

LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER : QUE S'EST-IL PASSE EN 1986 ?

Le suivi des prix à l'OEST...

Le suivi des prix de marché relevés par l'enquête sur les transports routiers de marchandises (TRM) présente de nombreuses difficultés sur le plan conceptuel. Les estimations dont on dispose permettent cependant dès maintenant une amélioration de l'approche du partage volume-prix dans les comptes des transports.

L'enquête TRM comporte une question sur la facturation pratiquée en compte d'autrui, pour les transports effectués avec un véhicule de 3 tonnes ou plus de charge utile. Le taux de réponse est de l'ordre de 50%, et l'essentiel de la démarche a consisté dans la recherche d'une méthode de redressement des données manquantes.

L'enquête étant elle-même une enquête par sondage, il n'est pas envisageable d'en tirer des résultats à un niveau trop détaillé du moins dans une optique macro-économique, ayant pour objet de donner une image moyenne de l'ensemble des prix pratiqués ; en revanche les rapprochements effectués avec d'autres sources permettent de conclure à une bonne représentation des tendances annuelles :

VARIATION DES PRIX PAR RAPPORT A L'ANNEE PRECEDENTE (%)

- Variation des prix TRM pour les véhicules de 17t et plus de cu en zone longue (moyenne annuelle).
- Variation de la TRO.
- Variation du prix de revient calculé par le CNR (moyenne annuelle).

1984	1985	1986
8,2	5,3	1,0
7,0	4,8	-
7,8	4,7	-0,1

Les prix baissent-ils ?

De toute évidence, c'est aujourd'hui une question importante. Pour les transporteurs et les chargeurs, ne serait-ce que pour confirmer - ou infirmer - leur sentiment, mais aussi pour tous ceux que l'effet de la libéralisation des prix intéresse.

Mais, la notion même de prix est difficile à cerner, puisqu'il s'agit de rendre compte d'éléments aussi disparates que le taux de remplissage du véhicule et le tonnage transporté, le conditionnement de la marchandise, les conditions particulières (physiques ou financières) dans lesquelles est effectué le transport, la part des trajets à vide, les distances parcourues très variables...

Juillet 87

Pour tenter d'éclairer cette question, l'OEST s'est livré à une double analyse à partir de l'enquête sur l'utilisation des véhicules utilitaires (dite T.R.M.) :

Des évolutions de prix moyens par strate:

1. il a été choisi de calculer un prix à la tonne-km, moyenne des prix pratiqués, en introduisant quelques grandes catégories statistiques qui composent à la fois la grille sur laquelle s'appuie le redressement des données manquantes, et la stratification servant de base au calcul de l'indice:

- zone courte et zone longue (trafics en charge de moins de 200 km, ou de 200 km et +),
- véhicules de 17 t. et + de CU, et ensemble des véhicules du champ TRM,
- catégorie de marchandise dans un découpage très agrégé (choisi en fonction d'une bonne partition des observations disponibles plutôt que de leur homogénéité),
- trafic intérieur et international.

Ces regroupements constituent bien entendu un choix contestable, mais le but était de privilégier les grosses strates, plutôt que les petites, à l'intérieur desquelles les évolutions aléatoires risquaient de prendre une place prépondérante.

Le prix obtenu contient en principe les services annexes divers rendus aux clients (notamment chargement ou déchargement dans le cas où ils sont assurés par le transporteur, intervention d'un affrèteur) lorsqu'ils font partie de la prestation fournie par le transporteur.

Ces travaux ont été réalisés dans l'optique de la comptabilité nationale; ils vont être approfondis et enrichis, afin d'obtenir une batterie d'indicateurs conjoncturels à un niveau aussi détaillé que possible.

L'optique camion complet...

2. Par ailleurs, on s'est livré à une analyse des prix au véhicule-kilomètre du transport routier intérieur en camion et en chargement complet (semi-remorques).

Sur le plan pratique, nous avons pris en compte quelque 600 transports par mois d'une seule et même marchandise (niveau position NST) en semi remorque complète. Nous avons retiré le transport en citernes, éliminé les transports à une distance inférieure à 200 Km et supérieure à 1500 km, et les tonnages inférieurs à 5 tonnes et supérieurs à 30 tonnes.

