

## BASSE DES PRIX DU TRANSPORT INTERIEUR ROUTIER DE MARCHANDISES AU PREMIER TRIMESTRE 1994

Danielle LEMARQUIS

**Les prix résistent  
mieux  
sur l'international  
que sur l'intérieur**

En intérieur, les prix du transport routier de marchandises (pour les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile) baissent d'environ 2 points au 1er trimestre 1994 par rapport au 4ème trimestre 1993. Cependant, ils restent à un niveau supérieur à celui observé, en moyenne annuelle, en 1993 (respectivement 106.3 et 103.6 calcul effectué en tkm).

Cette tendance qui se vérifie sur les longues et courtes distances est plus sensible en zone courte où la baisse atteint 3.7 point d'un trimestre à l'autre pour 1.7 point en zone longue.

En international, on observe une évolution ayant un profil plus continu qu'en intérieur : après la baisse de la première moitié de l'année précédente, la tendance est, depuis, plutôt à la progression.

### Indice synthétique trimestriel des prix base 100 au premier trimestre 1990

calcul à la tonne-km

calcul au véhicule-km

ensemble	France				Internationa- l	période	ensemble	France				Internationa- l	
	total	Charge Utile >=17t		total				Charge Utile >=17t		total	Charge Utile >=17t		
		dist.< 200km	dist.>=200km					dist.< 200km	dist.>=200km		dist.< 200km		dist.>=200km
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	901	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		
100,4	100,6	100,5	100,2	99,6	902	100,5	100,6	100,2	99,7	100,3	100,3		
103,5	104,2	105,9	101,3	100,8	903	103,4	103,8	106,7	100,8	101,8	101,8		
105,3	106,4	106,4	102,0	100,9	904	104,2	104,8	105,4	100,8	102,1	102,1		
101,9	101,9	102,0	102,3	101,7	911	102,8	102,7	102,0	102,1	103,0	103,0		
102,5	102,5	103,3	100,6	102,3	912	103,4	103,3	104,2	100,7	104,0	104,0		
105,1	105,8	105,9	103,2	102,3	913	106,0	106,8	105,6	102,7	103,0	103,0		
102,2	102,7	101,5	101,8	100,0	914	104,3	105,1	103,7	101,3	101,3	101,3		
103,6	104,0	102,1	103,7	102,0	921	104,3	104,5	102,8	103,6	103,4	103,4		
104,6	105,4	101,3	104,1	101,3	922	104,0	104,5	100,9	103,3	102,2	102,2		
105,8	106,3	102,7	104,9	102,4	923	105,3	105,6	103,8	104,0	104,3	104,3		
104,0	106,8	103,0	104,5	103,4	924	103,7	104,0	101,9	102,7	102,6	102,6		
105,8	107,3	103,7	104,8	99,6	931	105,0	105,9	103,5	104,2	101,3	101,3		
102,2	103,0	100,5	103,0	98,6	932	103,6	104,5	101,1	102,1	100,2	100,2		
106,1	107,3	106,3	101,8	101,1	933	105,9	106,9	104,4	101,7	102,1	102,1		
106,9	108,4	106,8	104,6	100,8	934	104,7	105,3	104,0	102,7	102,3	102,3		
105,3	106,3	103,1	102,9	101,5	941	104,1	104,2	99,9	102,0	103,4	103,4		

Pour la méthode de calcul de l'indice, le lecteur peut se reporter à l'article publié dans les notes de synthèse de février 1994. Il faut attendre le mois de Mai de l'année n pour obtenir les résultats définitifs pour l'année n-1. Les prix réferents à l'année 1993 présentés ici sont définitifs.

