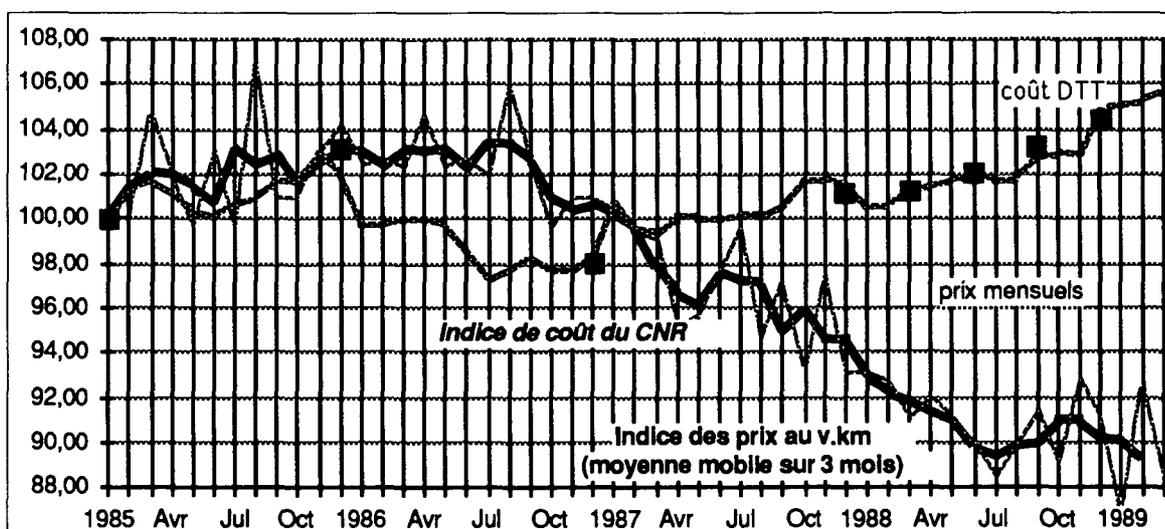


TRANSPORTS ROUTIERS : NOUVELLE BAISSSE DES PRIX AU 1^{er} TRIMESTRE

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** pour des chargements complets de semi-remorques à plus de 200 km, calculé à partir des données provisoires de l'enquête TRM pour les derniers mois disponibles.
-un **indice du prix à la tonne-kilomètre**. Cet indice, réalisé pour les besoins de la comptabilité nationale, est calculé chaque année en mai (cf "rapport des comptes des transports de la nation"- collections INSEE -disponible début juillet).

Evolution du prix des transports intérieurs au véhicule.km d'une semi-remorque en charge, en zone longue



Un effet d'annonce dû à la suppression de la TRO?

La baisse des prix en zone longue de 12% constatée depuis l'été 86 s'était arrêtée depuis juillet 88. D'après les premiers indicateurs, elle semble avoir repris au début de l'année 89.

Malgré la hausse des prix du gazole (qui, il est vrai, n'est importante qu'à partir d'avril, alors que la déductibilité de 10 points supplémentaires de TVA a joué dès janvier), et dans un contexte de légère stabilisation, à haut niveau, du trafic de marchandises, l'abrogation finale de la Tarification Routière Obligatoire, malgré la mise en place de la tarification de référence, semble avoir eu un effet dépressif sur le marché.

Maintenant que les prix intérieurs auraient rejoint les niveaux jugés concurrentiels des prix internationaux (cf note de synthèse d'avril), seuls des gains réels de productivité permettront aux transporteurs de maîtriser leurs prix face à la hausse des coûts des facteurs de production.

Une concurrence avivée avec la SNCF

Dans la perspective d'une hausse du dollar et des prix du pétrole brut, la concurrence risque d'être vive avec la SNCF, qui disposerait de réserves de productivité et semble regagner des parts de marché, comme en témoigne la reprise de ses trafics cet hiver (Il est vrai que la conjoncture a été excellente pour les produits lourds, marchés traditionnels du fer).

Cette baisse des prix du transport routier est certes compensée par la forte hausse des trafics intérieurs depuis un an (cf note de conjoncture ci-jointe). Cependant, les indicateurs de l'enquête du CPT sur la trésorerie des entreprises semblent indiquer, pour la première fois depuis plusieurs mois, une légère détérioration de la situation financière des entreprises.

