

L'EFFET DES VARIATIONS DE PRIX SUR LE TRAFIC ROUTIER

Patrice Salini

Il est désormais possible de quantifier l'effet de la variation des prix sur le trafic de la route

La répartition du trafic dépend évidemment du niveau relatif des prix pratiqués par les modes concurrents. Cependant, cet effet concurrence n'avait pu être quantifié jusqu'à maintenant.

En suivant l'évolution des prix pratiqués depuis janvier 1985, l'OEST permet aux professionnels de se faire une idée précise de l'évolution de la compétitivité de la route.

Il est même désormais possible de tenter de quantifier l'effet de la variation des prix sur la part relative de la route.

Cependant, cette approche est incomplète en raison de l'absence d'indice comparable pour le rail. Pour autant, il nous est apparu utile de mener une telle approche.

Elle est fondée la modélisation de la tendance des séries mensuelles de trafic total routier (*La tendance est obtenue par application du modèle CENSUS-X11M*).

Partant d'un modèle classique expliquant le trafic par la production industrielle, la démarche consiste à rechercher si l'adjonction d'une variable de prix permet ou non d'améliorer la qualité du modèle de trafic.

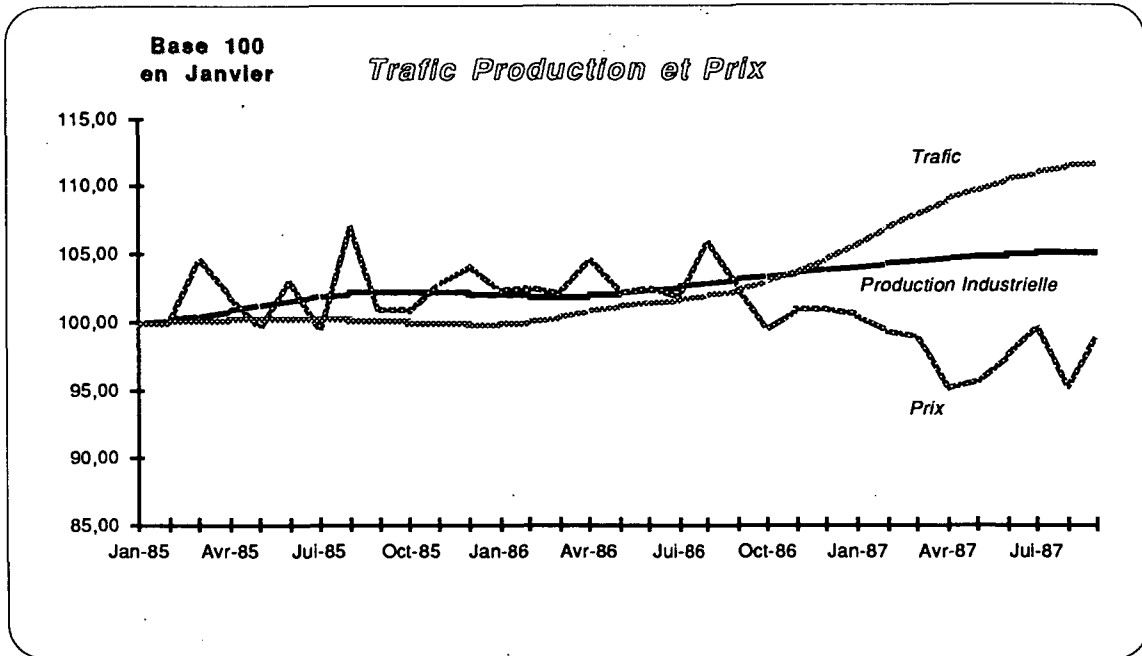
La variable de prix retenue est l'indice du prix de vente au kilomètre en semi-remorque complète (chargement homogène), désormais publié régulièrement par l'OEST (cf Notes de Synthèse de Février 88). Elle n'a pu être exprimée en tendance comme les autres variables en raison de la brièveté de la période d'observation. Elle est donc reprise en valeur brute, ou en moyenne mobile sur trois mois (ici le mois considéré et les deux mois antérieurs).

La variation des prix est en rapport avec les modifications du rythme de croissance du trafic

On pourra observer, dans le graphique ci-après, que le trafic routier est très sensible à la variation de l'activité industrielle. Mais cette dernière ne permet pas d'expliquer la forte inflexion du trafic coïncidant avec le milieu de l'année 1986. Elle ne permet d'ailleurs pas d'interpréter le ralentissement de la croissance de la fin de 1987.

Par contre, la variation des prix (ici en valeur brute) est très nettement en rapport avec ces modifications de rythme de croissance.

Mars 1988

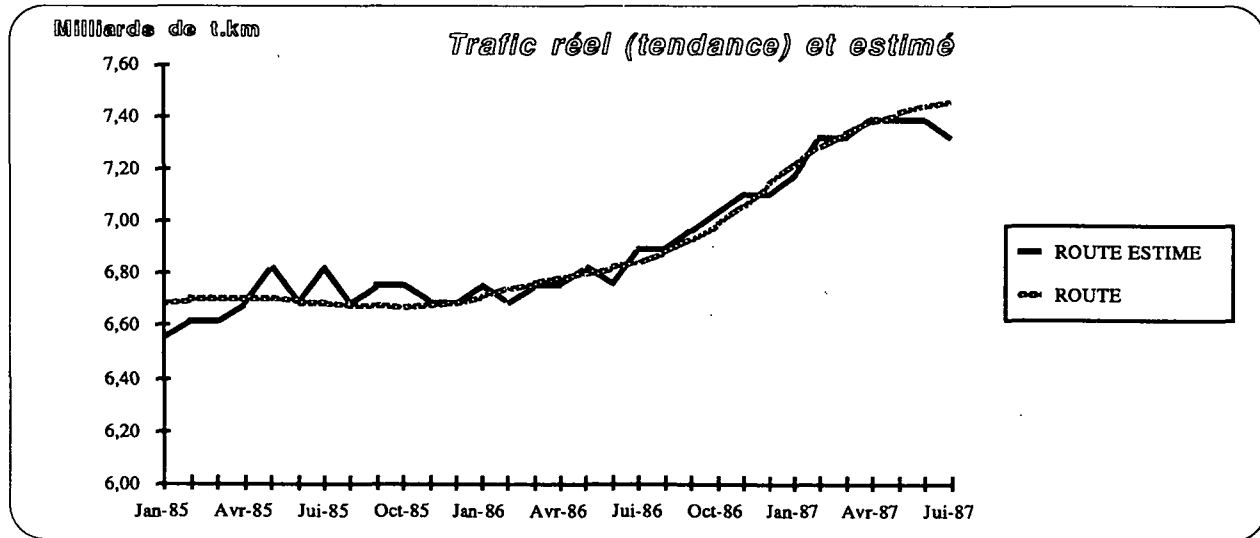


La modélisation permet de mesurer cette influence des prix.

En travaillant, ce qui est plus rigoureux, à partir de la moyenne des prix sur trois mois, on met en évidence une élasticité de l'ordre de -0,6 à -0,7. Cela signifie que pour une baisse des prix de 10 %, le trafic augmenterait de 6 à 7 %. Un effet comparable (-0,4) est obtenu à partir des données brutes. Par ailleurs, la sensibilité à la production industrielle est forte (élasticité de 1,9).

Le graphique qui suit permet de juger de la qualité de l'ajustement.

On remarque cependant qu'à défaut d'indice comparable pour le rail, il ne nous est pas possible d'expliquer le retournement de tendance du 3^e trimestre 1987, probablement dû à l'amélioration de la compétitivité de la SNCF.



Mars 1988