

CREDIT

HOUEE (M)

BERNADET (M)

Les indices de prix et de coût en transport de marchandises

Etat des lieux et proposition

Groupe de travail - transport de marchandises

Formation Prix et coûts

SECRET
CENTRE DE DOCUMENTATION
DES TRANSPORTS ET DE
L'AMÉNAGEMENT

11064

**LES INDICES DE PRIX ET DE COUT
EN TRANSPORT DE MARCHANDISES**
Etat des lieux et propositions

Dans une économie administrée, la connaissance des prix et des coûts ne revêt pas un caractère stratégique. Il en est différemment dans une économie de marché, et la théorie économique montre que les prix jouent un rôle essentiel tant pour les producteurs que les consommateurs puisqu'ils résument l'ensemble des informations relatives au marché et orientent leurs décisions.

Le secteur des transports est passé en quelques années d'un marché régulé par un contrôle de l'offre à un marché libéralisé, et les prix, jusqu'alors largement conventionnels et par là même relativement stables, ont acquis une forte variabilité. Toutefois les conditions qui permettent aux prix de jouer le rôle que leur assigne la théorie sont loin d'être satisfaites, et plus généralement les mécanismes de marché qui garantissent la réalisation de l'équilibre et d'un optimum d'affectation des ressources ne fonctionnent pas conformément aux hypothèses de la théorie. Mais cette situation ne fait que renforcer l'intérêt d'une bonne connaissance de ces grandeurs.

La conduite de la politique des transports suppose que les pouvoirs publics aient une connaissance relativement précise et fiable des prix et des coûts et de leurs évolutions, notamment pour construire des modèles de prévision en matière de partage modal, pour comparer la rentabilité d'investissements d'infrastructure alternatifs, etc... Comment, par exemple, se prononcer sur la rentabilité d'un projet tel que l'autoroute ferroviaire si l'on ne peut comparer les coûts, pour les transporteurs, de la solution "tout route" et de la solution combinée, et si l'on ne peut sur cette base formuler des prévisions de trafic pour la nouvelle infrastructure ? Comment mettre en place une politique adaptée de renforcement de la compétitivité des ports français si l'on ne connaît pas les différents éléments de coût de la chaîne

de transport sur lesquels il faudrait agir de façon privilégiée ? Plus généralement, on peut sans doute affirmer qu'il n'est pas de mesure relevant de la politique des transports qui n'implique, pour en évaluer les conséquences, une référence aux coûts et aux prix dans le secteur.

Cette connaissance est également d'une grande utilité pour les professionnels qui ont besoin de références pour situer leur entreprise par rapport à la moyenne du secteur, tant en matière de coût que de prix. Enfin, de nombreux chargeurs, et parmi les plus favorables à la mise sur pied d'un véritable partenariat avec leurs transporteurs, expriment leur désarroi face à une situation dans laquelle les propositions de prix qui leur sont faites pour un trafic déterminé varient du simple au double, et regrettent de ne pas disposer d'éléments de référence sérieux pour pouvoir engager une négociation sur une base solide.

La meilleure preuve du caractère stratégique de ces informations est que leur établissement est perçu comme un enjeu majeur, et, dans la conjoncture défavorable que connaît le secteur depuis plusieurs années, leur publication suscite des réticences. Réticence des pouvoirs publics à maintenir un indice de coût du transport routier de marchandises dont la croissance est plus forte que celle des prix de marché, et dont la publication est de nature à encourager les revendications des transporteurs. Réticence des transporteurs routiers à la publication de niveaux de prix faisant apparaître des baisses ou de faibles croissances, qui rend donc plus difficile les négociations tarifaires dans la mesure où leurs clients s'appuient sur ces résultats pour refuser les majorations de prix demandées par les transporteurs.

Si la libéralisation et l'intensification de la concurrence qui en est résulté ont conféré à la connaissance de la variable prix une importance nouvelle, d'autres changements au moins aussi décisifs ont affecté le fonctionnement du secteur des transports de marchandises. L'évolution des structures de l'appareil productif, l'élargissement des marchés, l'augmentation de la valeur attachée au temps constituent d'autres facteurs qui tendent à bouleverser les conditions du choix du mode, ou de la combinaison modale, par les chargeurs, et les conditions d'organisation de la circulation physique des marchandises par les transporteurs. Le transport, au sens restreint de déplacement physique des marchandises, s'intègre de plus en plus fortement dans une conception et une articulation globales des flux et des opérations qui participent du système de production et de distribution.

Dans ces conditions le décalage entre les indicateurs de prix et de coût dont on dispose, dont les définitions reposent sur une vision traditionnelle du transport comme simple déplacement, et les besoins de l'analyse du fonctionnement des transports est croissant. La mise au point de nouveaux indices, prenant mieux en compte le transport dans toutes ses composantes, et ne mesurant pas seulement le coût ou le prix du déplacement physique des marchandises, est un problème délicat, mais essentiel.

