

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 | | | |
| 100,4 | 100,6 | 100,5 | 100,2 | 99,6 | 902 | 100,5 | 100,6 | 100,2 | 99,7 | 100,3 | | | |
| 103,5 | 104,2 | 105,9 | 101,3 | 100,8 | 903 | 103,4 | 103,8 | 106,7 | 100,8 | 101,8 | | | |
| 105,3 | 106,4 | 106,4 | 102,0 | 100,9 | 904 | 104,2 | 104,8 | 105,4 | 100,8 | 102,1 | | | |
| 101,9 | 101,9 | 102,0 | 102,3 | 101,7 | 911 | 102,8 | 102,7 | 102,0 | 102,1 | 103,0 | | | |
| 102,5 | 102,5 | 103,3 | 100,6 | 102,3 | 912 | 103,4 | 103,3 | 104,2 | 100,7 | 104,0 | | | |
| 105,1 | 105,8 | 105,9 | 103,2 | 102,3 | 913 | 106,0 | 106,8 | 105,6 | 102,7 | 103,0 | | | |
| 102,2 | 102,7 | 101,5 | 101,8 | 100,0 | 914 | 104,3 | 105,1 | 103,7 | 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 | | | |
| 104,6 | 105,4 | 101,3 | 104,1 | 101,3 | 922 | 104,0 | 104,5 | 100,9 | 103,3 | 102,2 | | | |
| 105,8 | 106,3 | 102,7 | 104,9 | 102,4 | 923 | 105,3 | 105,6 | 103,8 | 104,0 | 104,3 | | | |
| 104,0 | 106,8 | 103,0 | 104,5 | 103,4 | 924 | 103,7 | 104,0 | 101,9 | 102,7 | 102,6 | | | |
| 105,8 | 107,3 | 103,7 | 104,8 | 99,6 | 931 | 105,0 | 105,9 | 103,5 | 104,2 | 101,3 | | | |
| 102,2 | 103,0 | 100,5 | 103,0 | 98,6 | 932 | 103,6 | 104,5 | 101,1 | 102,1 | 100,2 | | | |
| 106,1 | 107,3 | 106,3 | 101,8 | 101,1 | 933 | 105,9 | 106,9 | 104,4 | 101,7 | 102,1 | | | |
| 106,9 | 108,4 | 106,8 | 104,6 | 100,8 | 934 | 104,7 | 105,3 | 104,0 | 102,7 | 102,3 | | | |
| 105,3 | 106,3 | 103,1 | 102,9 | 101,5 | 941 | 104,1 | 104,2 | 99,9 | 102,0 | 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

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

calcul au véhicule-km

| ensemble | France | | | Internationa- l |
|----------|--------|------------------------------------|--------------|--------------------|
| | total | Charge Utile >=17t dist.< 200km | dist.>=200km | |
| 103,7 | 104,8 | 93,8 | 112,7 | 100,6 |
| 104,4 | 105,5 | 95,7 | 112,6 | 101,5 |
| 101,6 | 102,4 | 94,6 | 107,6 | 99,6 |
| 99,2 | 99,8 | 94,5 | 103,9 | 97,7 |
| 97,7 | 97,1 | 92,7 | 100,7 | 99,3 |
| 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 102,1 | 102,1 | 100,8 | 101,4 | 101,8 |
| 102,2 | 102,3 | 99,3 | 103,1 | 102,1 |
| 102,7 | 103,3 | 100,2 | 102,3 | 100,5 |

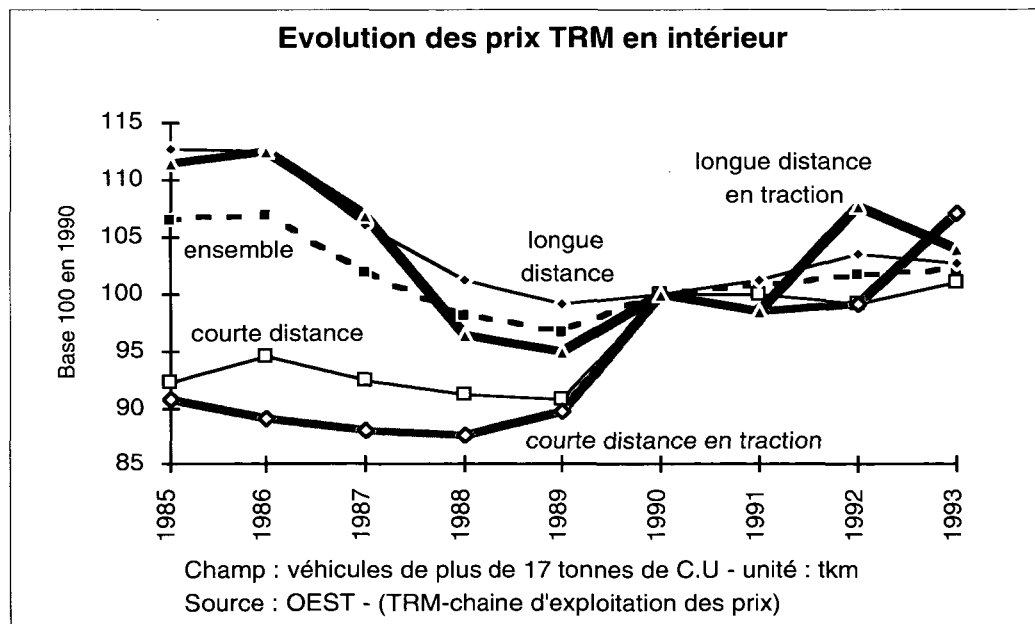
Les évolutions des prix de "traction" plus heurtées que les autres

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.