

LES PRIX ROUTIERS DE REGION A REGION

Maurice Girault
Stéphanie Pallu de la Barrière



L'OEST vient de réaliser une analyse régionale des prix de transport routier de marchandises à longue distance*. Quelle observation peut-on faire des prix pratiqués ? Quelles sont les disparités et spécificités régionales sur les niveaux de prix et sur leur évolution sur la période 1986-1991?

Des marchés segmentés

Du fait de sa plus grande fiabilité, cette étude privilégie notre indicateur de suivi conjoncturel des prix, le prix moyen au véhicule-kilomètre pour des chargements complets à plus de 200 km.

Pour mieux cerner des marchés homogènes on a défini une stratification, croisant trois sortes de carrosseries et trois familles de produits. Compte tenu du nombre d'informations régionales à l'intérieur de cette grille, cinq marchés ont pu être isolés, une sixième catégorie regroupant les autres observations.

Les marchés étudiés: croisement carrosseries X produits

| | IAA * (1) | PONDEREUX * (2) | PRODUITS MANUFACTURES |
|----------------------------------|--------------|--------------------|--------------------------|
| CARROSSERIES GENERALES BENNES | 1 | 3 | 5 |
| FOURGONS ISOTHERMES | 2 | | |
| CITERNES | | 4 | |

* (1) prod. agricoles et agroalimentaires * (2) chap NST 2 à 8

Cette stratification permet de définir différents marchés du transport routier à longue distance, spécifiques en termes de prix pratiqués et d'évolution de ces prix depuis 1986.

- les transports en citernes de produits pétroliers, chimiques... qui présentent les prix de transport les plus élevés (9F50 le véh-km), à cause de l'importance des retours à vide, des matériels coûteux, et de la réglementation des transports de matières dangereuses pour une partie d'entre eux. Ce qui explique le niveau des prix et leur stabilité relative depuis 1986, d'autant que le prix des citernes a augmenté (matériels plus stables, normes de sécurité plus strictes ...) dans un marché qui n'était pas soumis à la tarification routière obligatoire (TRO).

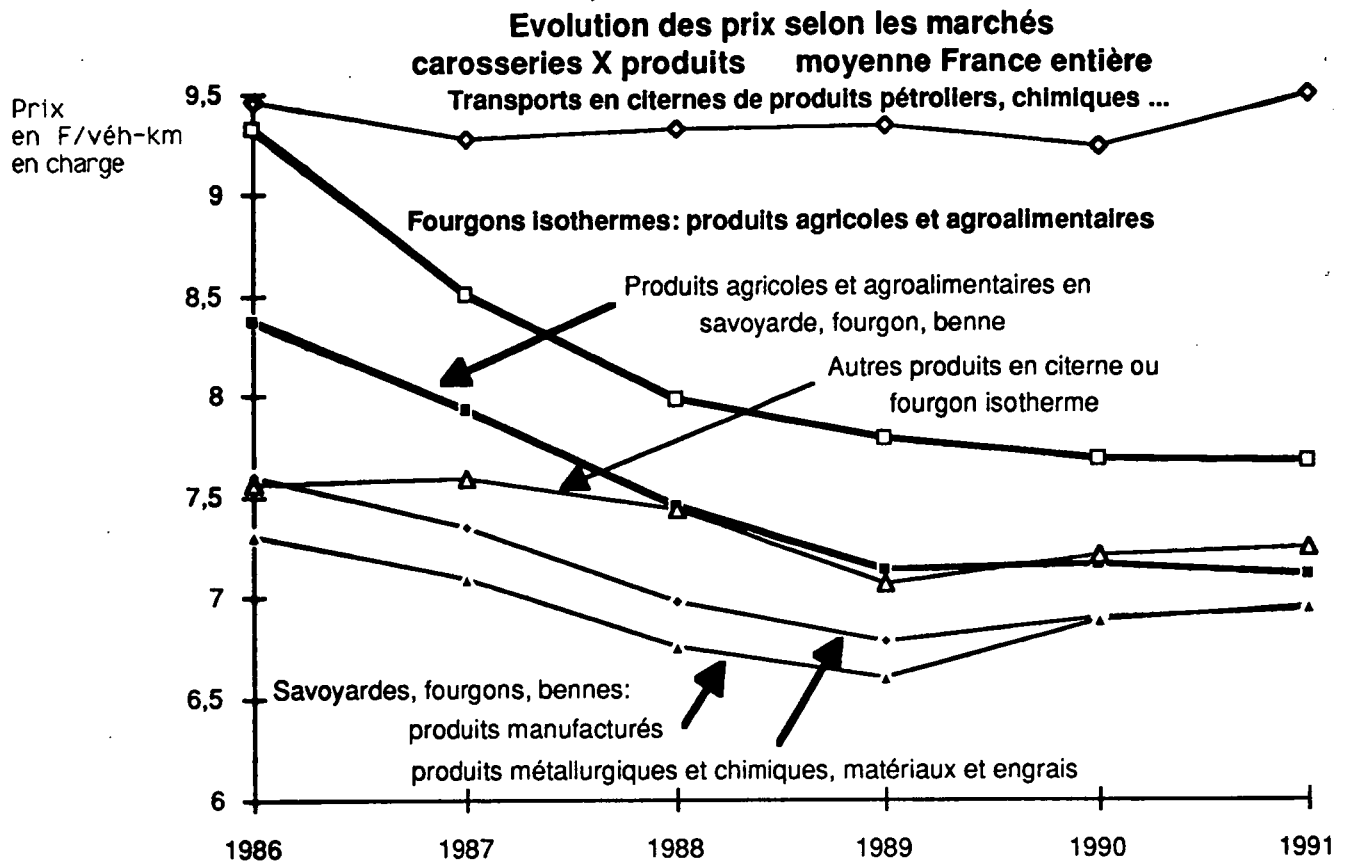
- les transports en fourgons frigorifiques de produits agricoles et agroalimentaires présentent également des prix supérieurs à la moyenne (7F67 le véh-km) tout en enregistrant la plus forte baisse depuis 1986. Ce marché n'était pas non plus soumis à la TRO mais il a connu une véritable guerre des prix, et par ailleurs les transporteurs ont pu réaliser d'importants gains de productivité;

