

## LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : PREMIERS RÉSULTATS 1996

Jérôme MATHIAS

Après une année 1995 marquée par une légère hausse des prix à la tonne-kilomètre de +1 % en zone longue intérieure et une stabilité des prix à l'international (- 0,3 %), on observe, en moyenne sur les trois premiers trimestres de 1996 comparés à la même période de l'année 1995, une baisse de -1,3 % sur les prix à la tonne-kilomètre en zone longue intérieure et une reprise sensible des prix à l'international de +2 %.

Ces résultats concernant l'année 1996 sont des évaluations provisoires et susceptibles d'être révisées dans les mois à venir. En effet, la rénovation de l'enquête transport routier de marchandises (TRM) à partir du début de l'année 1996 provoque de profonds bouleversements dans le suivi des prix. La poursuite du calcul de l'indice des prix du TRM mis en place en 1985 se heurte à de nombreuses difficultés. Néanmoins, sans attendre la refonte globale de l'indice, il a paru important de continuer à publier un minimum d'informations sur cette question.

### Les prix en 1995

Si, en 1995, les prix moyens du transport routier de marchandises ont baissé, c'est essentiellement le fait de la courte distance. Le prix des transports en longue distance intérieure par gros véhicules a augmenté d'environ un point en moyenne annuelle, tandis que le prix du transport international est resté quasiment stable.

### Indice\* synthétique annuel des prix TRM (base 100 en 1990)

(% : évolution par rapport à l'année précédente)

Indice synthétique	prix à la tonne-km					Indice synthétique	prix au véhicule-km													
	Intérieur			International			Intérieur			International										
	ZC**	ZL**	total	total			ZC**	ZL**	total	total										
102,8		92,3	112,8	103,4	101,3	1985	103,7	99,8	112,7	104,8	100,6									
103,6	0,8%	94,6	2,5%	112,5	-0,3%	104,2	0,7%	102,3	1,0%	1986	104,4	0,7%	95,7	2,0%	112,6	-0,1%	105,5	0,7%	101,5	0,9%
99,9	-3,6%	92,4	-2,3%	106,0	-5,7%	99,8	-4,2%	100,1	-2,2%	1987	101,6	-2,7%	94,6	-1,1%	107,6	-4,4%	102,4	-3,0%	99,6	-1,9%
96,9	-3,0%	91,1	-1,3%	101,2	-4,5%	96,6	-3,2%	97,6	-2,4%	1988	99,2	-2,3%	94,5	-0,1%	103,9	-3,5%	99,8	-2,5%	97,7	-1,9%
96,3	-0,6%	90,5	-0,8%	98,9	-2,3%	95,1	-1,5%	99,1	1,5%	1989	97,7	-1,5%	92,7	-1,9%	100,7	-3,1%	97,1	-2,7%	99,3	1,6%
100,0	3,9%	100,0	10,5%	100,0	1,1%	100,0	5,1%	100,0	0,9%	1990	100,0	2,3%	100,0	7,9%	100,0	-0,6%	100,0	3,0%	100,0	0,7%
100,6	0,6%	100,0	0,0%	101,1	1,1%	100,4	0,4%	101,2	1,2%	1991	102,1	2,1%	100,8	0,8%	101,4	1,4%	102,1	2,1%	101,8	1,8%
102,1	1,6%	99,1	-0,9%	103,4	2,3%	102,7	2,3%	101,9	0,7%	1992	102,2	0,2%	99,3	-1,5%	103,1	1,7%	102,3	0,2%	102,1	0,3%
102,8	0,7%	101,1	2,0%	102,7	-0,7%	103,6	0,8%	99,7	-2,2%	1993	102,7	0,5%	100,2	0,9%	102,3	-0,7%	103,3	1,0%	100,5	-1,6%
103,7	0,8%	102,9	1,8%	102,5	-0,1%	104,3	0,7%	101,0	1,3%	1994	102,9	0,2%	101,7	1,5%	102,1	-0,2%	103,3	0,0%	101,1	0,7%
100,1	-3,4%	97,4	-5,4%	103,5	1,0%	100,0	-4,1%	100,7	-0,3%	1995	101,3	-1,6%	97,2	-4,4%	103,3	1,1%	101,4	-1,9%	100,8	-0,3%

