

LES PRIX DES TRANSPORTS ROUTIERS : STABILISATION APRES LA FLAMBEE DE JUILLET

Georges HONORÉ

L'indice conjoncturel OEST du prix du transport routier "banalisé", c'est à dire sur longue distance et pour un semi-remorque en charge, augmente légèrement au 3^e trimestre, mais cette hausse semble se concentrer sur le mois de juillet, et le marasme des affaires aurait un impact dépressif sur les prix à la rentrée.

Le blocage des routes a fait flamber les prix en juillet...

Au premier semestre 1992, les prix du transport routier de marchandises étaient restés stables, sous l'influence d'un net tassement des coûts dûs à la faiblesse des cours du pétrole.

Au début de l'été, les blocages routiers ont tendu le marché. En juillet, les prix auraient augmenté d'environ 5% (la précision de l'indice ne dépasse pas 2% pour un mois déterminé). Cette forte hausse semble concerner surtout les produits périssables (les prix auraient dépassé 8F au véhicule km, pour les transports de produits agricoles et agroalimentaires).

...mais, le repli est net à la rentrée

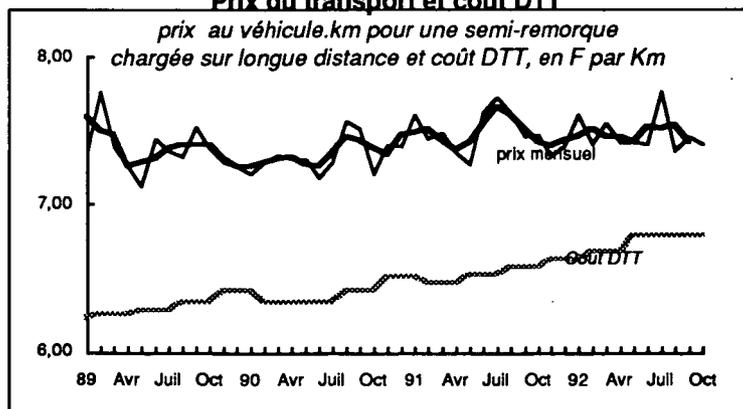
En nette baisse, les prix du mois d'août sont peu significatifs. Le mois de septembre, confirmé par les premiers indicateurs du mois d'octobre, sont à peu près identiques à ceux du premier semestre.

Ainsi, les accords sociaux de juillet (diminution de la semaine de travail et augmentation des équivalences dans la prise en compte des heures hors conduite, dont l'impact sur les prix était estimé par la profession à 2,5% - cf: coût CNR d'un véhicule de 40 tonnes) ne semblent pas avoir eu dans l'immédiat les conséquences attendues, confirmant ainsi le point de vue exprimé par la Direction des Transports Terrestres.

Au delà des gains de productivité liés à toute réorganisation de la durée du travail, il se peut que ces hausses de coût soient étalées dans le temps, et ne se retrouvent que très progressivement dans les indices de prix.

On peut aussi craindre que les chargeurs, confrontés à une conjoncture difficile, ne soient pas disposés à accorder des hausses de prix aux transporteurs routiers, comme le montre leurs réticences face aux textes en cours d'élaboration sur le contrôle des prix anormalement bas (cf. projet de loi sur la sous-traitance).

Prix du transport et coût DTT



Des difficultés de comparer les coûts et les prix

Contrairement au mois précédent, nous avons présenté dans le graphique les évolutions en francs par kilomètre, et non en indice. Certes, les champs d'enquête ne sont pas comparables, et les écarts absolus entre les coûts et les prix doivent être interprétés avec beaucoup de prudence. On notera cependant que le coût DTT reste inférieur au prix TRM.