Les prix, ou recettes moyennes, obtenus (8,59 Francs en moyenne en 1985, et 8,64 Francs en 1986) ont une certaine dispersion (écart-type de l'ordre de 3,2 Francs en 1985 et 3,3 en 1986) qui reflète à la fois le jeu des tarifs et des taux de chargement. Leurs fluctuations mensuelles doivent être analysées avec prudence, puisque nous n'avons pas construit un véritable indice de prix, mais un indicateur de recette moyenne au kilomètre.

Ce choix permet d'appréhender directement l'évolution du marché très sensible aux évolutions réglementaires et économiques. Au surplus, les prix kilométriques en semi complètes correspondent à une notion commerciale réelle.

Juillet 87

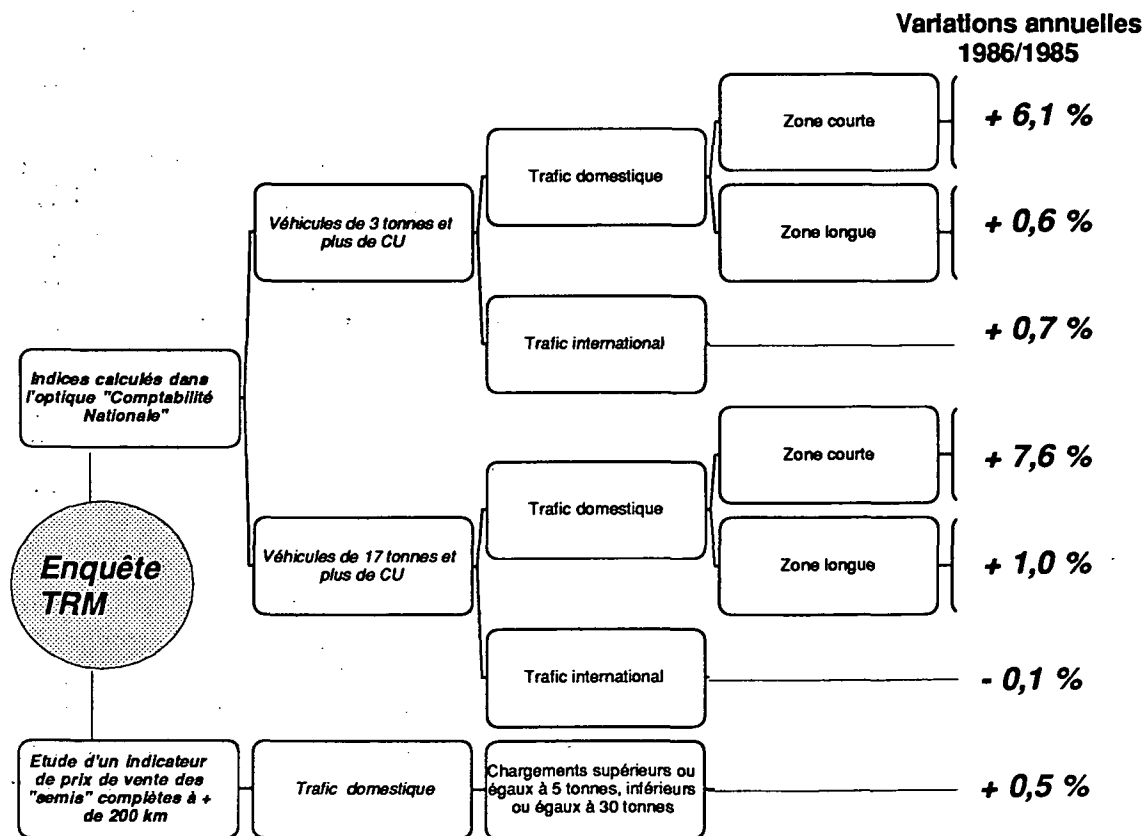
Nous disposons ainsi d'un indicateur de l'évolution des prix de vente devant refléter assez largement les tendances du marché de zone longue pour une offre relativement banalisée.

Les résultats :
des niveaux de prix très disparates...