\* ZC (zone courte) charge utile de plus de 17 t

\*\* ZL (zone longue) charge utile de plus de 17 t

Source : SES

## PRIX TRM

### Les prix sur les 3 premiers trimestres de 1996

Sur les trois premiers trimestres de l'année 1996, comparés aux trois premiers trimestres de l'année 1995, les prix à la tonne-kilomètre en zone longue intérieure baissent de 1,3 %, et les prix à l'international augmentent en moyenne de +2%. La baisse des prix de la longue distance intérieure corrobore l'opinion exprimée par les chefs d'entreprise du secteur dans l'enquête trimestrielle du SES. L'indice des prix au véhicule-kilomètre accentue les évolutions, avec une baisse plus forte (-2,6 %) pour la zone longue intérieure et une croissance plus élevée pour l'international (+ 2,8 %), cependant les changements méthodologiques intervenus rendent fragiles les résultats relatifs au véhicule-kilomètre (cf infra).

S'agissant des prix à la tonne-kilomètre, c'est sur le premier trimestre 1996 que la différence est la plus nette entre la zone longue intérieure (- 3,1 %) par rapport au trimestre précédent et l'international (+1,6 %). En effet, le deuxième trimestre marque une reprise pour l'intérieur et une accélération de la hausse pour l'international. Pour l'intérieur comme pour l'international, les prix baissent au troisième trimestre pour retrouver leur niveau du 1<sup>er</sup> trimestre 1996.

La rénovation de l'enquête auprès des véhicules du transport routier de marchandises, intervenue au début de 1996, bouleverse profondément le processus de collecte et de traitement de l'information sur les prix. Certaines informations caractérisant le véhicule, essentielles pour l'analyse des prix (type de carrosserie, taille du véhicule), disparaissent ou sont modifiées. Cette situation impliquera ultérieurement une refonte de la chaîne de traitement des données. En attendant, seuls les indices de prix à la tonne-kilomètre pour la zone longue seront publiés chaque mois, dans la note de conjoncture des transports, au prix de quelques adaptations de l'ancienne chaîne de traitement. Il s'agira d'évaluations provisoires, susceptibles d'être révisées ultérieurement.

### Indice\* trimestriel des prix TRM (base 100 en 1990)

(% : évolution par rapport à l'année précédente)

