

TRANSPORTS ROUTIERS: BAISSE DE 0,5% DES PRIX INTERIEURS AU PREMIER SEMESTRE 1990

Michèle LAVIGNE

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:

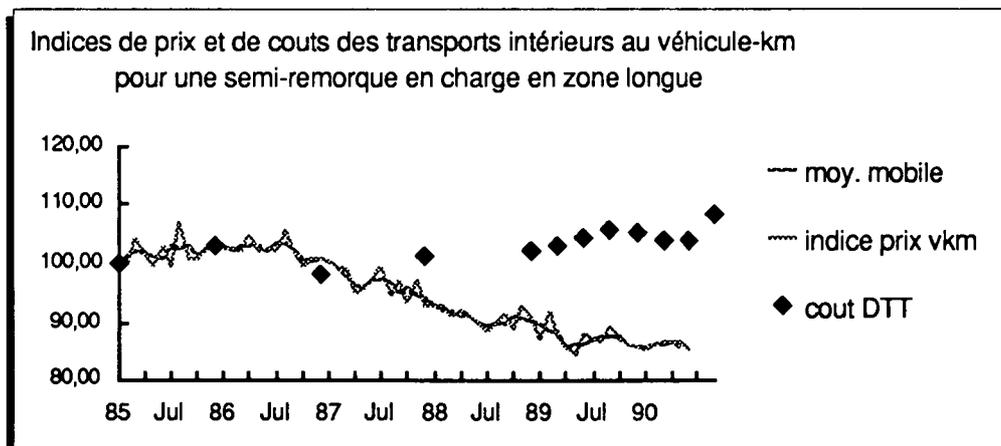
- un **indice mensuel du prix au véhicule-kilomètre** pour des chargements complets de semi-remorques à plus de 200 km, calculé à partir des données provisoires de l'enquête TRM pour les derniers mois disponibles. Les trajets à vide et les trajets multi-chargeement sont éliminés, ainsi que les tonnages inférieurs à 3 tonnes ou supérieurs à 30 tonnes.
- un **indice du prix à la tonne-kilomètre**. Cet indice est réalisé pour les besoins de la comptabilité nationale. Il est en cours de révision (cf "rapport des Comptes des Transports de la Nation" diffusé par l'OEST et l'INSEE -

Prix stables au deuxième trimestre

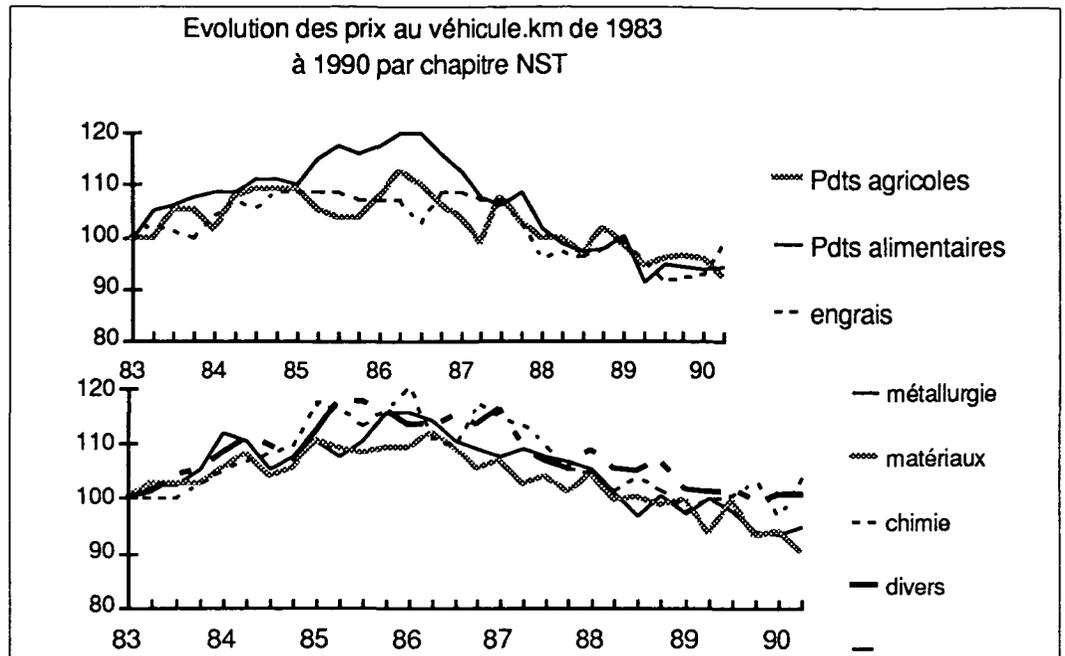
L'indice du prix au véhicule-km dans les transports routiers de marchandises s'établit à 86,2 au deuxième trimestre 1990 (base 100 en janvier 1985) soit un glissement des prix de -0,1% sur 3 mois et de -0,5% sur 6 mois.

