



N° 254 - Juillet 2005

Les prix du transport routier de marchandises

Recul des prix au quatrième trimestre 2004

Au quatrième trimestre 2004, dans un contexte de hausse importante des coûts et de moindre croissance de l'activité du transport routier de marchandises, les prix reculent de 0,9 % au véhicule-kilomètre et de 1,4 % à la tonne-kilomètre. Sur un an, les prix enregistrent néanmoins une progression de 1,3 % au véhicule-kilomètre alors qu'à la tonne-kilomètre, les prix sont en léger retrait de 0,3 %.

Sur trois ans, une tendance à la baisse pour les prix à la tonne-kilomètre

Le recul des prix calculés au véhicule-kilomètre (- 0,9 %), fait suite à une série de hausses trimestrielles observées au cours des trois trimestres précédents.

Les prix calculés à la tonne-kilomètre reculent également mais de façon plus importante (- 1,4 %) après une hausse de 0,9 % au troisième trimestre 2004.

Sur un an, les prix mesurés au véhicule-kilomètre sont en

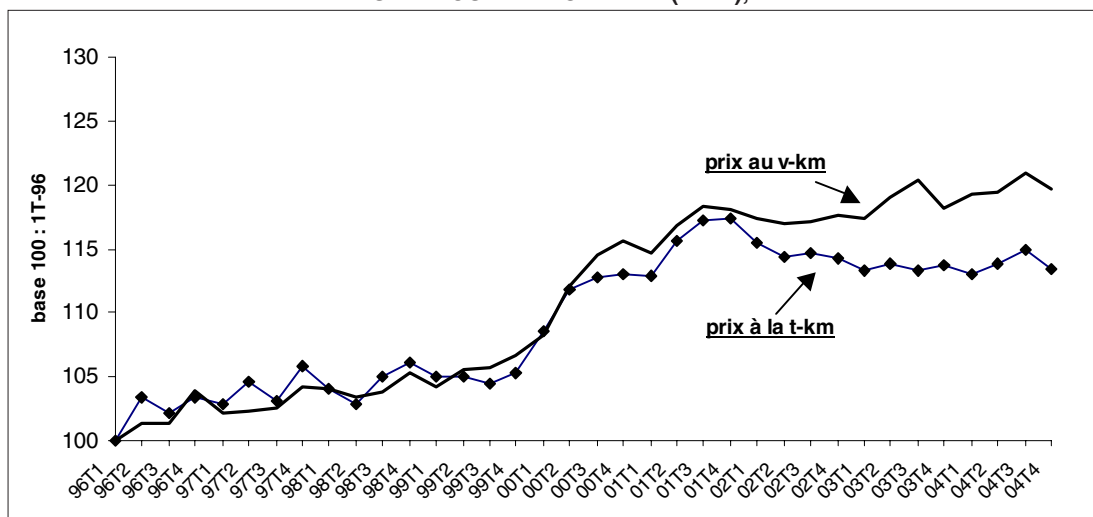
progression par rapport au quatrième trimestre 2003 (+ 1,3 %). Cette progression succède à une hausse de 0,5 % en 2003 par rapport à 2002 et à des évolutions annuelles positives plus modérées aux deux trimestres précédents.

Pour les prix mesurés à la tonne-kilomètre, la quasi-stabilité de - 0,3 % par rapport au quatrième trimestre 2003 est dans la lignée du glissement annuel constaté un an auparavant (- 0,4 % au

quatrième trimestre 2003 par rapport au même trimestre de 2002). Les prix restent sensiblement au même niveau qu'en 2003.

Les prix au véhicule-kilomètre et les prix à la tonne-kilomètre ont eu des évolutions assez voisines sur la période 1996-2001, mais depuis 2002, la tendance est plutôt à la hausse pour les prix au véhicule-kilomètre et à la baisse pour les prix à la tonne-kilomètre.

