

AU 2 EME TRIMESTRE, RALENTISSEMENT DE LA BAISSSE DES PRIX DES TRANSPORTS ROUTIERS

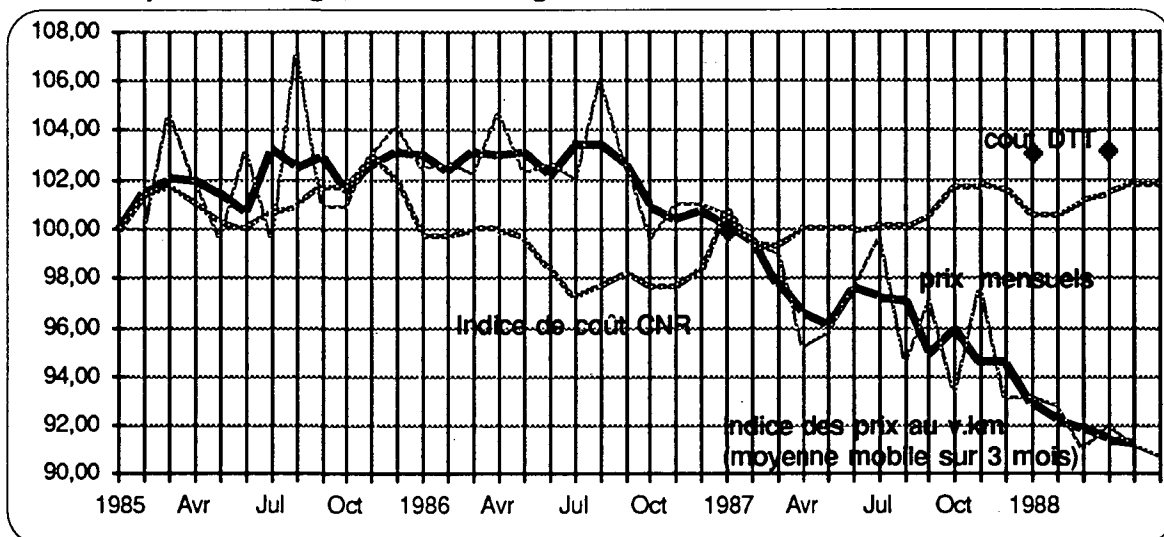
Georges HONORE

Le suivi conjoncturel des prix des transports routiers de marchandises en zone longue est effectué à l'OEST à partir des données de l'enquête TRM. Deux indices sont calculés:

-un **indice mensuel du prix au véhicule-kilomètre (v.km)** pour des chargements complets de semi-remorques, dont nous disposons pour les 6 premiers mois de l'année 1988, (sur la base des données provisoires de TRM pour les 2 derniers mois).

-un **indice trimestriel du prix à la tonne-kilomètre (t.km)**. Cet indice, réalisé pour les besoins de la comptabilité nationale, n'est pas disponible, la chaîne de traitement étant en cours de reconversion.

Evolution des prix de transports intérieurs au véhicule/km d'un semi-remorque en charge, en zone longue



Les prix au v-km baissent de 2 % au 1er premier semestre

La baisse des prix constatée au 1^{er} trimestre 1988 (cf note de synthèses de juillet) se prolonge à un rythme plus modéré au 2^{ème} trimestre.

On passerait ainsi d'un rythme de baisse de 6 % l'an en 1987 à un rythme annuel d'environ 4 % sur les premiers mois de 1988. Il est encore trop tôt pour parler d'une stabilisation.