Les prix sont très différents selon que le transport a lieu en zone longue ou en zone courte, cette dernière intégrant notamment une part plus importante de rémunération de la manutention et de parcours de type circuit ou navette. Par ailleurs, la concurrence internationale fait nettement baisser les prix.

...Mais en nette décélération

La décélération des prix moyens est (presque) générale, mais moins forte que ne le laissait prévoir la compression des coûts. Les taux de progression restent notamment considérables en zone courte, où les plus gros véhicules semblent avoir fortement accru leurs marges. Au-delà de l'instabilité relative des indicateurs sur le champ concerné, la nette augmentation en zone courte pourrait provenir en partie du fait que les achats de carburants pèsent moins sur les entreprises individuelles, qui sont nombreuses à faire de la zone courte. Rappelons cependant que ces variations de prix sont calculées en moyenne annuelle, alors que les coûts sont observés en glissement.



Juillet 87

Une baisse des prix semble toutefois avoir eu lieu sur le transport des produits manufacturés, dont les prix avaient par ailleurs à peine progressé en 1985, tout au moins en ce qui concerne la zone longue.

Une évolution confirmée par l'analyse des prix en camions complets...

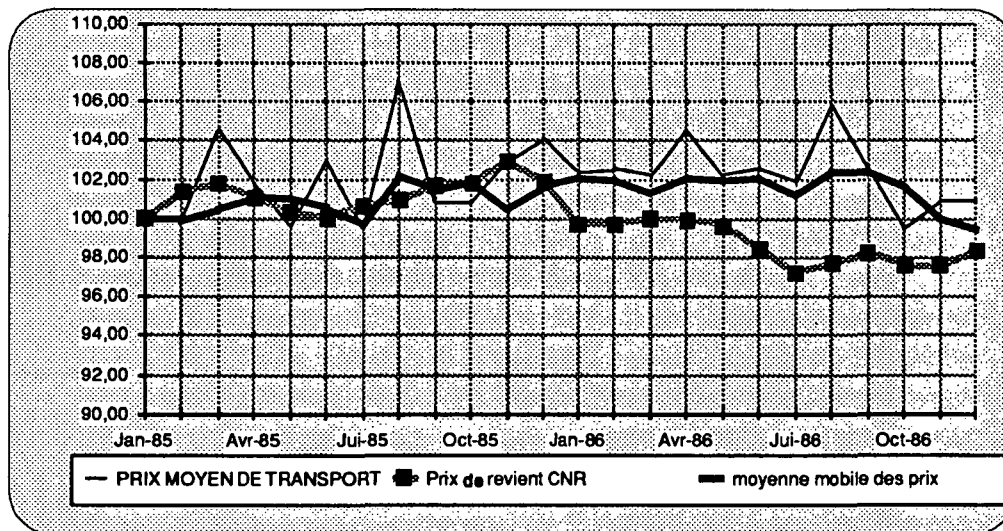
Si, en moyenne annuelle, les prix de transport en camions complets sont plus élevés de 0,5 % en 1986 par rapport à 1985, en glissement, de décembre à décembre, ils diminuent d'environ 3 %. Cette évolution est comparable à celle - en glissement - des prix de revient publiés par le Comité National Routier (CNR)

Cependant, l'évolution des prix n'a pas suivi celle des prix de revient, au moins dans un premier temps, c'est à dire jusqu'au 4^o trimestre 1986.

En fait, comme on le notera plus bas, les prix pratiqués n'ont pas ou peu répercuté la baisse du prix du gazole jusqu'à cette date.

Evolution comparée du prix de vente, et du prix de revient (CNR)

(Notre indicateur figure en gras sous forme de moyenne sur trois mois)



Nos conclusions...

Les prix de transport routier ont évolué de manière disparate en 1986. Cependant, s'ils ont légèrement augmenté en moyenne annuelle, permettant aux marges de se reconstituer, leur évolution en glissement depuis le début du 4^o trimestre est assez nettement à la baisse. La marge qui demeurerait sur "l'effet gazole" se trouve ainsi pratiquement absorbée. Il est difficile pour autant de dire s'il s'agit simplement d'un début d'indexation sur les coûts, ou d'un mécanisme plus profond. .

Juillet 87