ÉVOLUTIONS DES PRIX DE MARCHÉ À LA TONNE-KILOMÈTRE (t-km),
AU VÉHICULE-KILOMÈTRE (v-km),





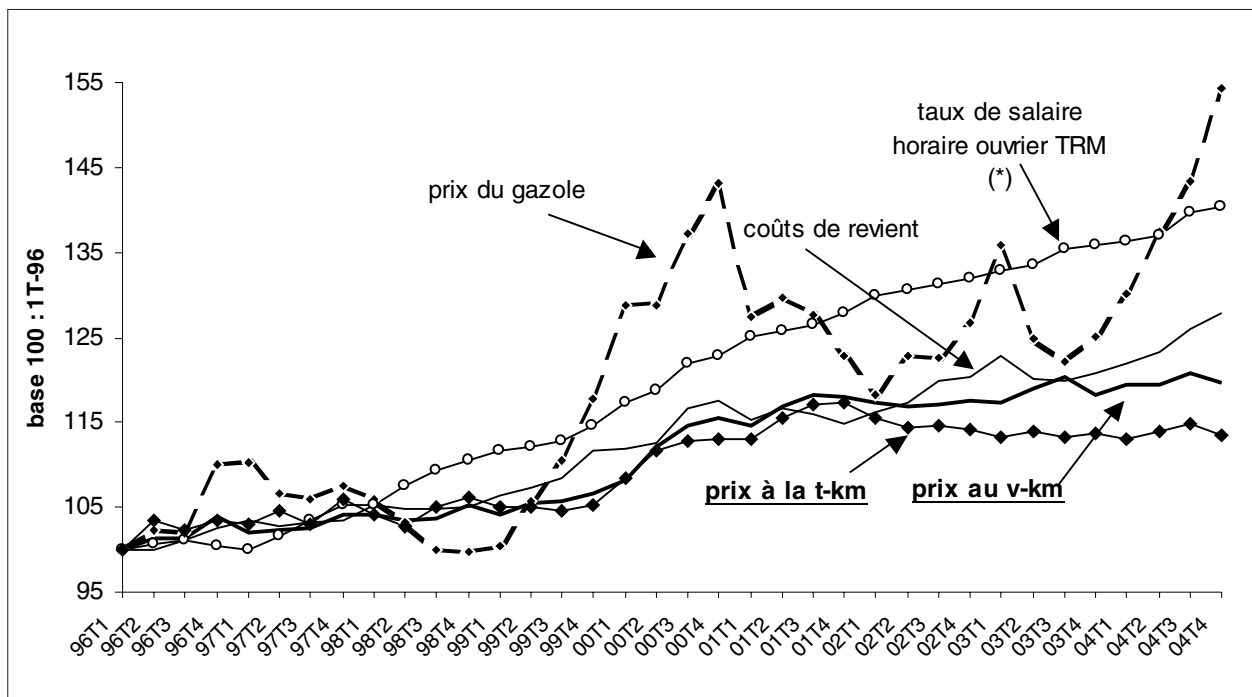
Les coûts du transport routier de marchandises continuent de progresser

Selon le Comité national routier, les coûts relatifs au transport routier de marchandises effectué à longue distance avec un ensemble articulé maxi-code continuent de progresser aux troisième et quatrième trimestres 2004, de respectivement + 2,2 % et + 1,5 %. Aux premier et deuxième trimestres, les coûts étaient déjà orientés à la hausse. En glissement sur un an, la hausse de l'indice de

coût est sensible (+ 5,8 % au quatrième trimestre 2004 par rapport au quatrième trimestre 2003 et + 5,2 % au troisième trimestre par rapport au même trimestre de 2003). La progression très marquée du prix du gazole sur un an (+ 23,4 % par rapport au quatrième trimestre 2003) explique en grande partie cette hausse des coûts. Le prix du gazole augmente de 7,6 % au quatrième

trimestre 2004 par rapport au trimestre précédent. La hausse du taux de salaire ouvrier du transport routier de marchandises est également à l'origine de la remontée des coûts. En glissement sur un an, ce taux progresse de 3,5 % au quatrième trimestre 2004 par rapport au même trimestre de 2003 et de 3,3 % au troisième trimestre 2004 par rapport au troisième trimestre 2003.