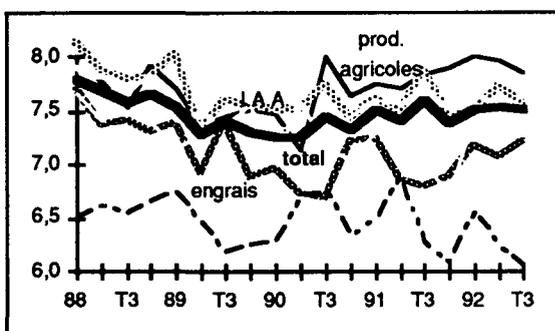
Les coûts du CNR et les "tarifs de référence" officiels sont supérieurs. C'est normal pour le tarif de référence qui reflète ce que devrait être un juste prix, comme en témoigne la prochaine hausse. L'indice de coût CNR, de son côté, n'intègre qu'une faible partie des gains de productivité. Il se rapproche plutôt d'un indice des prix des facteurs, le différentiel avec l'indice DTT étant une mesure partielle de gains de productivité.

Même l'indicateur de la DTT reste difficile à interpréter. Il intègre certes les principaux gains de productivité (capacité, kilométrage, carburants, ainsi que les rabais des constructeurs...). Mais les évolutions des charges fixes de l'entreprise, les temps d'attente chez les clients, etc. sont plus difficiles à suivre. Le seul indicateur fiable de la situation des entreprises serait celui de la baisse des taux de marge, pour des entreprises homogènes n'effectuant que du transport à longue distance, et hors sous-traitance, car les tractionnaires ont des frais inférieurs aux autres.

Pour la majorité des produits transportés, les prix de transport augmentent au 3^e trimestre. Mais ces évolutions restent difficiles à interpréter, vu la forte hausse des indices en juillet et les difficultés à interpréter les prix en août.

Flambée sur l'agroalimentaire, mais reprise pour les marchandises diverses

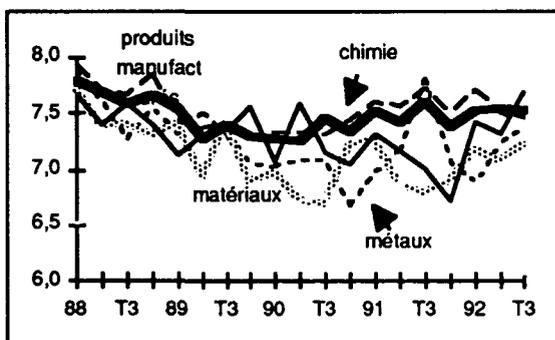
Evolution des prix selon les produits transportés



Les produits agricoles flambent en juillet, mais retrouvent leur niveau de début d'année en septembre.

Le marché sur l'agroalimentaire, plus hétérogène (cf. transports de boissons l'été) suit une évolution similaire.

Le prix des transports d'engrais reste déprimé comme au premier semestre.



Le prix des transports de matériaux semble se redresser légèrement, malgré la crise de ce secteur.

Surtout, le redressement serait très net pour les marchandises diverses. Leur hausse est forte en septembre (alors que leurs prix n'avaient pas bougé en juillet). Ceci est peut-être le signe d'un redressement de ce secteur.

En résumé, l'évolution des prix a été orientée à la hausse cet été, mais cette hausse reste modérée. Elle est certainement inférieure à l'attente de la profession et des pouvoirs publics, soucieux de revaloriser les conditions de travail et de sécurité de ce secteur.

Pour en savoir plus: L'OEST calcule chaque mois, à partir de l'enquête TRM, un indice conjoncturel du prix du transport routier dit "banalisé", c'est-à-dire sur longue distance et pour une semi-remorque en charge.

De plus, chaque année pour les besoins de la comptabilité nationale, l'OEST calcule l'évolution de la hausse des prix sur l'ensemble du secteur routier (donc pour tous les types de carrosserie, et pour la zone courte). Cet indice est diffusé dans le rapport de la Commission des Comptes de Transports de la Nation. (Insee Résultats N° 205-57 Juillet 1992 En vente à l'OEST - 84 F)