmentation générale des prix, mesurée ici par le prix du PIB, a baissé de 22% en 9 ans. Mais l'essentiel de cette chute se situe dans la période qui a immédiatement suivi la suppression de la TRO, et depuis 1990, le mouvement est moins marqué, avec une baisse du prix relatif de moins de 5% de 1990 à 1994.

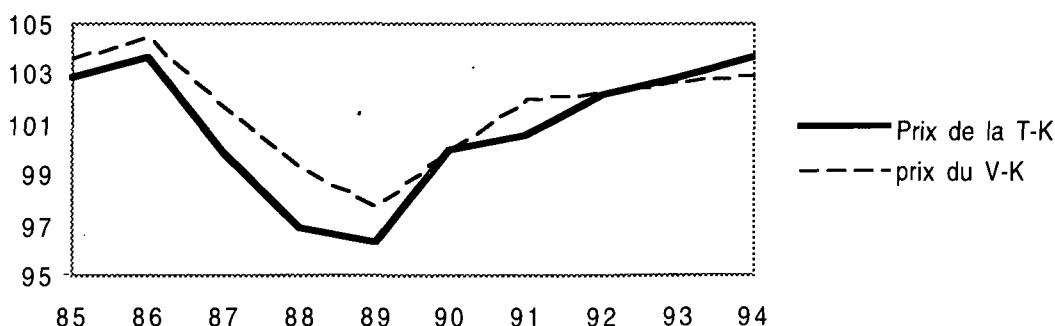
La déréglementation a entraîné une chute des prix de plus de 15%, mais cette situation ne s'est pas stabilisée après 1990, et la pression concurrentielle depuis lors a été telle que cette baisse s'est poursuivie.

Prix du PIB et de TRM(T-K)



Les prix à la T-K et au V-K évoluent approximativement de concert, mais de 1985 à 1990, la chute des prix de la T-K est en partie due à l'augmentation du chargement, ce qui explique la moindre baisse des prix exprimés en V-K.

Prix à la T-K et au V-K

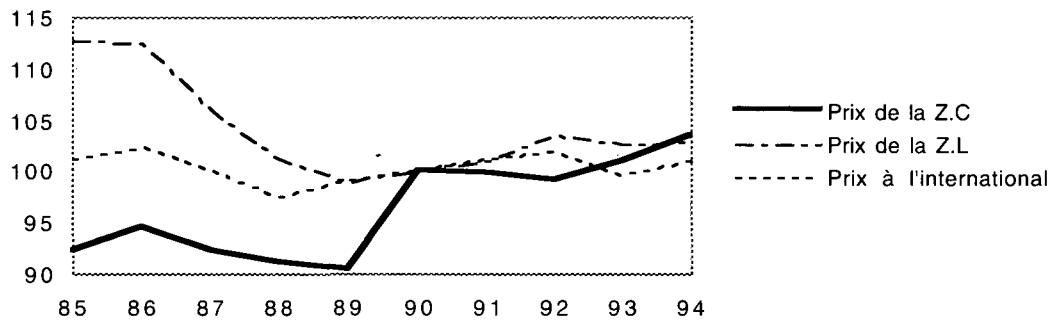


PRIX - TRM

Surtout dans la zone longue intérieure

De 1985 à 1990, c'est bien le segment le plus concerné par la suppression de la TRO, le transport de zone longue en France, qui subit l'essentiel du recul des prix (-2,4% par an), alors qu'à l'international, les prix sont stables et croissent même lentement en zone courte (de 1,6% par an, contre 3,4% pour le prix du PIB). Par contre, depuis 1990, ces trois indices connaissent, en moyenne, des évolutions relativement proches. La pression concurrentielle affecte donc, après 1990, tous les marchés.

Prix de la T-K selon le marché



En 1994, la baisse des prix semble interrompue

Si on se focalise maintenant sur la dernière période, pour voir comment la crise de 1993 et la reprise de 1994 se sont traduites dans les prix, on peut faire les constats suivants :

-C'est à l'international que le recul des prix a été le plus marqué, 5 points en un semestre, à l'image du repli de l'activité. A cela se sont ajoutées, à la fin 1992, les dévaluations de la peseta et de la lire qui ont dû inciter les entreprises françaises à plus serrer leurs prix sur ces destinations.

En 1994, symétriquement, le rebond y a été plus marqué, en terme de trafic et aussi de prix. Mais les prix n'ont pas retrouvé le niveau qu'ils avaient connu à la fin de 1992.

-Pour la zone longue, en France, le profil est moins heurté, pour les trafics et donc aussi pour les prix. En 1993, la chute n'a été que de 3 points au premier semestre. L'essentiel du repli avait été récupéré au troisième trimestre. Un tassement s'observe en fin d'année 1994.

-Pour la zone courte, la hausse des prix se situe autour de 2%, en 1993, comme en 1994.

Les prix de la T-K au cours de 3 dernières années

