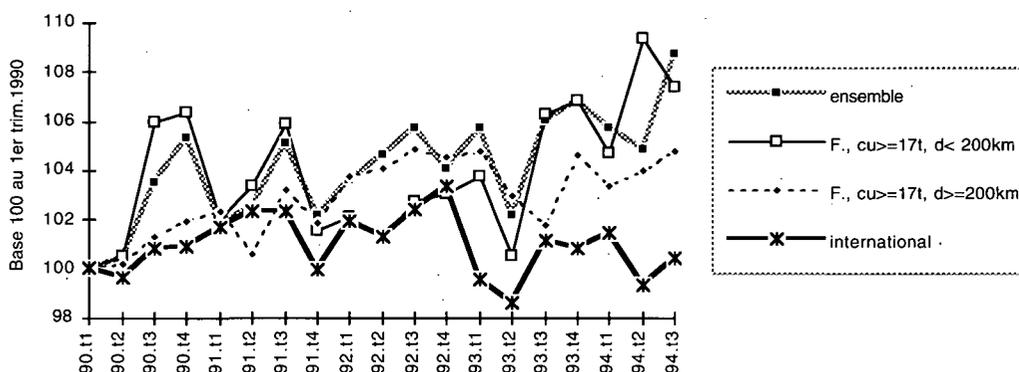


BONNE TENUE DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SUR LA LONGUE DISTANCE AU COURS DE L'ETE 1994

Danielle LEMARQUIS

La nette progression de l'indice global des prix TRM (véhicules de plus de trois tonnes de charge utile) au troisième trimestre 1994 l'amène au plus haut niveau (108.7) observé depuis le premier trimestre 1985. En glissement annuel, la croissance est de 2,5% pour l'ensemble. Sur la longue distance, comparés au deuxième trimestre, les prix progressent en international mais surtout en intérieur. Sur cette dernière zone et pour les gros véhicules, l'amélioration des prix au cours des deux derniers trimestres observés permet de rattraper les mauvais résultats de 1993 et de début 1994.

Evolution trimestrielle des prix TRM



Source : OEST (enquête TRM - chaîne d'exploitation des prix)

Des prix en longue distance qui se consolident ?

Les prix TRM du 3ème trimestre compensent les évolutions erratiques du trimestre précédent. Pour les gros véhicules circulant en courte distance intérieure, la baisse des prix est à mettre en regard de la très forte hausse du printemps. La forte progression de l'indice global est en grande partie due au redressement des tarifs de fret effectués par des véhicules de moins de 17 tonnes de charge utile.

Confirmant en positif les résultats de l'enquête d'opinion portant sur le troisième trimestre auprès des transporteurs routiers, les prix en longue distance intérieure s'améliorent légèrement mais régulièrement.

Indice synthétique trimestriel des prix (base 100 au premier trimestre 1990)
calcul à la tonne-km