Indice synthé- tique	prix à la tonne-km				Indice synthé- tique	prix au véhicule-km				
	Intérieur			Interna- tional		Intérieur			Interna- tional	
	ZC*	ZL**	total	total		ZC*	ZL**	total	total	
105,8	103,7	<i>104,8</i>	107,3	<i>99,6</i>	93.11	105,0	103,5	<i>104,2</i>	105,9	<i>101,3</i>
102,2 -3,4%	100,5 -3,1%	<i>103,0</i> -1,7%	103,0 -4,0%	<i>98,6</i> -0,9%	93.12	103,6 -1,3%	101,1 -2,3%	<i>102,1</i> -2,0%	104,5 -1,3%	<i>100,2</i> -1,1%
106,1 3,8%	106,3 5,7%	<i>101,8</i> -1,2%	107,3 4,1%	<i>101,1</i> 2,5%	93.13	105,9 2,2%	104,4 3,3%	<i>101,7</i> -0,4%	106,9 2,3%	<i>102,1</i> 1,9%
106,9 0,7%	106,8 0,5%	<i>104,6</i> 2,8%	108,4 1,0%	<i>100,8</i> -0,3%	93.14	104,7 -1,2%	104,0 -0,5%	<i>102,7</i> 1,0%	105,3 -1,5%	<i>102,3</i> 0,3%
105,6 -1,2%	104,5 -2,2%	<i>103,0</i> -1,5%	106,6 -1,6%	<i>101,5</i> 0,7%	94.11	104,8 0,1%	102,5 -1,4%	<i>102,4</i> -0,3%	105,2 0,0%	<i>103,1</i> 0,8%
104,9 -0,7%	109,2 4,6%	<i>103,9</i> 0,9%	106,3 -0,3%	<i>99,3</i> -2,2%	94.12	103,9 -0,8%	106,0 3,4%	<i>102,5</i> 0,1%	104,9 -0,4%	<i>100,3</i> -2,7%
108,4 3,3%	106,9 -2,2%	<i>104,3</i> 0,4%	110,1 3,6%	<i>101,4</i> 2,2%	94.13	106,8 2,8%	106,5 0,4%	<i>103,5</i> 1,1%	108,2 3,2%	<i>101,4</i> 1,0%
105,4 -2,7%	104,3 -2,4%	<i>102,3</i> -2,0%	106,0 -3,7%	<i>103,0</i> 1,5%	94.14	104,3 -2,4%	104,3 -2,0%	<i>101,4</i> -2,1%	104,4 -3,5%	<i>103,9</i> 2,5%
103,8 -1,6%	102,8 -1,4%	<i>105,7</i> 3,3%	104,6 -1,3%	<i>100,3</i> -2,6%	95.11	103,2 -1,0%	99,5 -4,6%	<i>104,3</i> 2,9%	104,0 -0,4%	<i>100,2</i> -3,6%
103,0 -0,7%	100,4 -2,4%	<i>103,7</i> -1,9%	103,0 -1,5%	<i>103,0</i> 2,8%	95.12	104,2 0,9%	99,7 0,1%	<i>103,0</i> -1,3%	104,3 0,3%	<i>103,8</i> 3,7%
100,9 -2,0%	98,2 -2,2%	<i>103,1</i> -0,6%	101,1 -1,9%	<i>100,1</i> -2,8%	95.13	102,6 -1,5%	99,7 0,1%	<i>102,8</i> -0,2%	102,9 -1,3%	<i>101,5</i> -2,2%
102,1 1,2%	100,7 2,5%	<i>105,1</i> 2,0%	102,6 1,5%	<i>100,2</i> 0,1%	95.14	103,3 0,7%	101,8 2,1%	<i>104,3</i> 1,4%	103,7 0,8%	<i>101,8</i> 0,3%
-	-	<i>101,9</i> -3,1%	-	<i>101,8</i> 1,6%	96.11	-	-	<i>100,3</i> -3,8%	-	<i>103,6</i> 1,7%
-	-	<i>104,3</i> 2,4%	-	<i>106,4</i> 4,6%	96.12	-	-	<i>101,1</i> 0,8%	-	<i>107,3</i> 3,6%
-	-	<i>102,3</i> -1,9%	-	<i>101,4</i> -4,7%	96.13	-	-	<i>100,7</i> -0,4%	-	<i>102,8</i> -4,2%

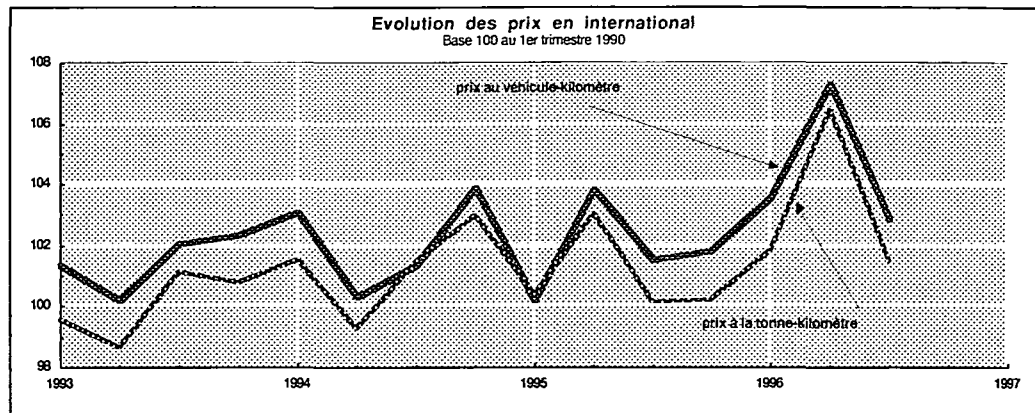
\* ZC (zone courte) charge utile de plus de 17 t