1. L'ETAT DES LIEUX

Le dispositif statistique étudié par le groupe de travail est relativement complexe et inégalement développé. Complexe parce qu'il fait intervenir une multiplicité d'acteurs (pour l'essentiel services statistiques de l'Etat et organisations professionnelles...) dont les rôles, donc les motivations et les objectifs à l'égard de l'établissement de statistiques de coût et de prix, sont très différents. Inégalement développé car la richesse relative des informations en matière de transport routier de marchandises contraste avec la pauvreté de celles qui concernent les autres modes.

Le transport routier de marchandises

Il n'est pas étonnant, compte tenu de l'importance du secteur d'une part, de la multiplicité des entreprises et de la variété des situations d'autre part, que les efforts principaux de connaissance des coûts et des prix aient été concentrés sur ce secteur.

Les coûts

Le C.N.R. (1)

(1) Cf Méthode d'analyse des coûts de revient des véhicules du transport public routier de marchandises, CNR, 29 p.

Rétrospective de l'évolution du coût de revient d'un ensemble articulé de 40 t de P.T.R.A. tracteur et semi-remorque savoyarde du 1/1 1980 au 31/12/1991, CNR, 16 juin 1993, 19 p.

La mission du C.N.R. a pris naissance avec la création de la T.R.O. et consistait à préparer les décisions de fixation des fourchettes de prix en s'appuyant sur une étude de l'évolution des coûts. Jusqu'en 1988, le C.N.R. ne suivait que l'évolution des coûts de revient d'un ensemble articulé savoyarde de 38, puis 40 t. Après la suppression de la T.R.O. le C.N.R. a élargi sa mission à d'analyse des coûts d'autres types de véhicules. Actuellement le C.N.R. travaille sur 13 échantillons différents relatifs à :

- un ensemble articulé de 40 t avec semi-remorque savoyarde à parois latérales souples
- un ensemble remorqué de 26 t grand volume
- un ensemble remorqué de 40 t grand volume
- un porteur fourgon de 9 t et un porteur savoyarde 11-13 t à parois latérales souples
- un ensemble articulé de 40 t avec semi-remorque frigorifique
- un ensemble articulé de 40 t avec bennes de travaux publics
- un ensemble articulé de 40 t avec benne céréalière de grand volume (55 m³)
- un ensemble articulé de 40 t avec semi-remorque citerne alimentaire inox
- un ensemble articulé de 40 t avec semi-remorque alimentaire bitronconique
- un camion remorque porte-voitures de 35 t et un camion remorque porte-camions de 40 t
- un ensemble articulé de 40 t à semi-remorque porte-conteneurs

Pour chaque type de véhicule, le C.N.R. travaille sur un échantillon constant d'entreprises régulièrement visitées qui permet de connaître notamment le kilométrage moyen annuel, le nombre de jours d'activité par an, le ratio conducteur/véhicule, et de mettre à jour chaque année la pondération des différents éléments entrant dans le calcul du prix de revient.

Ce prix de revient résulte de la prise en compte :

- des coûts directs : coûts variables par kilomètre (carburant, pneumatiques, entretien-réparation, péages) et coûts fixes par an (salaires et charges, frais de route, assurances, taxes et cotisations, renouvellement du matériel, financement)
- des coûts indirects (charges de structure)

selon une pondération affichée, variable selon les véhicules.

Ce calcul permet de publier chaque trimestre en valeur absolue un terme kilométrique, un terme périodique à l'année et au jour, un coût indirect au voyage et au jour, d'où est déduit un prix de revient annuel. L'évolution de ce prix de revient est calculée d'un trimestre sur l'autre et, pour l'ensemble articulé savoyarde de 40 t, synthétisée sous forme d'un indice disponible depuis le 1er janvier 1980.

La FNTR

Jusqu'en 1994, la FNTR calculait et diffusait des indices trimestriels d'évolution des prix de revient : un indice "longue distance" et un indice "courte et moyenne distance" base 100 au 31 décembre 1984 (2). Chaque indice résultait d'une formule de calcul pondérant 6 composantes : le carburant, les pneumatiques, le matériel, les frais de personnel (calculés différemment selon qu'il s'agit de transport à courte et moyenne distance ou à longue distance), les produits et services divers, et une partie fixe. La pondération entre ces différentes composantes était fondée sur les résultats de l'Enquête Annuelle d'Entreprise, complétés par une enquête directe auprès d'un petit nombre d'entreprises, et faisait l'objet d'une révision annuelle. La partie fixe, qui permet de tenir compte des progrès généraux de productivité, était de 5 %. Les prix des autres composantes renvoyaient à des indices existants, et, s'agissant de la composante des frais de personnels, tenaient compte des modifications réglementaires intervenues dans les temps de travail.

L'objectif poursuivi par la FNTR n'est pas de déterminer des prix de revient standard, mais de mettre en lumière les évolutions afin de donner aux adhérents des indications utiles lors des révisions de prix contractuels. Toutefois, la FNTR établissait également quatre indices de prix de revient standard (approche "normative") au véhicule kilomètre pour un ensemble de 40 t et un camion de 19 t en longue distance, pour les camions de 6 et de 11 t en courte distance.