ÉVOLUTIONS DES PRIX DE MARCHÉ ET DES COÛTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



Sources : DAEI-SESP, Insee, Dares, CNR.

(*) : L'indice du taux de salaire horaire ouvrier du transport routier de marchandises est calculé depuis le troisième trimestre 1998 en base 100 décembre 1998. Cet indice a été rétropolé en base 100 premier trimestre 1996 à partir de l'évolution trimestrielle des rémunérations mensuelles du transport routier.

LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES*

ENSEMBLE au véhicule-kilomètre	2002		2003				2004			
	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T
	117,1	117,6	117,4	119,0	120,4	118,2	119,3	119,3	120,9	119,7
% de variation par rapport au trimestre précédent.	0,1	0,5	-0,2	1,4	1,1	-1,8	0,9	0,1	1,2	-0,9
% de variation par rapport au même trimestre de l'année précédente.	-1,0	-0,4	0,0	1,8	2,8	0,5	1,5	0,2	0,4	1,3
ENSEMBLE à la tonne-kilomètre	114,7	114,2	113,3	113,9	113,3	113,8	113,0	113,9	115,0	113,4
% de variation par rapport au trimestre précédent.	0,3	-0,4	-0,8	0,5	-0,5	0,4	-0,6	0,8	0,9	-1,4
% de variation par rapport au même trimestre de l'année précédente.	-2,1	-2,7	-1,9	-0,4	-1,2	-0,4	-0,2	0,0	1,5	-0,3

*base 100 au 1^{er} trimestre 1996



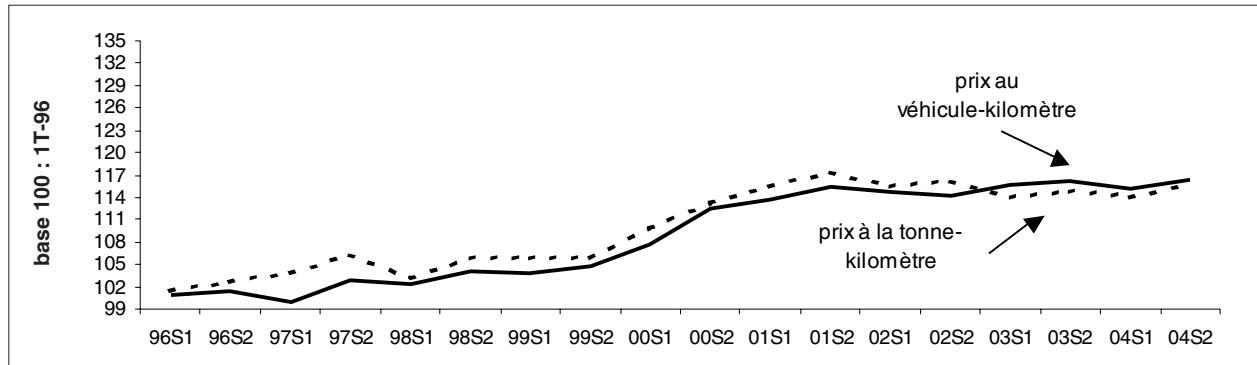
Au second semestre 2004, amélioration des prix des transports nationaux de longue distance

Après un recul au cours du premier semestre pour le transport national de longue distance, les prix se redressent aussi bien au véhicule-kilomètre qu'à la tonne-kilomètre. Les prix du transport international progressent à la tonne-kilomètre et au véhicule-kilomètre. Pour les prix

