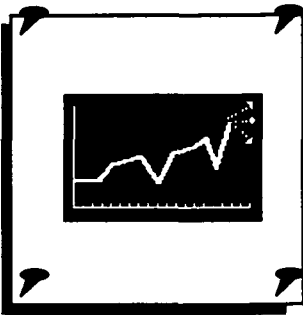


LE NOUVEL INDICE DES PRIX ROUTIERS DE LA COMPTABILITE NATIONALE

Michèle LAVIGNE



Chaque trimestre, l'OEST publie dans "les notes de synthèse" l'évolution de l'indice des prix routiers. Des indices de prix à la tonne-km sont publiés annuellement dans le rapport des Comptes Nationaux des Transports. Des estimations mensuelles de l'évolution des prix au véhicule-km en zone longue par gros semi-remorques sont désormais éditées dans la note de conjoncture de l'OEST et servent d'indicateurs conjoncturels. Il nous a donc semblé utile, à la demande de plusieurs de nos lecteurs, de vous fournir les informations nécessaires sur le mode de calcul de cet indice.

Champ de l'indice

Cet indice concerne l'activité "de transport de marchandises" pour compte d'autrui, c'est à dire les services transport faisant l'objet de vente et d'achat sur le marché, y.c. celui effectué à titre secondaire.

La valeur du service est décomposée entre son volume et son prix unitaire. Le champ étant très large (il va de la distribution locale à la desserte à grandes distances), se pose le problème des unités de mesure.

En zone longue, la distance parcourue en charge est le meilleur paramètre explicatif de la valeur de vente d'un transport (cf la "note de synthèse" juillet 1990 de F.Lille et P.Salini): le prix au véhicule-km permet de mieux comparer l'évolution des prix dans cette catégorie .

En zone courte, il n'y a pas de corrélation nette entre la distance parcourue et la valeur du service. L'unité la plus courante du volume est sa mesure en tonne-km, le prix à la tonne-km est alors l'unité de prix élémentaire.

C'est l'unité la plus répandue et celle qui est retenue pour la comptabilité nationale.

Source statistique

La source statistique utilisée est l'enquête TRM de l'OEST qui recense les transports de marchandises en relevant pour chaque trajet sondé ses caractéristiques physiques (nature de la marchandise transportée, poids, conditionnement, origine et destination, distance en charge, facture HTVA, type de véhicule porteur).

Ces caractéristiques ne tiennent pas compte de l'entreprise qui fournit la prestation ni de l'entreprise cliente.

Bien entendu à ces critères matériels, s'ajoutent l'état du marché: un transporteur facturant ses propres services à des niveaux différents selon le niveau de concurrence dans lequel il pense se situer. Ces critères ne se mesurent évidemment pas dans l'enquête.

Formule indicielle

C'est un indice de Laspeyres à pondération(ou poids) fixe pour distinguer les évolutions structurelles de trafic des évolutions de prix.

Une strate élémentaire est considérée comme un produit transport homogène avec un volume de trafic exprimé en tonne-km et un prix unitaire. Si l'on repère la date par t, la strate par i, l'observation élémentaire par n, le prix à la date t pour la strate i se définit par :

$$\text{prix}(t,i) = \sum_n \text{facture}(t,i,n) / \sum_n \text{trafic}(t,i,n)$$

l'indice élémentaire de prix par rapport à la date zéro se définit par:

$$\text{ind}(t,i) = \text{prix}(t,i) / \text{prix}(0,i)$$

les indices agrégés sur un ensemble E regroupant les strates i se définissent par :

$$\text{ind}(t,E) = \sum_i^E \text{ind}(t,i) * \text{poids}(t,i) / \sum_i^E \text{poids}(t,i)$$

PRIX

La stratification

Il y a 110 strates au total qui s'agrègent en quatre grandes catégories d'importance inégale: {zone courte, zone longue} * {petits véhicules, gros véhicules}. La catégorie des gros véhicules qui assurent 85% du trafic en tonne-km ne représentent que 60% du chiffre d'affaire de la branche. Son évolution qui est suivie mensuellement dans la note de conjoncture ne représente donc pas l'ensemble de la branche.