La publication de ces indices a été suspendue en 1994 en raison de l'existence d'un écart trop important entre ces indices et les prix de marché. Cet écart était dû aux charges de personnel, les indices utilisés ne tenant pas suffisamment compte des

(2) Cf Dispositif d'aide au suivi des coûts et au calcul des prix de revient de la F.N.T.R., note dactylographiée, 24 mars 1994, 14 p.

conditions réelles d'utilisation de la main d'oeuvre, et des progrès de productivité licites et illicites réalisés par les entreprises.

Une enquête auprès d'une centaine d'entreprises a été réalisée au premier semestre 1994 (3) pour permettre de "recaler" de nouveaux indices. Ceux-ci, concernant le transport à longue distance et le transport régional, sont établis sur la base 100 au 31 décembre 1993, et un coefficient de raccordement permet de les relier aux indices "longue distance" et "courte et moyenne distance" qui existaient précédemment. Ils sont fondés sur cinq composantes (carburant, maintenance, matériel, personnel, coûts de structure) avec des pondérations différentes selon l'indice considéré. La valeur de chaque composante est calculée à partir de séries statistiques existantes (4).

Ces indices peuvent servir directement de référentiels dans les formules de révision de prix. Les transporteurs peuvent aussi construire une formule spécifique à partir des composantes élémentaires à partir desquels ils sont élaborés.

Enfin la FNTR a mis au point depuis 1987 une formule de calcul permettant à chaque entreprise d'établir ses prix de revient sur la base d'une trentaine d'indices existants les plus significatifs pour le secteur, en pondérant jusqu'à 7 composantes et en tenant compte des coefficients de pondération traduisant ses propres structures de coût. Le modèle permet aux utilisateurs de calculer le coût direct du kilomètre, le coût de journée du véhicule, le coût de journée du conducteur, la part des charges indirectes par rapport aux charges directes, le prix de revient annuel, différents ratios de gestion.

La C.L.T.I. (5)

L'approche de la Chambre des Loueurs et Transporteurs Industriels est adaptée aux caractéristiques d'une exploitation des véhicules très différente de celle des transporteurs. Les loueurs d'une part, n'ont jamais été soumis à une tarification

(3) Cf Etude de coût de revient : Transport de Marchandises Diverses à Grande Distance, F.N.T.R., 18 p.

(4) Cf Indices F.N.T.R. de coûts de revient, FNTR, octobre 1994, 12 p.

(5) Cf La méthode CNL - Méthode d'analyse des coûts d'exploitation de véhicules industriels, CLTI, 25e édition, octobre 1993, 76 p.

obligatoire, et, d'autre part, doivent répondre à des besoins spécifiques de leurs clients, fournir des prestations adaptées et donc très diverses, et dont les engagements sont souvent à long terme. La "méthode C.N.L." privilégie donc une approche pédagogique et commerciale destinée à guider l'utilisateur dans le calcul de ses coûts "vrais". Une grille d'analyse des coûts d'exploitation est donc proposée qui décompose ceux-ci en trois grandes rubriques :

Coûts directs personnels

Coûts directs matériels (distinguant coûts périodiques annuels et coûts kilométriques)

Coûts indirects

La C.L.T.I. publie depuis 1971, chaque trimestre, des indices d'évolution de coût - dits indices C.N.L. - qui, pour la location de courte durée, permettent au loueur de réviser ses tarifs, et, pour la location de longue durée, sert de référence à une revalorisation des prix prévue par une clause du contrat (indexation). Les éléments du prix de revient pris en compte dans le calcul sont au nombre de 9 :

- salaires et charges ;
- frais de route ;
- amortissement ;
- financement ;
- assurances.
- carburant (gazole) ;
- pneumatiques ;
- entretien-réparations ;
- coûts indirects ;

Mais les coefficients de pondération sont déterminés *ex post*, ne sont pas explicites, et ne sont pas publiés.

Les quatre indices de base, publiés depuis 1971, concernent l'activité "route" et l'activité "distribution" en distinguant dans chaque cas l'activité avec conducteur et carburant, et l'activité sans conducteur ni carburant. Les indices actuellement publiés sont en base 100 au quatrième trimestre 1986.

Plus récemment (en 1994), la C.L.T.I. a décidé de publier en outre des indices mesurant de façon séparée les évolutions - qui peuvent être sensiblement différentes - du terme fixe et du terme kilométrique qui interviennent dans un tarif "binôme". Trois indices concernant le terme fixe sont publiés (avec conducteur pour l'activité

route, avec conducteur pour l'activité distribution, sans conducteur) et deux concernant le terme kilométrique (avec, et sans carburant). Ces indices sont en base 100 au quatrième trimestre 1990.

La C.L.T.I. estime que, comme pour toutes les publications de cette nature, les variations des différents postes entrant dans le calcul de ces indices sont "bonnes", à court terme ; les variations globales des indices sont en revanche difficilement "exactes" à court terme, mais assez "fidèles" à moyen ou long terme. En tout état de cause, la C.L.T.I. (comme la F.N.T.R. d'ailleurs) insiste sur le caractère "pédagogique" des instruments qu'elle met à la disposition de ses adhérents, le modèle pouvant être adapté aux spécificités de leur exploitation.