# PRIX-TRM

## Indice synthétique annuel des prix base 100 en 1990

calcul à la tonne-km

calcul au véhicule-km

ensemble	France				International	période	ensemble	France				International
	total	Charge Utile >=17t						total	Charge Utile >=17t			
		dist.< 200km	dist.>=200km					dist.< 200km	dist.>=200km			
102,8	103,4	92,3	112,8	101,3	<b>1985</b>	103,7	104,8	93,8	112,7	100,6		
103,6	104,2	94,6	112,5	102,3	<b>1986</b>	104,4	105,5	95,7	112,6	101,5		
99,9	99,8	92,4	106,0	100,1	<b>1987</b>	101,6	102,4	94,6	107,6	99,6		
96,9	96,6	91,1	101,2	97,6	<b>1988</b>	99,2	99,8	94,5	103,9	97,7		
96,3	95,1	90,5	98,9	99,1	<b>1989</b>	97,7	97,1	92,7	100,7	99,3		
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	<b>1990</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		
100,6	100,4	100,0	101,1	101,2	<b>1991</b>	102,1	102,1	100,8	101,4	101,8		
102,1	102,7	99,1	103,4	101,9	<b>1992</b>	102,2	102,3	99,3	103,1	102,1		
102,8	103,6	101,1	102,7	99,7	<b>1993</b>	102,7	103,3	100,2	102,3	100,5		

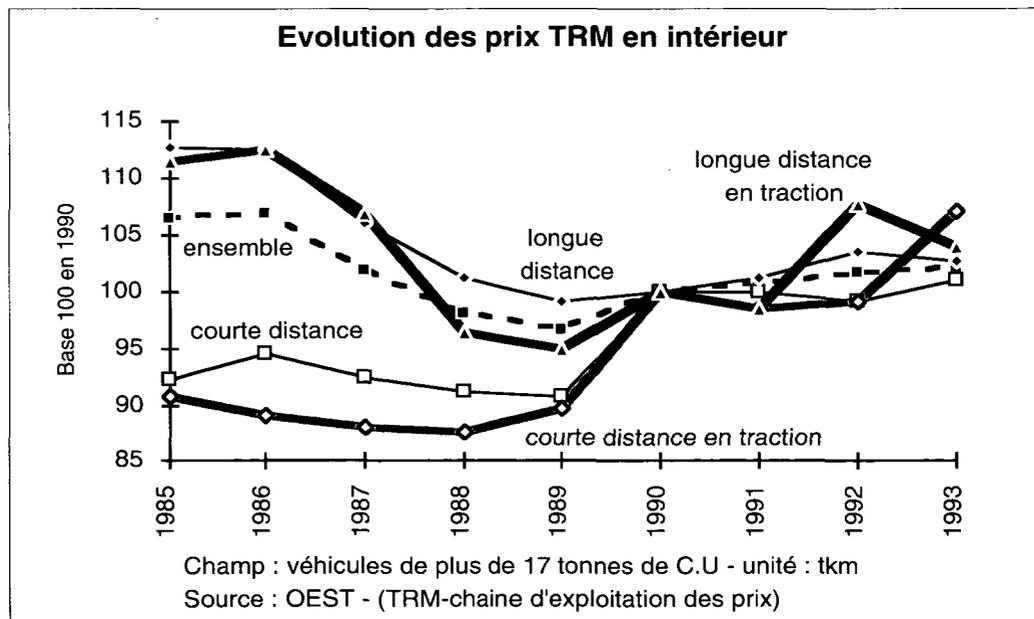
### Les évolutions des prix de "traction" plus heurtées que les autres

Le questionnaire de l'enquête TRM (source utilisée pour le calcul de l'indice des prix), comporte une question qui identifie les prix de "traction" à partir desquels sont constitués deux indices élémentaires\* en courte et en longue distance.

Les indices "traction" accusent des mouvements plus heurtés que les indices plus synthétiques sur les champs correspondants.

Pour la longue distance, les prix "traction" enregistrent, pour 1988 une baisse plus marquée sous l'impact de la fin de la TRO, malgré l'évolution très favorable des trafics. En 1992, la hausse est sensible avec le mouvement social de juillet; la baisse est plus accentuée en 1993, sans doute du fait de la nature de ce marché, plus soumis à une concurrence plus rude en raison d'une contraction des trafics. Cependant, sur l'ensemble de la période 1985-1993, les prix "traction" baissent comme l'indice synthétique de même champ (respectivement -9% et -7%).

S'agissant de la courte distance, sur les mêmes années, les prix "traction" progressent deux fois plus : 18% pour 9% l'indice synthétique.



\*Le champ est réduit aux véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile avec un chargement supérieur à 12,5 tonnes et roulant en intérieur. Il ne faut pas assimiler ce prix déclaré de traction à un prix de sous-traitance. A partir de 1992, une question qualifiant le client (transporteur, commissionnaire de transport ou industriel) est présente dans le questionnaire de l'enquête TRM; elle fera l'objet d'exploitation à l'avenir.