De janvier à juin, l'indice de coût de la DTT a baissé de -1,3% en zone longue, variation imputable au poste carburant. Les transporteurs routiers ont donc réussi pendant un semestre à limiter la baisse constante de leurs marges, voire à les améliorer.

De juillet à septembre, l'indice de coût des transports routiers a augmenté de 4,4 % selon la DTT. Cette évolution provient de la variation du prix des carburants qui augmente de 27% entre le 30 juin et le 30 septembre. Les prix de vente pour cette période ne sont pas encore disponibles.



1989	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Aoû	Sep	Oct	Nov	Déc	1989	89/88
Prix bruts	87,1	91,9	87,6	86,0	84,5	88,3	87,2	86,7	89,2	87,4	86,4	86,0	87,4	-4,1%
moy. mobile/3mois	89,8	88,8	88,4	85,9	86,2	86,6	87,3	87,6	87,7	86,6	85,5	85,8	87,2	-4,1%
coût DTT-fin du mois			103,2			104,3			105,8			105,1	104,6	2,9%
1990	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Aoû	Sep					
PRIX bruts	85,4	86,4	87,0	86,6	86,6	85,4								
moy. mobile/3mois	85,8	86,2	86,6	86,6	86,1									
coût DTT-fin du mois			103,8			103,8			108,4					



Par groupes de marchandises, seuls les engrais, les produits chimiques et les produits manufacturés ont une évolution de prix positive.

Prix internationaux au premier semestre 1990

Le tableau ci-dessous provient d'un échantillon de trajets routiers internationaux de plus de 3 tonnes effectués pendant le premier semestre 1990. Ce sont des transports en compte d'autrui faits par des véhicules de plus de 17 tonnes avec les pays de la CEE proches de la France.

Les transports décrits sont des trajets à longue et même très longue distance avec un chargement à plus de 20 tonnes dans 70% des cas. Les moyennes du tableau sont inférieures à 20 tonnes car la distribution des chargements est très dispersée.

source TRM

poids du pays dans le tonnage total du pavillon français

	EXPORT	IMPORT
GB	9%	5%
Belg	20%	28%
Esp	12%	7%
RFA	28%	29%
NL	5%	8%
Italie	26%	22%
ENS	100%	100%

source TRM

	EXPORT au premier semestre 1990				IMPORT au premier semestre 1990			
	PVK	PTK	moyenne en charge		PVK	PTK	moyenne en charge	
			'(1)	'(2)			'(1)	'(2)
GB	10,4	0,58	785	17,9	6,8	0,42	702	15,9
Belg	6,3	0,31	495	20,9	6,5	0,30	445	22,3
Esp	6,8	0,36	876	20,0	5,8	0,30	887	20,0
RFA	6,3	0,34	679	19,2	6,3	0,33	588	19,6
NL	5,8	0,30	737	20,6	6,5	0,34	695	19,7
Italie	7,1	0,34	939	20,7	6,5	0,37	937	17,4
ENS	7,0	0,35	753	20,0	6,4	0,34	696	19,4

'(1) = prix moyen au véhicule-km pondéré par le trafic engendré en kms et donc indépendamment de la quantité transportée

'(2) = prix moyen à la tonne-km pondéré par le trafic engendré en tonne-kms.

Transports routiers en 1989

Tous pavillons confondus

Tonnage en millions de tonnes

PAYS	EXPORT	IMPORT
UEBL	12,50	21,33
Esp	6,40	4,59
RFA	14,66	14,72
NL	3,93	5,18
Italie	8,29	6,88

source douanes SITRAM

Les niveaux des prix varient selon les pays, selon le déséquilibre des échanges et selon le groupe de marchandises :

-le sens dominant du transport routier international pour les véhicules français est fréquemment celui où les prix unitaires sont les plus élevés, même quand le pavillon français n'est pas en position de force (exemple: les Pays Bas).

-la différence de prix entre pays n'est pas due à des effets de distance, contrairement aux trafics domestiques où le prix unitaire diminue quand la distance augmente: la Belgique (469 kms en moyenne) et dans une moindre mesure la RFA et les Pays-Bas ont un prix moyen plus faible que l'Italie (938 kms en moyenne) ou l'Espagne.

-la structure du trafic (groupe de marchandises, chargement moyen) intervient moins fortement que le pays lui-même.