La D.T.T. (6)

La date à laquelle l'enquête de la D.T.T. a été mise sur pied (1973), c'est-à-dire à une période où la tarification routière obligatoire était en vigueur, explique les objectifs et la méthodologie adoptée. Il s'agissait d'observer l'évolution des coûts des entreprises, afin de fournir aux pouvoirs publics les indications nécessaires au relèvement des barèmes de la T.R.O.. Cet objectif impliquait une observation des coûts réels, et non la mise au point d'une simple formule de calcul à partir d'indices existants.

En pratique l'enquête était fondée sur l'observation d'entreprises (150 à 200 par an, selon les moyens consacrés à l'enquête) volontaires. Depuis l'origine de l'enquête, 1.000 entreprises ont participé à l'enquête, dont une quinzaine de façon continue pendant toute la période. D'une année sur l'autre la partie de l'échantillon non renouvelé comprenait une centaine d'entreprises. Le champ de l'enquête concernait prioritairement les entreprises réalisant des transports à longue distance au moyen de véhicules de 38, puis 40 t..

Les informations étaient recueillies par une analyse précise de la comptabilité de l'entreprise et de documents complémentaires (tels que la déclaration annuelle de salaires), et par des entretiens permettant de relier les dépenses constatées poste par poste aux caractéristiques de l'entreprise (parc en service, personnel...) et à son

(6) Cf BENOIT (J.), Vingt ans d'enquête sur les prix de revient, Note d'information de la D.T.T., n° 135, septembre 1994, 80 p.

activité (kilométrage annuel des véhicules...) en s'efforçant de ventiler les charges constatées entre les diverses activités réalisées par l'entreprise et les types de véhicules utilisés. Au total les valeurs de 29 paramètres étaient observées. Le calcul des coûts au véhicule-kilomètre et à la tonne-kilomètre pour les gros porteurs en longue distance était effectué après élimination des cas manifestement aberrants (coûts excessifs ou inversement anormalement bas).

Ainsi, à la différence des travaux conduits par les organisations professionnelles, les coûts établis par la D.T.T. avaient la prétention de refléter les coûts "vrais", constatés *a posteriori* dans les entreprises. Toutefois, on peut penser que les entreprises acceptant de participer à l'enquête respectaient la réglementation mieux que la moyenne, et ne bénéficiaient pas, dans la même mesure que d'autres, des gains de productivité que permet le non-respect des règles du jeu... ; d'autre part le développement des prestations logistiques annexes, dont il est difficile d'estimer les incidences sur les charges des entreprises, pouvait conduire à une évaluation des coûts du transport proprement dits surestimée. Enfin la dispersion des résultats autour de la moyenne était très forte, du fait de la grande diversité des conditions d'exploitation des entreprises. La difficulté d'apprécier l'incidence précise de ces conditions sur les coûts pouvait être à l'origine de mauvaises interprétations des chiffres publiés.

Les limites de cette enquête, et les problèmes soulevés par la publication de ses résultats, ont conduit les pouvoirs publics à suspendre cette publication, puis la réalisation même de l'enquête à la fin de 1992. Le niveau des coûts constatés tendait en effet à s'écarter de celui des indicateurs de prix de marché. Dans une conjoncture défavorable, où les transporteurs ne parvenaient pas à répercuter dans leur prix de vente les majorations constatées par l'enquête, la publication des résultats de l'enquête était donc politiquement délicate et de nature à susciter ou renforcer des revendications de la profession.

L'Observatoire du Transport de la Messagerie (O.T.M.)

La panoplie des indicateurs de coût s'est récemment enrichie d'un nouvel indice, vendu à des clients chargeurs, destiné à informer ceux-ci de l'évolution des charges des messagers, pour leur permettre de mieux négocier les prix du transport. Fondé sur la prise en compte de trois principaux postes de coût (dépenses de personnel, dépenses de véhicule, charges administratives), et sur deux hypothèses

de pondération (45 ou 55 % pour les dépenses de personnel, et 30,3 ou 20,3 % pour les charges administratives) l'indice, publié trimestriellement, est disponible depuis le début de l'année 1993. Ses valeurs semblent être systématiquement inférieures à celles des indices du CNL ou du CNR.

Les prix

Il n'existe, pour le passé, en matière de prix du transport routier de marchandises qu'une seule source (7). La connaissance des prix repose sur l'enquête TRM, dans laquelle, depuis 1983, une question relative au montant facturé hors taxes payée par le client a été introduite ; les séries élémentaires utilisées pour le calcul des indices synthétiques sont disponibles depuis 1985. La réponse à cette question n'est pas toujours aisée (contrat à l'année, lots regroupés, tournée...) et le pourcentage de non-réponses est de près de 50 %. Ces informations étant issues de l'enquête TRM, les prix recueillis ne concernent que les véhicules de plus de trois tonnes de charge utile, et les seuls véhicules immatriculés en France. Les unités de mesure choisies sont le prix à la tonne-kilomètre et au véhicule-kilomètre, la distance prise en compte dans ce calcul étant uniquement la distance en charge du véhicule.