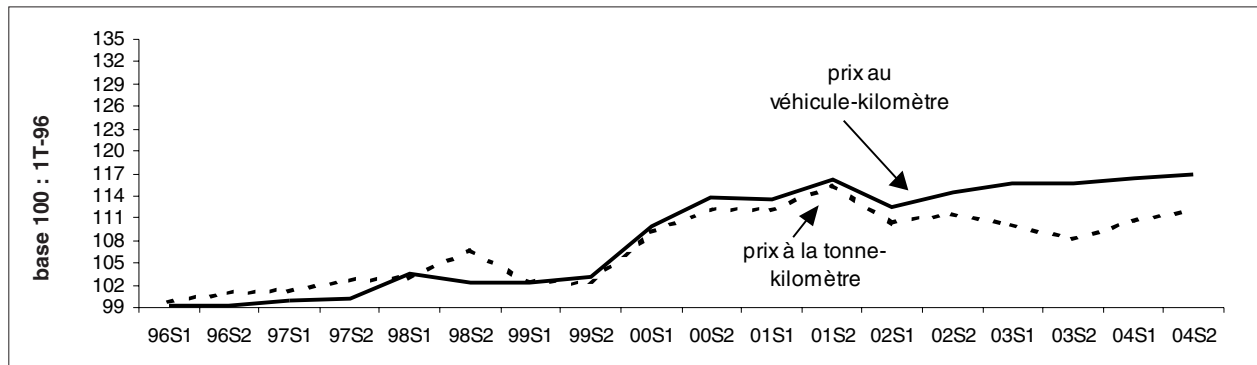
mesurés à la tonne-kilomètre, la hausse est cependant moins sensible qu'au semestre précédent : + 1,3 % au second semestre après une hausse de 2,2 % au premier semestre. Les prix mesurés au véhicule-kilomètre augmentent au second semestre de 0,5 % dans les

mêmes proportions qu'au premier semestre (+ 0,6 %). Enfin, pour le transport national de courte distance, les évolutions opposées entre les prix au véhicule-kilomètre (+ 0,7 %) et ceux à la tonne-kilomètre (- 1,8 %) se poursuivent.

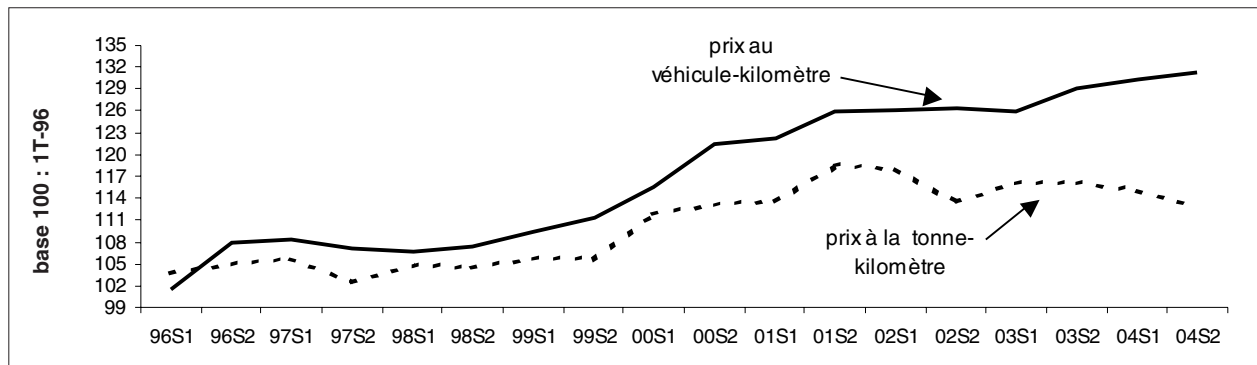
LE TRANSPORT NATIONAL DE LONGUE DISTANCE



LE TRANSPORT INTERNATIONAL



LE TRANSPORT NATIONAL DE COURTE DISTANCE



Les indices de prix du transport routier de marchandises sont classés en trois zones. Ces zones correspondent à des zones de distance pour le transport national : « national courte distance » pour les distances inférieures à 200 kilomètres, « national longue distance » pour des distances supérieures à 200 kilomètres. Un indice « zone internationale » est également établi. Ces indices de prix, comme l'indice de prix d'ensemble, sont des indices de prix trimestriels. Cependant, les évolutions trimestrielles des indices de prix, notamment pour les zones « national courte distance » et « international », doivent être examinées avec prudence, compte tenu d'une grande dispersion des prix dans les strates de la zone « courte » et d'un nombre d'observations faible dans certaines strates de la zone « international ». Ainsi, pour permettre une interprétation plus robuste, seules les évolutions semestrielles par zone sont présentées.

LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Les indices de prix du transport routier de marchandises sont calculés en base 100 au premier trimestre 1996 pour trois catégories de zones (transport national à courte distance, national à longue distance, selon que le transport s'effectue à plus ou moins 200 kilomètres, international) à la tonne kilomètre et au véhicule-kilomètre.

Dans une étude sur les prix (Note de synthèse du SES de mai - juin 1999, n°123), on a constaté que le prix du transport à la tonne-kilomètre est presque inversement proportionnel au poids pour les transports de distance supérieure à 300 kilomètres. Ainsi, pour 300 kilomètres, le prix à la tonne-kilomètre était, dans les données utilisées pour cette étude, de 0,31 euro pour 5 tonnes et de 0,15 euro pour 10 tonnes. Le poids du chargement n'aurait donc pratiquement pas d'impact sur le prix du transport de longue distance.

Cela conduit à penser que le prix au véhicule-kilomètre pourrait être une grandeur plus appropriée que le prix à la tonne-kilomètre pour exprimer le prix du transport routier. C'est pourquoi, dans cette publication, sont présentés à la fois les indices de prix à la tonne-kilomètre et les indices de prix au véhicule-kilomètre.

Ces indices des prix des transports routiers de marchandises ont été rénovés en 1998 afin de tenir compte de l'évolution de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) elle-même.

Le champ

Le champ des indices de prix correspond au secteur du transport routier de marchandises, c'est-à-dire aux observations de chargements transportés dans des véhicules dont le propriétaire a pour activité principale le code 602M ou 602L de la nomenclature d'activités française (transport interurbain de marchandises ou transport de marchandises de proximité). Mais c'est d'après les caractéristiques des transports réalisés (longueur et nature de la course) que se fait la répartition des observations entre les trois zones.

Les observations issues de chargements multiples (groupage, par exemple) ne sont pas prises en compte dans le calcul des indices de prix du fait de la trop grande hétérogénéité dans le contenu précis des prix collectés.

La stratification

Les indices de prix sont calculés à partir de vingt et une strates élémentaires, à raison de sept strates élémentaires par zone. Ces strates correspondent à un découpage propre à chaque zone, exprimé en intervalles de tonnes-kilomètres réalisées (par exemple, pour la zone « national longue distance », on a retenu les tranches : moins de 780 t-km, 780 à 1320 t-km, ..., 8400 à 9540 t-km, ..., 22400 t-km et plus). Les strates élémentaires sont construites suivant le principe de la minimisation de la dispersion des prix à l'intérieur de chacune d'entre elles.

Les filtres

Deux méthodes de filtrage sont utilisées dans le calcul des indices de prix. La première tire parti de la décroissance observée du prix à la tonne-kilomètre en fonction des tonnes-kilomètres transportées. On estime ainsi, sur chacune des trois zones et pour un trimestre donné, un modèle économétrique liant la valeur du logarithme du prix facturé pour le chargement au logarithme des tonnes-kilomètres du chargement. On élimine ensuite les observations s'écartant trop de cette droite de régression.

La deuxième méthode de filtrage s'applique uniquement aux strates pour lesquelles les tonnes-kilomètres sont les plus faibles ; elle consiste à éliminer du calcul de l'indice les observations dont le prix à la tonne-kilomètre est inférieur ou supérieur à dix fois la valeur médiane du prix à la tonne kilomètre de la strate.

Pour en savoir plus :

Annie Delort - Tél : 01 40 81 17 60
Courriel : annie-delort@equipement.gouv.fr
<http://www.statistiques.equipement.gouv.fr>