Evolution des prix et des coûts de 1985 à juin 1988

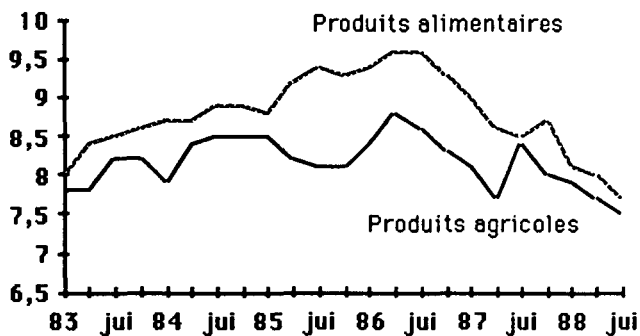
COMPARAISON PRIX ET COÛTS AU VEHICULE-KILOMETRE													(base 100 en janvier 85)	
	Jan-86	Fév-86	Mar-86	Avr-86	Mai-86	Jui-86	Jui-86	Aoû-86	Sep-86	Oct-86	Nov-86	Déc-86	Moy. 1986	
PRIX bruts	102,4	102,6	102,2	104,6	102,2	102,6	101,9	105,9	102,6	99,5	100,9	100,9	102,4	
moy.mobile/3mois	103,0	102,4	103,1	103,0	103,1	102,2	103,5	103,4	102,6	101,0	100,4	100,8	102,4	
coût CNR	99,8	99,7	100,0	100,0	99,7	98,5	97,2	97,7	98,3	97,6	97,6	98,4	98,71	
	Jan-87	Fév-87	Mar-87	Avr-87	Mai-87	Jui-87	Jui-87	Aoû-87	Sep-87	Oct-87	Nov-87	Déc-87	1987	87/86
PRIX bruts	100,5	99,4	99,0	95,1	95,6	97,6	99,6	94,6	97,1	93,3	97,5	93,1	96,9	-5,4%
moy.mobile/3mois	100,2	99,6	97,8	96,6	96,1	97,6	97,2	97,1	95,0	96,0	94,6	94,8	96,9	-5,4%
coût CNR	100,8	99,5	99,3	100,0	100,0	100,0	100,2	100,1	100,6	101,7	101,8	101,6	100,5	1,8%
	Jan-88	Fév-88	Mar-88	Avr-88	Mai-88	Jui-88	Jui-88							
PRIX bruts	93,11	92,76	91,1	92,05	91,22	90,8								
moy.mobile/3mois	92,9	92,2	91,9	91,4	91,2									
coût CNR	100,5	100,6	101,2	101,5	101,8	101,9								
coût DTT-1j du mois	103,1	103,2			104,0									

Nota: la méthode de calcul des coûts au véhicule.km par la DTT a été modifiée cette année. L'évolution des indices est très différente, selon que l'on se réfère au véhicule.km global (+3,14% du 1er jan 87 au 1er jan 88), au véhicule.km en charge (+0,36%), ou à la tonne.km taxée (-1,36%).

Par type de produits transportés, l'analyse reste délicate, les données n'étant pas suffisamment fiables au niveau mensuel et même trimestriel.

De plus, de nombreux chapitres NST ne sont pas homogènes, et restent soumis à des effets de structure du trafic par produits détaillés.

Evolution des prix au véhicule.km de 83 à 88 par chapitre NST

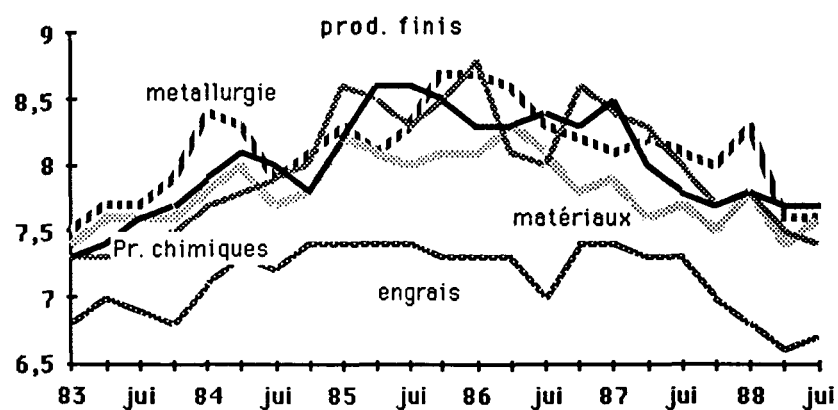


Sous ces réserves, au cours du dernier trimestre, on constate une **poursuite de la baisse des prix de transport des produits agricoles et agroalimentaires**, qui a certainement un caractère partiellement saisonnier (cf 1er graphique).

Les prix de transport des engrais pourraient enregistrer une stabilisation après une forte chute des 12 derniers mois. Les prix des produits métallurgiques et des produits chimiques, marquent, à travers les aléas, une tendance régulière à la baisse depuis le milieu de 1985.

Les prix de transport des matériaux de construction et des produits manufacturés paraissent relativement stabilisés depuis le milieu de 1987, après les baisses qui pour les premiers avaient débuté à la mi-1986 et pour les seconds s'étaient concentrées sur le premier semestre de 1987.

Evolution des prix au véhicule.km de 83 à 88 par chapitre NST



La hausse des trafics compense rait la baisse des prix

Cette baisse des prix est heureusement compensée par une très forte hausse des trafics intérieurs (17% pour le compte d'autrui, par rapport au premier semestre 87) , due à la forte hausse de la production industrielle et de l'activité du bâtiment et des travaux publics, ainsi qu' à la croissance du transport international.

Cette hausse des trafics devrait être à la source de gains de productivité qui, comme en 1987, combiné à une hausse modérée du prix des facteurs de productions, engendre des baisses de coûts unitaires..

Ces baisses de coût devraient compenser, totalement ou partiellement, les baisses de prix. ■

Novembre 1988