A partir des informations recueillies, sont constitués des indices élémentaires dont chacun correspond à un sous-marché censé être homogène du point de vue du prix. La classification retenue repose sur la prise en compte des critères suivants :

- le cadre géographique : France, International (subdivisé en Importation, Exportation, Transit) ;
- la catégorie de charge utile du véhicule (< 17 t, >= 17 t) ;
- le tonnage transporté ;
- la distance parcourue (courte distance : > 200 km, longue distance >= 200 km) ;
- la carrosserie du véhicule, la nature des produits transportés, la signification du prix (prix de traction ou non), dans le cas du transport intérieur par véhicule de C.U. >= 17 t.

(7) Cf LEMARQUIS (D.), Un nouvel indice synthétique des prix du transport routier de marchandises, Note de synthèse OEST, février 1994.

C'est la combinaison de ces critères qui permet de retenir 110 strates élémentaires comportant un nombre d'observations suffisant pour fournir une information de fiabilité acceptable. Les indices élémentaires de prix sont des moyennes calculées après un filtrage des informations recueillies qui conduit à exclure les prix les plus bas ou les plus élevés : le calcul est donc effectué sur 90 % des observations, après exclusion des 5 % les plus faibles et des 5 % les plus fortes. La base 100 de ces indices est établie sur le premier trimestre de 1990.

A partir des indices correspondant aux 110 strates élémentaires sont calculés des indices synthétiques. Au stade le plus agrégé on dispose, calculés à la fois à la tonne-kilomètre et au véhicule-kilomètre de cinq indices :

Ensemble	{	International (ensemble)	{	Longue distance pour véhicules de CU > 17 t
	{	Intérieur (ensemble)	{	Courte distance pour véhicules de CU > 17 t

Ces indices sont calculés et publiés trimestriellement et annuellement.

La qualité de ces indices, mesurée par l'intervalle de confiance du résultat, est variable selon le champ de l'indice, et dépend du nombre des informations dont on dispose dans ce champ. La fiabilité est meilleure en intérieur, pour les véhicules de C.U. >= 17 t, pour les longues distances... Il reste que pour beaucoup de strates, les indices élémentaires annuels, et même trimestriels sont significatifs.

L'outil dont dispose l'OEST grâce à l'enquête TRM est donc très riche, et des résultats qui ne font pas l'objet d'une publication systématique pourraient être utilisés pour des analyses plus fines. Toutefois trois limites à ces indices de prix doivent être soulignées :

- La question relative au montant facturé dans l'enquête TRM concerne l'ensemble du chargement du véhicule et ne permet donc pas d'obtenir des informations sur les prix en cas de groupage de lots ou de colis (messagerie).

- Bien que dans la question relative au prix la nature du client (commissionnaire de transport, transporteur, chargeur "primaire") soit, depuis 1992, demandée, il est difficile de mesurer l'impact éventuel de la sous-traitance sur les prix. On peut toutefois espérer avoir une idée du différentiel de prix entre un transport réalisé

pour le compte direct d'un chargeur industriel ou commerçant, et un transport réalisé en sous-traitance...

- Les strates sont définies par référence à des critères techniques (C.U. du véhicule, distance, tonnage transporté...) et non par référence à des critères économiques de nature et de caractéristiques de marché.

L'enquête TRM laisse de côté un champ particulier, celui des prix de la messagerie. La mise en place d'une nouvelle enquête conjointement organisée par l'OEST et la FFOCT basée sur le questionnement d'entreprises exécutant des trafics de messagerie courante et express, en national et en international européen devrait permettre de combler cette lacune. Cette enquête est en cours de test, et devrait permettre d'obtenir de premières informations au premier trimestre de 1995.

Enfin le CNR prévoit d'utiliser les feuilles de route de 700 à 1.000 entreprises volontaires pour obtenir des informations sur les prix pratiqués. Cette enquête devrait être mise en place au début de 1995.

Les autres modes de transport

La richesse et la diversité des informations existantes en matière de prix et de coût pour le transport routier de marchandises, contraste avec la quasi-absence de toute information disponible pour les autres modes.

Transport ferroviaire (8)

La SNCF utilise, pour apprécier l'évolution de sa position concurrentielle, les informations relatives à la route et compare notamment les prix publiés par l'OEST et les coûts publiés par la D.T.T.. Elle confronte ces informations à l'évolution de ses recettes moyennes.

Fret SNCF ne dispose pas en effet d'indicateur de prix du transport ferroviaire autre que celui des recettes moyennes calculées en rapportant les recettes tarifaires au tonnage kilométrique taxé. Le calcul distingue l'activité des trains entiers, du lotissement et celle du transport combiné, et, à l'intérieur de chaque activité,

(8) Cf Note Calcul des indicateurs de volume et de prix du trafic, Fret SNCF du 17 mai 1994

l'utilisation de wagons réseau et celle de wagons de particuliers. Le produit moyen à la tonne-kilomètre est publié annuellement dans le Mémento de statistiques de la S.N.C.F.(9).

Fret SNCF ne dispose par ailleurs d'aucun indice de coût. D'après la SNCF, le caractère très conventionnel de l'imputation des coûts entre les coûts d'infrastructure et les coûts d'exploitation ne permet pas d'envisager la production d'indicateurs significatifs. Des études particulières sont effectuées en tant que de besoin.

