



## UN NOUVEL INDICATEUR : L'INDICE DE PRIX DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

Josette THOMAS

Les prix du transport fluvial de marchandises ont été totalement libérés le premier janvier 2000. Certaines inquiétudes étant apparues quant à l'évolution des prix après la suppression du tour de rôle, la direction des transports terrestres et Voies navigables de France ont souhaité que le Service économique et statistique mette en place un indice des prix du transport fluvial de marchandises.

Les résultats de cette opération statistique montrent qu'il n'y a pas eu de choc négatif sur les niveaux de prix, ni en 2000 ni en 2001, l'indice général ayant augmenté de plus de huit points, mais les disparités sont importantes selon la taille de l'entreprise, le bassin de navigation et le produit transporté.

La mise en place d'un suivi des prix du transport fluvial de marchandises était souhaitée par la direction des transports terrestres et Voies navigables de France (VNF), pour répondre aux préoccupations des professionnels et de l'administration quant à l'évolution des prix qui allait suivre la suppression du « tour de rôle » pour les bateliers.

Le SES, qui a l'ambition d'établir des indices de prix de transport de marchandises pour tous les modes de transport, a estimé que le transport fluvial, où le nombre d'entreprises est relativement modeste, était bien adapté pour une première expérience. Le principe de la mise en place, par le SES, d'un tel indice, ainsi que la méthodologie de l'enquête et du tirage d'échantillon ont ainsi été arrêtés en janvier 2000.

Des agents de VNF ont été chargés du premier contact avec les entreprises, au cours duquel la démarche a été expliquée aux chefs des entreprises constituant l'échantillon enquêté. C'est également au cours de ce premier contact qu'ont été recueillies les informations caractérisant l'entreprise et son activité ainsi que les éléments qui permettront de définir les prestations-types qui seraient suivies dans l'enquête. La suite de l'enquête, à savoir la collecte des prix proprement dite, a été effectuée par le SES dans le cadre des enquêtes relevant de la loi sur le secret statistique. Certaines réticences sur la communication des niveaux de prix ont dû être levées ou ont donné lieu à des aménagements de la méthode de collecte.

**Méthode de l'indice  
des prix de vente  
industriels  
de l'INSEE  
appliquée aux prix  
du transport fluvial  
de marchandises**

L'indice des prix du transport fluvial de marchandises est élaboré selon les mêmes techniques que l'indice des prix de vente industriels de l'INSEE ou l'indice des prix des travaux d'entretien-amélioration du logement du SES\*, par suivi des prix d'un échantillon de prestations-types représentatives. L'unité de collecte est l'entreprise. Le champ de l'enquête est composé des entreprises immatriculées en France, ayant pour activité principale le transport fluvial de marchandises, effectuant le transport pour compte d'autrui et naviguant en métropole ou à l'étranger.

La taille de l'échantillon répondant final est de soixante-six entreprises pour les années 2000 et 2001, pour une population mère d'environ huit cents entreprises. L'échantillon est stratifié par taille d'effectifs salariés de l'entreprise et par bassin d'activité, présumé d'après le siège de l'entreprise, réajusté au besoin selon les prestations observées. Les tranches de taille d'effectifs salariés retenues sont :

\* Voir dans ce même numéro l'article « l'indice des prix des travaux d'entretien-amélioration des logements ».

## FLUVIAL

zéro salarié, de un à six salariés et sept salariés et plus. Le seuil de six salariés correspond à la limite définie par les textes réglementaires pour la batellerie artisanale enregistrée à la Chambre nationale de la batellerie artisanale. Les bassins d'activité sont au nombre de cinq : Nord - Pas-de-Calais, Alsace-Lorraine, Saône-Rhône, Seine et Grand Ouest. L'Alsace-Lorraine regroupe les bassins Est et Rhin de VNF.

Quatorze familles de prestations composent les ensembles dont on souhaite observer les prix. Ces familles de prestations sont définies par le gabarit du réseau sur lequel s'effectue le transport retenu, le caractère national ou international du transport et la nature des marchandises transportées, selon des groupements de chapitres de la nomenclature statistique des transports (NST).

Le gabarit (grand ou mixte) est fonction du type de voie fluviale empruntée. Il est déterminé par VNF en fonction des lieux de chargement et de déchargement.