\*\* ZL (zone longue) charge utile de plus de 17 t

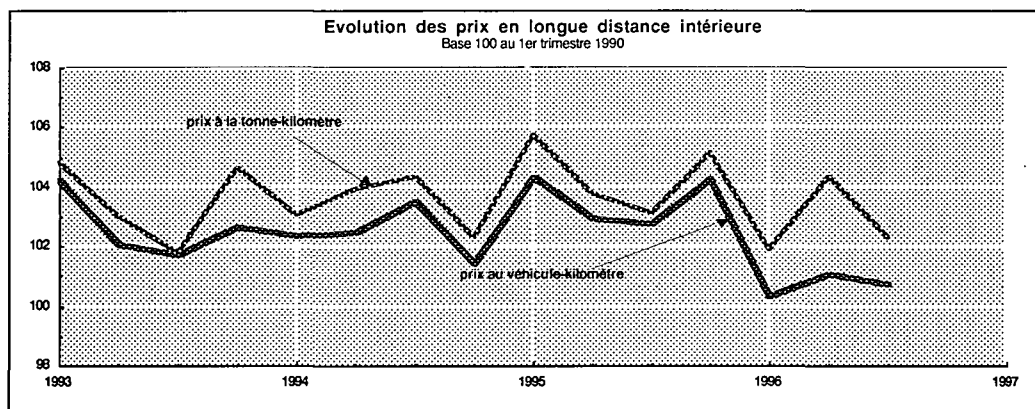
Les séries en italique gras sont aussi présentes dans les graphiques

Source : SES

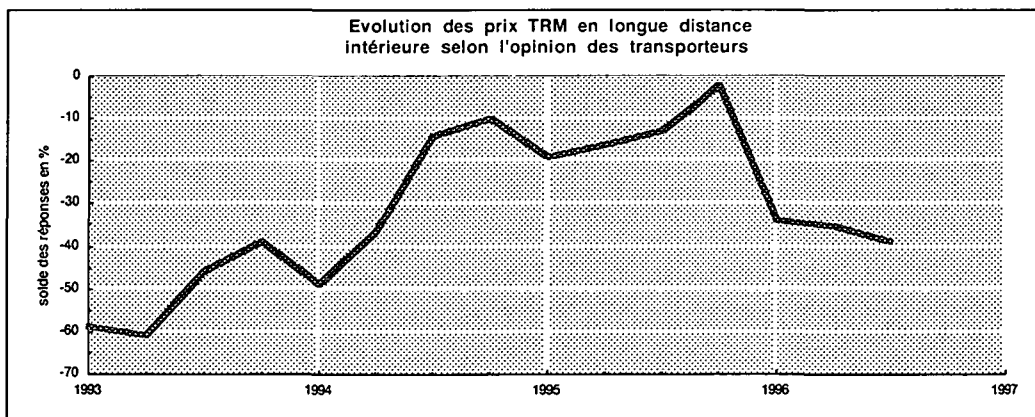
# PRIX TRM



Source : SES-Enquête TRM 1990-1995 puis 1996



Source : SES-Enquête TRM 1990-1995 puis 1996



Source : SES-Enquête d'opinion trimestrielle auprès des entreprises TRM

# PRIX TRM

## LA RÉNOVATION DE L'ENQUÊTE TRM ET SES RÉPERCUSSIONS SUR LE SUIVI DES PRIX

L'enquête TRM a été profondément modifiée en 1996. L'unité à partir de laquelle se fait la collecte statistique a changé et des informations, importantes pour le calcul de l'indice des prix, ont été modifiées ou ont disparu.

### • Méthodologie de base de l'indice synthétique des prix TRM (avant 1996)

Le calcul de cet indice de Laspeyres des prix repose sur une stratification du marché en 110 marchés élémentaires. Ces marchés, définis à partir des variables de l'ancienne enquête, ont été construits pour être les plus homogènes possibles afin de produire, in fine, les indices qui sont publiés ici.

La stratification de l'indice actuel prend en compte les caractéristiques suivantes :

- l'origine-destination du chargement : intérieur, import, export, transit
- la caractérisation du transport (traction simple/traction et services annexes), la carrosserie du véhicule porteur croisé avec le type de produit transporté (dans une nomenclature agrégée)
- la charge utile du véhicule porteur : découpage en 2 tranches (plus ou moins de 17 tonnes)
- la distance parcourue en charge : découpage en deux zones (plus ou moins de 200 km)
- le tonnage transporté : découpage en 5 strates : 3 à 7,5 t, 7,5 à 12,5 t, 12,5 à 17,5 t, 17,5 à 22,5 t, 22,5 à 40 t.