Transport fluvial

L'ONN assurait, à la demande de la D.T.T., un suivi annuel des prix de revient des automoteurs. Ce travail a été interrompu en 1981, et V.N.F. n'assure aujourd'hui qu'un suivi épisodique des coûts d'un automoteur de 38,5 m destiné à l'établissement de la tarification obligatoire. Il s'agit d'un dispositif très léger, et ses résultats ne sont pas publiés.

En matière de prix, V.N.F. pourrait disposer d'informations de viabilité variable selon les types de contrat. En ce qui concerne les contrats au voyage simple ou multiple V.N.F. pourrait assurer un suivi des taux de fret, mais elle ne le fait pas car ce marché ne représente que 15 % du trafic fluvial. En ce qui concerne les contrats au tonnage et à temps, dont les prix sont librement négociés, elle ne dispose pas des informations qui permettraient de calculer un indice significatif. En matière de transport international, la liberté de négociation sur le bassin de la Moselle et du Rhin conduit à la même conclusion ; en revanche il serait possible de suivre les prix à l'exportation sur les autres voies...

Transport maritime

Il n'existe aucun dispositif d'observation des prix en transport maritime international. Plus exactement, il convient de distinguer le marché des lignes régulières et le marché du tramping.

En matière de lignes régulières, les Etats-Unis d'une part, qui imposent le "dépôt" de tarifs dont les armateurs ne peuvent s'éloigner, et l'Allemagne d'autre

(9) Cf Mémento de statistiques, Exercice 1993 et rappel de l'exercice 1992, SNCF, juin 1994, p. 49.

part, qui dépouille systématiquement les informations relatives aux prix dans les contrats de transport, sont les deux seuls pays qui ont une bonne connaissance des prix pratiqués. Sur les lignes régulières organisées en conférences, les barèmes de référence sont connus ; mais les prix de marché dérivent systématiquement en dessous de ces barèmes et l'écart peut être significatif malgré l'actualisation régulière des barèmes des conférences.

En matière de tramping, la connaissance des prix est assurée par la publication par les courtiers de "mercuriales", c'est-à-dire de prix effectivement pratiqués au jour le jour. Mais ces informations ne sont pas nécessairement significatives, compte tenu de la très grande diversité des opérations réalisées. Pour tirer des ces mercuriales des informations de portée générale, il faudrait connaître la part des échanges prise en charge par les courtiers, par opposition avec celle des contrats directs entre armateurs et clients ou celle des affrètements coque nue. Il faudrait également connaître la structure du commerce extérieur par nature de produit, origine ou destination, et l'organisation des transports...

La structure des échanges, et leur mode d'organisation sont très fluides et peuvent changer profondément d'une année à l'autre. Dans ces conditions l'établissement d'un indice de prix significatif paraît très difficile, et en pratique aucun n'indice n'est plus établi par l'Administration depuis 1985.

L'absence d'un suivi des prix du transport maritime est cependant très gênante, et malgré la difficulté d'identifier des segments de marché précis, une étude a été confiée au bureau COPETRANS pour établir, dans la perspective d'une meilleure connaissance de la dépense nationale de la marine marchande, un indice des prix qui, dans un premier temps devrait porter sur le trafic conteneurisé de ligne régulière et pourrait concerner ultérieurement le trafic régulier non conteneurisé.

S'agissant des coûts la connaissance est également lacunaire. Les informations ne peuvent provenir que des armements, mais l'activité des armements français est réalisée majoritairement entre pays tiers, et leur place dans l'acheminement du commerce extérieur français est très limitée, du moins en ce qui concerne le tonnage. Il paraît difficile d'obtenir des informations des armateurs étrangers dont le rôle dans cet acheminement est pourtant essentiel. La connaissance des coûts de passage portuaire, ou des coûts de la chaîne terrestre de pré ou post acheminement n'est pas meilleure...

Pour autant, l'état des lieux montre que l'arbitrage réalisé dans le passé entre ces deux séries de considérations ne penche pas abusivement en faveur de cette connaissance. Il montre en effet que s'il existe un grand nombre d'indicateurs relatifs aux coûts, et un indicateur principal de prix pour le transport routier de marchandises, pour tous les autres modes il y a absence ou quasi-absence de tout indicateur de prix ou de coût. On peut donc sans risque d'aller trop loin dans la mobilisation des moyens ou la sollicitation des entreprises, préconiser un renforcement conséquent des efforts de connaissance et d'analyse de ces phénomènes.

La question de savoir s'il est souhaitable que l'appareil statistique établisse et publie des indicateurs concernant les prix et les coûts du transport a cependant fait l'objet d'un débat de principe, indépendamment des considérations évoquées ci-dessus. Toute information statistique a sans doute un coût ; elle a aussi une valeur pour les acteurs économiques qui savent l'utiliser pour orienter leur comportement. Dès lors cette information devient un enjeu : la publication d'un indice de prix ou de coût, avantageuse pour les uns, peut constituer un préjudice pour les autres. Certains acteurs économiques, dont la stratégie s'accommode de l'absence de transparence des marchés, ou qui disposent de leur propre information, ont sans doute intérêt à ce que les pouvoirs publics n'apportent pas, à leurs concurrents ou à leurs partenaires, une lumière plus précise, voire à ce que les pouvoirs publics ne disposent pas de cette information. Plus généralement, les besoins ou les souhaits des acteurs dépendent de leur position sur les marchés et de la mesure dans laquelle ils peuvent exploiter dans leurs relations commerciales les informations publiées... Leur position peut donc changer selon l'état du rapport de force qu'ils entretiennent avec leurs partenaires (fournisseurs ou clients), et même selon le sens de l'évolution des indices.