Les 14 familles de prestations de transport fluvial de marchandises		
Poussage, remorquage		
Transport national	trafic sur grand gabarit	- produits agricoles [0] <sup>(1)</sup>
		- combustibles minéraux solides [2]
		- produits pétroliers raffinés [3]
		- minéraux bruts et matériaux de construction [6]
		- autres produits [1, 4, 5, 7, 8, 9]
Trafic mixte	- produits agricoles [0]	
	- minéraux bruts et matériaux de construction [6]	
	- autres produits [1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9]	
Transport international	- produits agricoles [0]	
	- combustibles minéraux solides et minerais métalliques [2, 4]	
	- produits de la métallurgie [5]	
	- minéraux bruts et matériaux de construction [6]	
		- autres produits [1, 3, 7, 8, 9]

<sup>(1)</sup> Les chiffres entre crochets renvoient aux chapitres de la NST.

Pour chaque entreprise de l'échantillon, on retient une structure simplifiée du chiffre d'affaires en une, deux ou trois de ces quatorze familles, puis une à trois prestations-types de chacune de ces familles sont définies dont le prix sera relevé chaque trimestre. Une prestation-type est définie dans sa famille par les lieux de chargement et de déchargement (origine et destination du transport), la nature de la marchandise transportée, le tonnage et les caractéristiques commerciales du contrat.

Dans le cas où une entreprise de l'échantillon aurait pratiqué au cours du même trimestre plusieurs prestations du même type à des prix différents, les prix relevés sont les derniers pratiqués.

Les indices sont calculés avec pour base 100 le premier trimestre 2000.

La collecte et le suivi ne sont pas aisés en raison de la nature de la population concernée : les bateliers constituent une population itinérante, difficile à contacter (une partie de la collecte est réalisée en les contactant sur leur téléphone mobile), ils n'effectuent pas toujours les mêmes prestations d'un trimestre sur l'autre, voire basculent d'un bassin sur l'autre pendant une longue période.

Un mode de collecte des prix, complémentaire à celui effectué auprès des entreprises, a donc également été mis en place, auprès des coopératives ainsi que des principaux chargeurs et affréteurs. La collecte auprès de ces acteurs assure une pérennité des prestations et des prix par delà le changement de prestataire du transport. Dans certains cas, c'est donc indirectement que les prix sont collectés.



## FLUVIAL

En raison de la mobilité des bateliers, qui changent aisément de bassin et de prestations en fonction de l'offre et de la demande, l'échantillon est vite décalé par rapport à la réalité. Aussi un rebasage est prévu tous les deux ans, ce qui permet, entre autres, de mettre à jour les prestations retenues, ainsi que les chiffres d'affaires des entreprises.

Le rebasage de 2002 permettra ainsi une mise à jour et une augmentation de l'échantillon qui passera de soixante-six entreprises à une centaine.

**Les résultats montrent une hausse globale des prix, mais des disparités importantes selon la taille de l'entreprise, le bassin de navigation et la famille de prestation**

La crainte éprouvée par certains de voir les prix s'effondrer après la libéralisation complète des prix en janvier 2000 s'est avérée infondée. Depuis le premier trimestre 2000, l'indice global des prix du transport fluvial de marchandises a progressé de plus de huit points.

Cependant, cette évolution cache des disparités entre la batellerie artisanale (au sens de la Chambre nationale de la batellerie artisanale : entreprises de zéro à six salariés) et les grandes entreprises (sept salariés et plus), entre les bassins d'activité et entre les familles de prestations effectuées (nature des produits transportés, gabarit du réseau et caractère national ou international du transport).

De grandes entreprises révisent leurs prix au premier janvier de chaque année, avec un réajustement éventuel au premier juillet. Certains chargeurs, qui fixent les prix à leurs prestataires, font de même. Cela explique que les variations de prix soient plus sensibles au cours des trimestres impairs, comme on le verra sur les courbes ci-après. En particulier, la hausse brutale du carburant au printemps 2000 a été répercutée sur les prix du transport fluvial de marchandises au premier juillet de cette même année.

Les troisième et quatrième trimestres 2001 semblent marquer un premier recul, après une suite d'augmentations. Ce recul est dû essentiellement aux grandes entreprises, qui avaient antérieurement relevé leurs prix plus fortement.