Evolution des prix et des coûts depuis janvier 1988

	Jan-88	Fév-88	Mar-88	Avr-88	Mai-88	Jui-88	Jui-88	Août-88	Sep-88	Oct-88	Nov-88	Déc-88	1988	88/87
PRIX bruts	93,1	92,8	91,1	92,1	91,2	90,0	88,5	89,9	91,4	89,0	92,8	91,2	91,1	-6,0%
moy. mobile/3mois	92,9	92,2	91,9	91,4	91,0	89,8	89,3	89,8	90,0	91,0	90,9	91,6	91,0	-6,1%
coût CNR	100,5	100,6	101,2	101,5	101,8	101,9	101,7	101,8	102,7	102,9	102,8	104,9	102,0	1,6%
coût DTT-fin du mois			101,2			102,0			103,2			104,3	102,3	

	Jan-89	Fév-89	Mar-89
PRIX bruts	86,8	92,5	88,5
moy. mobile/3mois	90,1	89,2	
coût CNR	105,1	105,2	105,7

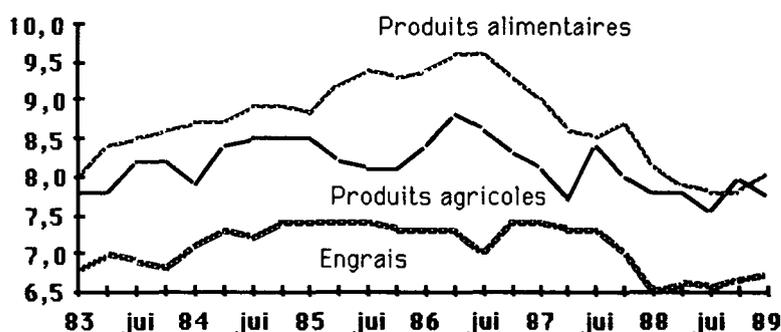
Nota: les évolutions des indices de coût calculés par la DTT sont très différentes, selon que l'on se réfère au véhicule.km global, au véhicule.km en charge, ou à la tonne.km taxée

Des données encore provisoires...

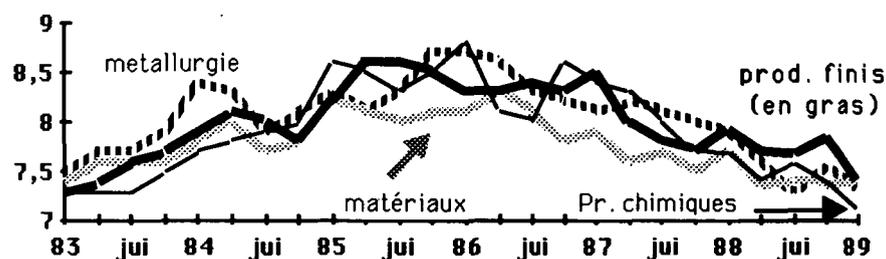
Il se peut aussi que l'indice des prix du 1er trimestre ait été légèrement sensible à la prise en compte, à partir du mois de janvier, des transports sur véhicules de plus de 15 ans d'âge. Peut-être certains transporteurs, dont le matériel serait amorti depuis de longues années, pratiquent des prix plus bas que la moyenne. Notons aussi que les indices depuis décembre, et en particulier la 1ère situation de mars 89, sont encore provisoires, et que des révisions importantes d'indice sont possibles au moment de la publication des résultats définitifs.

Par type de produits transportés, les données sont encore moins fiables et ne peuvent être interprétées au niveau mensuel (ni même parfois au niveau trimestriel). De plus, de nombreux chapitres NST ne sont pas homogènes, et restent soumis à des effets de structure du trafic par produits détaillés. Notons cependant les points suivants:

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



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



Les prix des **produits agricoles** semblent rester assez fermes, probablement en raison du boom sur les exportations de céréales lié aux mauvaises récoltes américaines depuis 2 ans.

Les **produits alimentaires**, dont on ne doit pas oublier l'hétérogénéité, semblent en cours de stabilisation, après de fortes baisses.

Le prix de transport des **engrais** a fortement baissé en 88.

Pour tous les **autres produits**, les tendances sont curieusement très similaires sur longue période (cf graphique 2 ; la forte baisse en janvier des prix des produits manufacturés semble atypique, et doit être interprétée avec prudence).

Les **produits chimiques** restent orientés à la baisse, mais ont toujours été soumis à des aléas importants dûs à leur hétérogénéité.

En conclusion, on ne peut qu'inciter le lecteur à une certaine prudence dans l'interprétation de la baisse des prix au premier trimestre, même si le mouvement d'ensemble confirme bien le caractère très concurrentiel du marché en ce début d'année.