Plus concrètement, les chargeurs peuvent s'appuyer sur la faiblesse de la croissance d'un indice de coût, ou mieux encore sur la baisse d'un indice de prix, pour fonder leur refus d'accepter une majoration tarifaire demandée par les transporteurs. Inversement une hausse importante des coûts, ou une augmentation des prix peut donner aux transporteurs des arguments pour faire passer une demande de révision tarifaire. Toutefois, il n'est pas certain que de telles considérations aient une incidence autre que marginale sur la conclusion des négociations commerciales : la référence à des indices de coût et de prix peut fournir

des arguments pour étayer une position, mais fondamentalement c'est bien l'état du marché, marqué dans la conjoncture récente par un déséquilibre, en faveur des chargeurs, des rapports commerciaux qui est sans aucun doute déterminant.

Par ailleurs, dans la logique d'une économie de marché, la transparence est, d'un point de vue collectif, un gage de bon fonctionnement. Enfin la connaissance des prix et des coûts constitue une condition d'efficacité de l'intervention de l'Etat dans la définition et la conduite de la politique des transports.

Aussi, malgré les réticences de certains, la majorité des membres du groupe de travail estime que la recherche d'une meilleure information est totalement justifiée, et qu'il est donc souhaitable que l'appareil statistique évolue pour satisfaire les besoins et combler les lacunes que révèle l'état des lieux. Le problème de la publication des informations peut éventuellement être dissocié de celui de leur production, et on peut envisager, en cas particulier, que les indices établis fassent l'objet d'une diffusion ciblée auprès de ceux qui en ont besoin, et dont on sait qu'ils en feront bon usage.

Ce débat a toutefois eu l'avantage de mettre en lumière les risques qui pourraient résulter d'une mauvaise utilisation des informations produites, et donc d'attirer l'attention sur la nécessité de respecter, dans la construction ou la publication de ces informations, des règles précises.

Ces risques résultent en fait des erreurs, volontaires ou non, qui peuvent être commises relativement à la signification de ces informations. Il ressort en effet de l'analyse que, pour tous les modes il existe une extrême variabilité des coûts et des prix selon les conditions d'exploitation et les conditions de marché. Les indicateurs publiés sont, très généralement, des moyennes qui masquent cette variabilité, et peuvent tromper l'utilisateur si celui-ci confond moyenne et norme, en oubliant que la dispersion autour de la moyenne est aussi significative que le chiffre publié... Plusieurs moyens peuvent être mis en oeuvre pour limiter ces risques.

On peut tout d'abord et l'on doit assortir toute publication d'une note méthodologique indiquant la signification précise des informations publiées, et mettant en garde le lecteur contre l'erreur "classique" consistant à donner à ces informations une portée qu'elles n'ont pas. Les caractéristiques de l'échantillon à partir duquel les indicateurs ont été construits devraient toujours être indiquées. Il

serait en outre souhaitable d'assortir la publication d'une moyenne de celle de sa dispersion (écart-type, écart-interquartile,...). Malheureusement les utilisateurs des statistiques ont une fâcheuse tendance à oublier les avertissements dont la publication initiale était assortie, à ne retenir que la moyenne publiée, et à en faire un usage abusif. Aussi peut-il être préférable de renoncer à publier un indicateur de tendance centrale, et d'opter pour l'affichage de "fourchettes".

On peut aussi renoncer à la publication d'indicateurs en valeur absolue, et leur préférer celle d'indices et de taux de variation. Parce qu'elle interdit des comparaisons directes de niveaux, une telle pratique peut permettre d'éviter des conclusions hâtives et erronées. Toutefois le problème n'est que déplacé car la dispersion des taux de croissance peut elle-même être forte, et rien ne prouve que, dans le cas particulier qui intéresse l'utilisateur de l'indice, la croissance moyenne indiquée s'applique ! Enfin une telle autocensure de la part des producteurs d'information ne va pas dans le sens de la transparence pourtant souhaitable en elle-même.

La meilleure solution pour éviter ces risques consiste sans doute à produire, outre des indices relativement généraux, des indices plus spécialisés, répondant à des conditions d'exploitation et de marché aussi homogènes que possible, et ayant de ce fait une faible variabilité. En paraphrasant l'adage juridique, on pourrait dire "indice unique, indice inique". Les limites d'une telle démarche sont malheureusement évidentes. Elles sont à la fois financières et techniques, liées à la taille et au nombre des échantillons représentatifs qu'il faut utiliser pour que les résultats soient significatifs. Il reste que c'est bien dans cette voie qu'il faut s'engager, même s'il est impossible de couvrir tous les cas de figure, et s'il est nécessaire de centrer les efforts sur un nombre limité de cas, de prestations-types bien définies, choisies en référence à des critères économiques permettant de sélectionner des conditions d'exploitation précises et d'identifier des conditions de marché ciblées.