- le transport en citernes et fourgons isothermes d'autres produits dont les prix diminuent très peu;

- le transport de produits agricoles et agroalimentaires en savoyarde, fourgon ou benne dont le prix, supérieur à la moyenne, accuse aussi une forte baisse;

- restent les deux dernières classes de transport en savoyarde, fourgon ou benne, de produits manufacturés d'une part, de produits métallurgiques et chimiques, de matériaux de constructions et d'engrais d'autre part leur prix inférieur à la moyenne en 1986 reste le plus bas en 1991.

PRIX



Ces diminutions de prix s'expliquent par une plus grande concurrence, mais aussi par des gains de productivité comme l'accroissement des kilométrages annuels moyens (+20% de 1985 à 1990) et des chargements moyens (+ 13% de 1986 à 1991).

| Chargement moyen France entière en tonnes | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|
| 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
| 17,3 | 17,8 | 17,9 | 17,9 | 19,2 | 19,5 |

Si les prix moyens peuvent paraître élevés par rapport à certaines observations ponctuelles, ils correspondent en fait à une distance moyenne de transport à peine supérieure à 400 km, et ils sont très dispersés : pour chacun des marchés observés l'écart-type est de 2 F autour du prix moyen et de 200 km autour de la distance moyenne.

Et il existe enfin des disparités importantes entre ces marchés :

- le transport de 15t de produits manufacturés en carrosserie générale à 430 km;
- le transport en citerne d'un chargement de 26 t à 350 km;
- un chargement de 16 t en fourgon frigorifique transporté à 530 km.

Prix moyens, chargements et distances moyennes en 1991

| | Prix moyens F/veh-km | Distances moyennes km | Chargements moyens tonnes |
|---|-------------------------|--------------------------|------------------------------|
| Transport en carrosseries générales et bennes: | | | |
| c1 de produits agricoles et agroalimentaires | 7,10 | 410 | 21,2 |
| c3 de matériaux, produits métallurgiques ... | 6,94 | 404 | 22,3 |
| c5 de produits manufacturés | 6,95 | 431 | 15,1 |
| c2 Transp. en fourgons isothermes de prod. agric. et agroalimentaires | 7,67 | 532 | 16,1 |
| c4 transp. en citernes de produits pétroliers, chimiques ... | 9,48 | 352 | 26,3 |
| c6 autres transports en citernes et frigos | 7,24 | 431 | 19,6 |
| Ensemble | 7,27 | 428 | 19,5 |