### Evolution trimestrielle de l'indice général et par tranche d'effectifs salariés des entreprises des prix du transport fluvial de marchandises pour 2000 et 2001

	1 T 2000	2 T 2000	3 T 2000	4 T 2000	1 T 2001	2 T 2001	3 T 2001	4 T 2001
<b>Indice général</b>	<b>100,0</b>	<b>101,8</b>	<b>105,6</b>	<b>108,9</b>	<b>110,4</b>	<b>111,4</b>	<b>110,6</b>	<b>108,7</b>
Indice par tranche de salariés :								
0 salarié	100,0	100,0	99,7	100,5	103,1	103,3	104,5	104,2
1 à 6 salariés	100,0	100,1	100,8	100,8	104,0	104,0	104,1	104,3
7 salariés et plus	100,0	103,4	110,6	116,3	116,8	118,5	116,0	112,7

L'évolution des prix pratiqués par les entreprises artisanales (zéro à six salariés) est nettement moins favorable que celle des grandes entreprises (sept salariés et plus). Celles-ci ont pu imposer dans leurs contrats un relèvement de leurs tarifs lié, en partie, aux prix des carburants et au coût du travail. Les artisans bateliers subissent au contraire les effets de la forte concurrence qui existe entre eux. Le rapport de forces est plus favorable au chargeur ou à l'affréteur.

### Evolution trimestrielle de l'indice des prix du transport fluvial de marchandises pour certains bassins pour 2000 et 2001

	1 T 2000	2 T 2000	3 T 2000	4 T 2000	1 T 2001	2 T 2001	3 T 2001	4 T 2001
<b>Indice général</b>	<b>100,0</b>	<b>101,8</b>	<b>105,6</b>	<b>108,9</b>	<b>110,4</b>	<b>111,4</b>	<b>110,6</b>	<b>108,7</b>
Dont :								
Nord - Pas-de-Calais	100,0	99,8	100,1	100,1	101,0	101,5	101,6	101,1
Saône-Rhône	100,0	101,2	100,9	103,9	106,8	105,5	105,0	105,1
Seine	100,0	102,7	103,5	103,8	107,2	107,7	108,3	108,7



## FLUVIAL

Le Rhône et la Seine, bassins captifs, ont connu des évolutions de prix plus fortes que le Nord - Pas-de-Calais, largement ouvert à la concurrence internationale.

Dans les bassins du Rhône, du Rhin et de la Seine, les grandes entreprises tirent à la hausse l'évolution des prix, mais les artisans bateliers (de zéro à six salariés) y connaissent également des évolutions plus favorables que sur le bassin du Nord - Pas-de-Calais, par exemple.

Pour des raisons de secret statistique, les résultats relatifs aux bassins du Grand Ouest et d'Alsace-Lorraine ne peuvent être communiqués, du fait de la place qu'y tiennent quelques grandes entreprises.

### Evolution des prix selon les familles de prestations

Groupes de familles	1 T 2000	2 T 2000	3 T 2000	4 T 2000	1 T 2001	2 T 2001	3 T 2001	4 T 2001
<b>National</b>	<b>100,0</b>	<b>102,4</b>	<b>103,4</b>	<b>103,9</b>	<b>107,0</b>	<b>107,1</b>	<b>107,6</b>	<b>108,0</b>
Dont :								
produits agricoles	100,0	100,0	100,3	100,4	101,2	100,7	101,5	101,3
minéraux bruts et matériaux de construction	100,0	100,0	100,7	101,1	105,1	105,1	107,1	107,1
<b>International</b>	<b>100,0</b>	<b>100,5</b>	<b>110,0</b>	<b>118,9</b>	<b>117,2</b>	<b>119,9</b>	<b>116,5</b>	<b>110,3</b>
Dont :								
produits agricoles	100,0	99,6	99,6	99,6	100,4	99,4	100,8	100,8
<b>Indice général</b>	<b>100,0</b>	<b>101,8</b>	<b>105,6</b>	<b>108,9</b>	<b>110,4</b>	<b>111,4</b>	<b>110,6</b>	<b>108,7</b>

L'indice du transport national évolue un peu moins vite que celui du transport international. Les prix de transport des produits agricoles, notamment ceux des céréales, sont presque stables et évoluent beaucoup moins fortement que les prix des transports des autres marchandises. La concurrence y est vive : entre transporteurs, entre affréteurs, et avec les bateliers étrangers. De plus, les aléas climatiques et l'évolution défavorable des exportations ont créé une situation peu favorable aux réévaluations de prix du transport.

Dans le cas du transport national des minéraux bruts et des matériaux de construction, certains chargeurs ont eu une politique de revalorisation des prix, liée à l'évolution des coûts et des charges relatifs au transport. Dans beaucoup de cas, les prix des transports des autres produits, souvent transportés de manière prépondérante par des grandes entreprises, ont bénéficié des hausses de prix les plus importantes. Afin de respecter les règles relatives au secret statistique, les indices correspondants ne figurent pas dans ce document.

### Graphiques d'évolution par taille d'effectifs salariés des entreprises et par famille de produits transportés