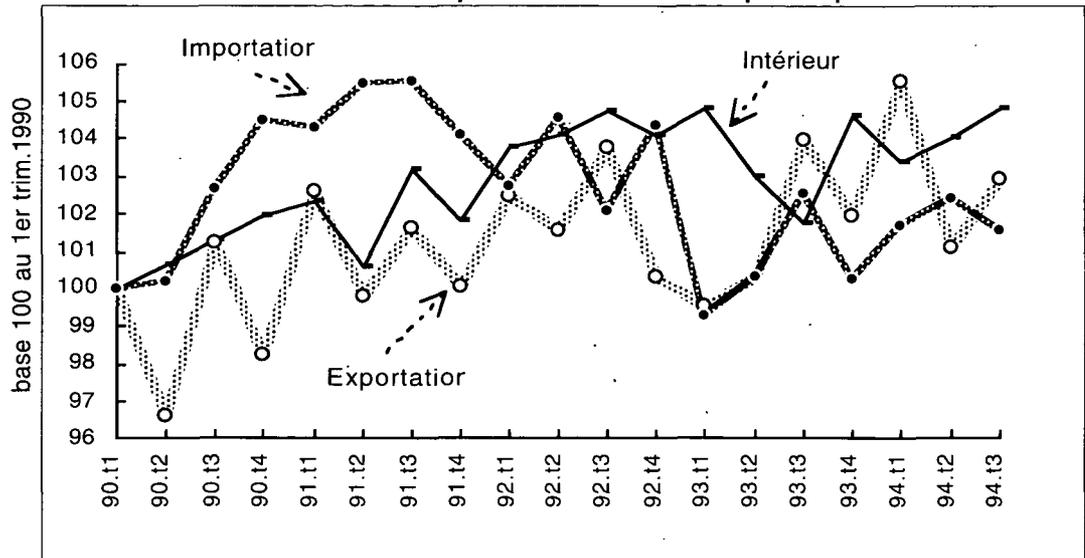
ensemble	France				Internationa- l	trimestre	ensemble	France				Internationa- l
	total	Charge Utile >=17t d.< 200km	Charge Utile >=17t d.>=200km					total	Charge Utile >=17t d.< 200km	Charge Utile >=17t d.>=200km		
103,6	104,0	102,1	103,7	102,0	92.11	104,3	104,5	102,8	103,6	103,4		
104,6	105,4	101,3	104,1	101,3	92.12	104,0	104,5	100,9	103,3	102,2		
105,8	106,3	102,7	104,9	102,4	92.13	105,3	105,6	103,8	104,0	104,3		
104,0	106,8	103,0	104,5	103,4	92.14	103,7	104,0	101,9	102,7	102,6		
105,8	107,3	103,7	104,8	99,6	93.11	105,0	105,9	103,5	104,2	101,3		
102,2	103,0	100,5	103,0	98,6	93.12	103,6	104,5	101,1	102,1	100,2		
106,1	107,3	106,3	101,8	101,1	93.13	105,9	106,9	104,4	101,7	102,1		
106,9	108,4	106,8	104,6	100,8	93.14	104,7	105,3	104,0	102,7	102,3		
105,7	106,8	104,7	103,4	101,4	94.11	104,9	105,3	102,5	102,6	103,0		
104,9	106,2	109,3	104,0	99,3	94.12	103,9	104,8	106,0	102,5	100,2		
108,7	110,7	107,4	104,8	100,5	94.13	106,5	107,9	106,1	104,0	100,8		

Source : OEST(enquête TRM - chaîne d'exploitation des prix) - Indices bruts non corrigés des variations saisonnières, provisoires pour 1994.

PRIX - TRM

L'OEST publie un indice "international" trimestriel comportant deux composantes importantes : les prix à l'importation et à l'exportation pour les gros véhicules en longue distance. Celles-ci, représentées sur le graphique ci-dessous, correspondent respectivement à 6,5% et 8,1% (l'international 19,7%) de l'activité globale TRM prise en compte par l'indice .

Indice trimestriel des prix TRM - Intérieur-Export-Import



Source : OEST - enquête TRM - chaîne d'exploitation des prix - Champ : véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile - (indices bruts non corrigés des variations saisonnières) à la tonne-kilomètre sur des distances en charge supérieures à 200 km.

Prix internationaux TRM :

L'examen du graphique ci-dessus, malgré l'ampleur des variations trimestrielles, suggère deux observations :

le contexte extérieur dominant pour les prix à l'import

-les prix à l'importation évoluent d'abord sous l'influence des fluctuations monétaires et de la concurrence étrangère.

On peut distinguer trois sous-périodes : de début 1990 à l'été-1991 où les prix progressent, puis deux sous-périodes (4ème trim. 1991- 4ème trim.1992 puis 1er trim. 1992- 3ème trim. 1994) qui suivent un même scénario : baisse assez brutale sur un ou deux trimestres, suivie d' une certaine stabilisation à un niveau inférieur.

Sur la sous-période commençant fin 1992-début 1993, la baisse des prix de transport à l'importation est le fait des dévaluations des monnaies italiennes, britanniques et espagnoles. Quelques mois plus tard, en 1994, une concurrence accrue se dessine de la part des transporteurs allemands** avec le début de la politique de libéralisation des prix du transport dans ce pays.

et le contexte intérieur pour les prix à l'export

-les prix à l'exportation fluctuent plutôt selon les lois d'un marché concurrentiel Franco-Français.

Les prix à l'exportation accusent nt des variations trimestrielles très marquées mais la tendance générale est proche de celle de l'intérieur. On observe une période de croissance jusqu'à l'été 1992 puis un choc à la baisse sur 2 trimestres (4t92-1t93, le choc est décalé de 6 mois pour l'intérieur), puis une certaine reprise. Notons que ce choc correspond à celui du trafic TRM en international et de la demande extérieure européenne alors qu'à partir de l'été 1993, un redressement se dessine en phase avec la décision prise au mois d'août sur l'élargissement des marges de fluctuation du SME. ■

*Le degré de qualité des indices sur ces deux sous champs permet leur publication.

**Cette information (non chiffrée) provient des commentaires exprimés dans l'enquête de conjoncture d'opinion auprès des chefs d'entreprise TRM.