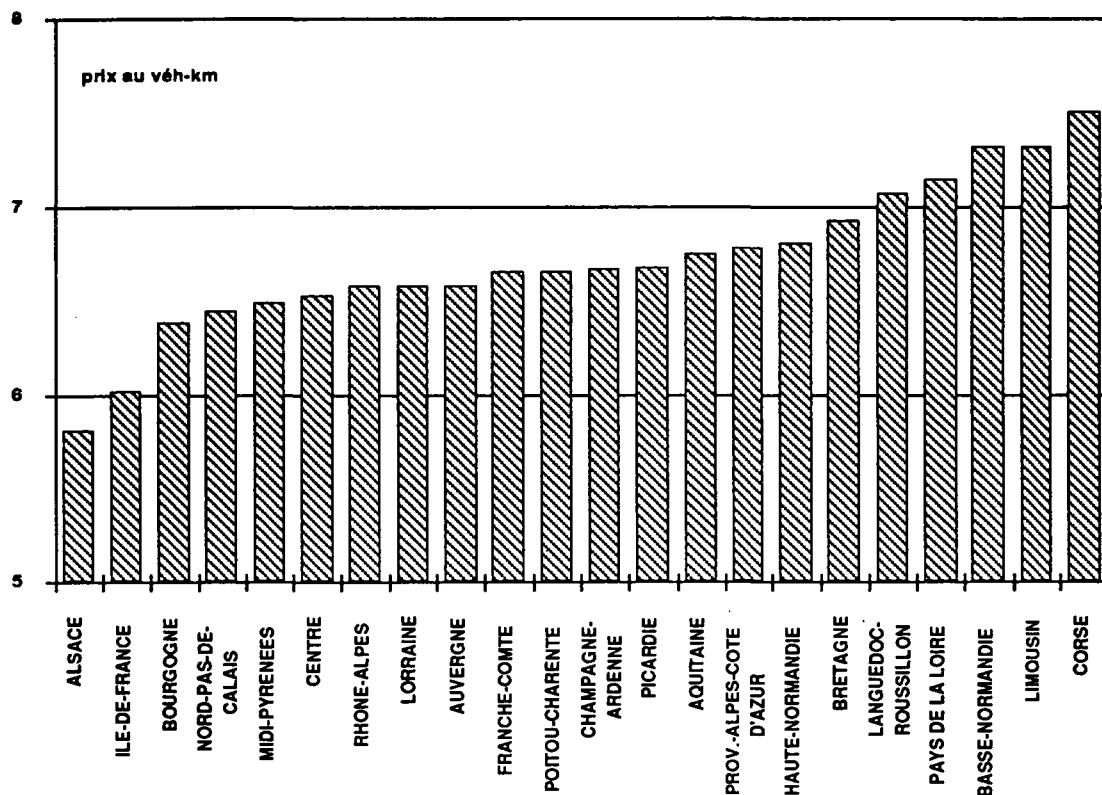
PRIX

**Les spécificités
des prix régionaux :
des différences
de niveau ...**

Les prix moyens de chargement en région varient entre 5 F 81 pour l'Alsace à 7 F 32 pour le Limousin, et pour les déchargements de 5 F 61 pour la Lorraine à 7 F 40 pour Poitou-Charente.

La Corse a les prix les plus élevés, mais ce n'est pas significatif. Dans six régions seulement, le prix départ est inférieur au prix retour : Ile-de-France, Haute-Normandie, Centre, Poitou-Charente, Midi-Pyrénées et Bourgogne. Le plus souvent, c'est ce "prix départ" qui est le plus cher.

Les prix moyens par région d'origine



L'étude comparative des prix moyens de région à région et des distances moyennes entre régions montre qu'en général, plus les distances sont élevées, plus les prix au km sont faibles. On observe **des prix moyens élevés** pour le transport intra-régional, et pour certaines relations courtes : d'Aquitaine à Midi-Pyrénées, Haute-Normandie vers l'île de France... et **des prix** moyens au véh-km proche **de 4 à 5 F** entre l'île-de-France et Languedoc-Rousillon, Nord-Pas de Calais et Midi-Pyrénées, l'île-de-France et PACA... **Les écarts de prix moyens** de région à région s'expliquent par **des effets de structure** reflétant la géographie et les distances de transport ainsi que la part des différents marchés.