### • Renouveau de l'enquête TRM (1996)

Dans la nouvelle enquête TRM, l'unité à partir de laquelle se fait la collecte statistique a changé. L'enquête TRM 1996 s'intéresse dorénavant au véhicule moteur (camion ou tracteur routier) au lieu du véhicule porteur (camion, remorque, et semi-remorque) pour l'enquête antérieure. Cette différence a des conséquences sur la répartition du nombre d'observations selon les strates. Au lieu de collecter, dans certains cas, un prix sur un des éléments de l'attelage, on obtient un prix pour l'ensemble (camion + remorque) ce qui induit relativement plus d'observations de prix pour les grandes charges utiles et pour les gros chargements. Par ailleurs la rupture de série est plus marquée pour les indices au véhicule-kilomètre qu'à la tonne-kilomètre ce qui peut s'expliquer par ce changement d'unité enquêtée, mais aussi par une meilleure appréhension des véhicules-kilomètres dans le questionnaire de l'enquête, ce qui entraînerait une baisse des prix au véhicule-kilomètre. On a de plus une perte d'information sur deux variables essentielles : la charge utile et le type de carrosserie.

- Jusqu'en 1995, la charge utile et la carrosserie étaient connues pour chaque véhicule porteur et donc pour chaque transport. A partir de 1996, l'information est collectée à partir du véhicule tracteur et n'est de qualité identique à la précédente enquête, que dans le cas d'un camion roulant toute la semaine sans remorque. Dans les autres cas (présence d'une remorque ou d'une semi remorque attelée à un tracteur), le questionnaire comporte une rubrique « combinaison de véhicules » où les entreprises sont invitées à décrire la charge utile, la carrosserie et le PTAC pour le seul premier parcours en charge de la semaine objet de l'enquête. Pour les autres parcours, l'information sur la carrosserie et la charge utile disparaît. Or cette combinaison peut être modifiée sur les autres trajets de la semaine. Par ailleurs, même pour le premier trajet, la réponse n'est pas toujours observée. En outre certaines strates élémentaires ont perdu de leur pertinence suite au passage de l'ancien questionnaire au nouveau. Par exemple, le changement dans la formulation de la question sur la caractérisation du transport : « prix de traction : oui/non » dans l'ancienne enquête par « ce prix rémunère-t-il le seul déplacement des marchandises ? : oui/non » a induit une discontinuité dans les réponses et ce critère de stratification a dû être abandonné.

### • Raccordements effectués

Pour pouvoir continuer à calculer les indices des prix selon la stratification passée, on a donc été amené :

- à supprimer la stratification sur la caractérisation du transport.
- à estimer la charge utile et la carrosserie les plus probables (à partir du croisement de variables concernant la marchandise transportée, le conditionnement et le produit), pour un certain nombre d'observations.
- à calculer un raccord au niveau des indices élémentaires sur le mois de janvier 1996. Pour cela une période de recouvrement d'un mois entre l'ancienne enquête et la nouvelle, a été assurée.

Mais une certaine détérioration de la qualité des indices n'a pu être évitée. En effet :

- les indices ont toujours eu une forte variabilité au niveau mensuel, ce qui rend fragile le raccord sur le seul mois de janvier 1996.
- l'estimation de la variable carrosserie à partir du conditionnement et du produit est souvent fragile (il n'y a pas de correspondance biunivoque entre la carrosserie et le croisement conditionnement x produit)
- le raccord entre les deux enquêtes pour l'indice sur la zone courte s'est révélé particulièrement difficile et oblige à interrompre provisoirement la publication des indices de prix sur ce marché.

### • Perspectives

Dans les mois à venir, des travaux supplémentaires seront menés, avec pour objectif d'améliorer ces estimations. Pour retrouver une qualité satisfaisante sur tout le champ, le suivi des prix devra sans doute se faire directement à partir du cadre fixé par l'enquête 1996 et ne pourra donc être mis en œuvre que dans un avenir plus lointain.