La fiabilité des indices annuels est moyenne (l'écart-type des prix est d'environ 1% pour les gros véhicules et de 2% pour les petits véhicules).

France		en 1990 part du		C.A.	trafic
Zone courte < 200 kms	petits véhicules C.U. < 17 tonnes	5 tranches de tonnage	22%	5%	
	gros véhicules C.U. >= 17 tonnes	5 tranches de tonnage	19%	18%	
Zone longue >= 200 kms	petits véhicules C.U. < 17 tonnes	5 tranches de tonnage	15%	8%	
	gros véhicules C.U. >= 17 tonnes	5 tranches de tonnage	25%	40%	

International découpé en export - import - trafic tiers		C.A.		trafic
Zone courte < 200 kms	petits véhicules C.U. < 17 tonnes	5 tranches de tonnage	-	-
	gros véhicules C.U. >= 17 tonnes	5 tranches de tonnage	1%	1%
Zone longue >= 200 kms	petits véhicules C.U. < 17 tonnes	5 tranches de tonnage	3%	2%
	gros véhicules C.U. >= 17 tonnes	5 tranches de tonnage	15%	26%

Pour les trois plus grosses tranches de tonnages, la stratification a été affinée en 30 strates définies par le tableau ci-dessous:

france - uniquement gros porteurs (sauf frigo et conteneurs)	
Zone courte < 200 kms	traction / 10 chapitres NST pour carrosseries standard / 4 chapitres NST pour citernes
Zone longue >= 200 kms	traction / 10 chapitres NST pour carrosseries standard / 4 chapitres NST pour citernes

Redressement et filtrage

- La variabilité des prix étant forte, des filtres éliminent les observations apparemment anormales (c'est à dire les 5% plus bas prix ou les 5% plus élevés). Les fourchettes admises vont d'un écart de un à quatre pour les gros véhicules jusqu'à un écart quatre fois plus important pour les petits véhicules.
- Les non-réponses sont assimilées dans le calcul du chiffre d'affaire et des trafics aux moyennes de leur strate.
- Les prix de vente d'un véhicule-porteur faisant partie d'un ensemble articulé (camion + remorque) sont redressés pour tenir compte du réel tonnage transporté.
- Les distances et les quantités hors normes sont assimilées à des non-réponses, de même que certains transports spéciaux (moins de 10 km ou plus de 1500 km pour la France, plus de 4000 km pour l'international, moins de 3,5 tonnes ou plus de 40 tonnes, les NST 993-déménagements, 001-bétail, 055-grumes).
- Les non-réponses à la question sur la traction sont assimilées à des prix client.

Règle du forfait kilométrique

Le modèle le plus parlant pour estimer le prix d'un transport est de considérer qu'il est proportionnel au kilomètre parcouru en charge augmenté d'un forfait kilométrique. Très utile pour comparer les prix observés par l'enquête TRM sur deux champs voisins en éliminant l'effet kilomètre, ce modèle a l'inconvénient de ne s'appliquer qu'aux transports à moyenne et longue distance par gros porteurs (sous réserve de garder des carrosseries homogènes). L'utilisation de cette méthode économétrique dans le calcul des indices de prix n'a pas apporté d'amélioration significative à la fiabilité des indices. C'est un modèle évolutif: le forfait a été estimé à 150 kms en 1983 pour le trafic domestique (resp. 200 kms pour l'international). A partir de la fin des années 80 il est estimé à 100 kms (resp. 150 kms). La variabilité autour de la droite de régression est importante (autour de 1000 francs) et s'explique en partie par des différences de marchandises transportées (leurs valeurs, leurs conditionnements, leurs charges...).