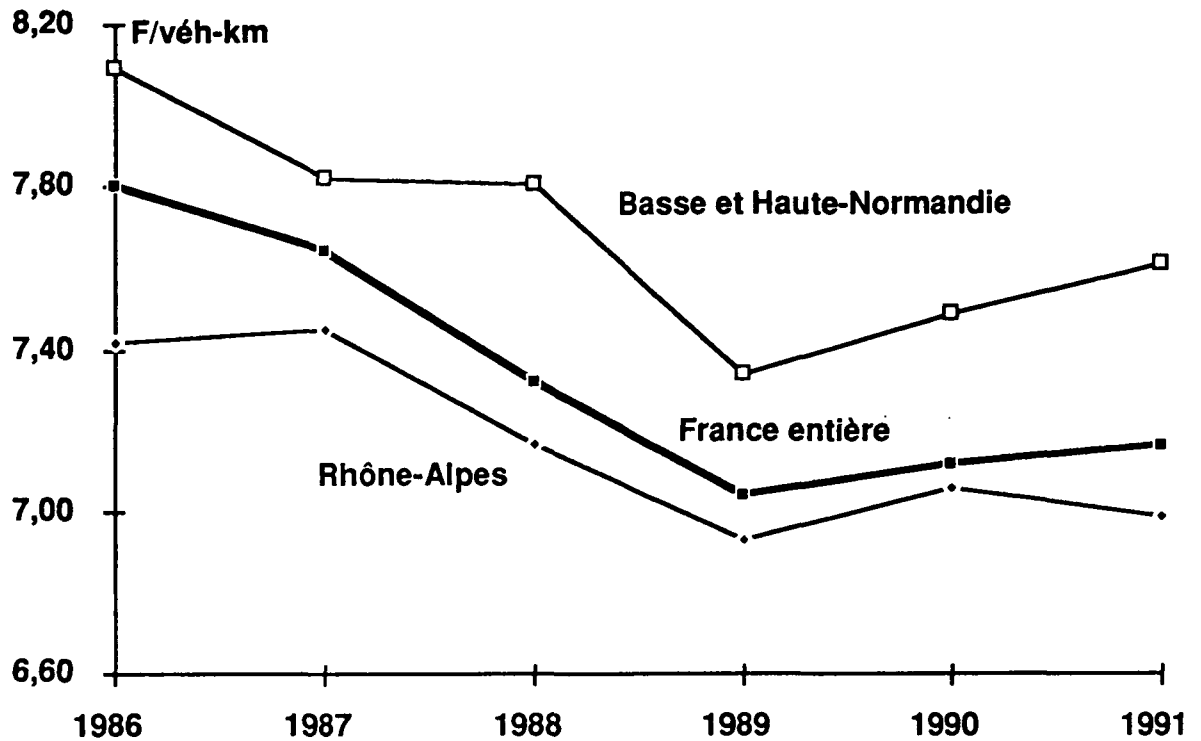
Pour chaque région les prix départ ont été observés pour chaque marché de transport distingué précédemment et en moyenne, pour les années 1986 à 1991.

On peut distinguer trois catégories de régions ou groupes de régions :

- celles dont les prix sont **supérieurs** à ceux de la moyenne nationale : Basse et Haute-Normandie, Limousin et Auvergne;
- celles dont les prix sont **inférieurs** : Rhône-Alpes, Ile-de-France, Lorraine, Alsace, Franche-Comté;
- les régions dont les prix sont **alternativement** supérieurs et inférieurs à la moyenne nationale : Nord-Pas-de-Calais, Bretagne, Pays de Loire, Languedoc-Rousillon, Midi-Pyrénées, Centre et Bourgogne.

PRIX

Evolution des prix de 1986 à 1991



...mais des évolutions voisines de la moyenne nationale

La comparaison de l'évolution des prix de chaque région avec la moyenne nationale ne fait pas ressortir de différence significative sur la période 1986-1991.

Seules trois groupes de régions présentent des évolutions légèrement différentes :

- Provence-Alpes-Côte-d'Azur : entre 1986 et 1987 ses prix augmentent de 1 % alors que ceux de la France diminuent. De plus, cette région n'enregistre pas de hausse à partir de 1989, le niveau des prix baisse depuis 1987;

- Champagne -Ardenne, Picardie : c'est sur le début de la période que l'on note une différence, les prix augmentent entre 1986 et 1987. L'évolution est ensuite similaire;

- Aquitaine, Poitou -Charente : les prix augmentent au début et diminuent à partir de 1987 jusqu'en 1990.

ce que confirme l'analyse économétrique

La régression du prix au véhicule-kilomètre, pour l'année 1991, sur la distance, le chargement en tonnes, et les variables indicatrices traduisant les effets des différents marchés et des régions, amènent à des conclusions similaires aux précédentes.

Le prix au véhicule-kilomètre diminue avec la distance et augmente avec le chargement; les coefficients des "indicatrices de marché" sont assez dispersés, mais ceux des "indicatrices des régions" sont tous très proches.

Outre des facteurs distance et chargement, **les écarts de prix observés proviennent donc davantage de la structure des différents marchés que de spécificités régionales.**

L'étude de ces effets de structure devrait préciser et confirmer cette analyse. ■