Une dernière démarche permettrait de limiter les inconvénients liés à l'existence d'un seul (ou d'un trop petit nombre) d'indice(s) : elle consisterait à afficher non seulement la valeur d'un indice relativement général et sa dispersion, mais à indiquer en outre quels sont les facteurs qui expliquent sa variabilité, et la relation entre la valeur de l'indice et celles des paramètres divers qui influencent le résultat. On se heurte cependant alors à une autre difficulté : force est de constater que l'on connaît mal les incidences des conditions d'exploitation et de marché sur les coûts et

les prix, faute d'analyses spécifiques. Dès lors le développement de telles analyses constitue un préalable. Dans le domaine du transport routier, par exemple, des enquêtes précises, qui n'auraient pas pour objet direct de construire des indicateurs de prix et de coût, mais de montrer comment des facteurs tels que, par exemple, le pourcentage de parcours à vide, le coefficient de remplissage, le kilométrage annuel parcouru, (sans parler du degré de respect des règles du jeu en matière de temps de conduite et de repos, de temps de travail, de charge et de vitesse maximale !) ... influencent le coût et par répercussion le prix, devraient être réalisées. Les enquêtes de la DTT, dans le domaine des coûts du transport routier, fournissaient déjà des indications utiles. L'analyse des résultats de l'enquête "chargeurs" en matière de prix (10) est, de ce point de vue, plus intéressante encore, en ce qu'elle montre que le prix payé par l'expéditeur est souvent indépendant des facteurs qu'on lui associe habituellement, et notamment de la distance.

Ce résultat, qui découle directement de l'option fondamentale adoptée par l'enquête "chargeurs" d'observer des "envois", oblige à poursuivre la réflexion, difficile mais essentielle, sur le choix des unités d'oeuvre à utiliser tant en matière de coût que de prix. La variabilité des résultats dépend en effet de ces unités, et il semble qu'elle soit beaucoup plus importante lorsqu'on raisonne en tonnes-kilomètres qu'en véhicules-kilomètres, voire en journées-véhicules. Mais le choix de l'unité d'oeuvre n'est pas seulement un problème technique qui peut être résolu par référence à la plus ou moins grande dispersion des résultats. Il s'agit d'un problème de fond relatif à la nature même de la prestation de transport. L'unité tonne-kilomètre, si elle a l'avantage d'être bien définie, est terriblement réductrice par rapport à la réalité de ce qu'est une prestation transport. Elle ne tient compte ni du temps pendant lequel les moyens mis en oeuvre sont mobilisés, ni des prestations annexes que fournit le transporteur, alors même que la loi sur la modernisation des transports a rappelé que toute opération de transport doit être rémunérée sur la base des prestations effectivement accomplies et des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition. Sans doute ne faut-il pas abandonner la référence à la tonne-kilomètre ou au véhicule-kilomètre pour leur substituer des unités d'oeuvre qui ne seraient pas précisément définies ; il reste que c'est dans ce

(10) GOUVERNAL (E.), HANAPPE (P.), La formation des prix dans le transport de marchandises, rapport INRETS, décembre 1994 (version provisoire).

sens que la réflexion doit s'orienter si l'on veut produire des indicateurs plus "réalistes".

L'enquête "chargeurs" présentait également l'avantage d'interroger celui qui paye - le client - et non celui qui facture et de concerner l'ensemble des modes et leurs éventuelles combinaisons dans des chaînes de transport saisies dans leur globalité. Force est de reconnaître que les indices actuellement disponibles sont des indices purement "modaux". Or le coût ou le prix d'une chaîne de transport ne se résume pas à l'addition des coûts ou des prix de ses différents segments, à supposer qu'on les connaisse. Car il existe une lacune grave en ce qui concerne le coût du passage par un point nodal (ports, aéroports) qui devrait être comblée par des travaux spécifiques. Mais une approche en termes de chaîne de transport doit impérativement être développée si l'on veut comprendre, par exemple, la manière dont fonctionne le marché des transports dans le cas d'importations ou d'exportations faisant intervenir le mode maritime.

De telles approches ne peuvent être qu'expérimentales dans un premier temps. Le renouvellement de l'enquête "chargeurs", qui date de 1988, et dont l'apport ne se limite d'ailleurs pas à une meilleure connaissance de la formation des prix du transport est très souhaitable. Sans doute ne devrait-elle pas être renouvelée à l'identique, et l'exploitation qui a été faite de ses résultats peut permettre de la faire évoluer dans le sens d'une plus grande efficacité. Mais les principes généraux qui fondaient sa démarche doivent être conservés. Elle pourrait également ouvrir la voie à d'autres travaux qui, bien que n'ayant pas pour objectif direct la construction d'indices de prix, peuvent enrichir la réflexion méthodologique en la matière en mettant en lumière l'incidence des conditions de marché sur la variable prix. Une autre piste pourrait consister à étudier la faisabilité d'enquêtes réalisées auprès des commissionnaires de transport qui, par vocation, raisonnent en termes de chaîne, et détiennent une information précieuse.

Propositions dans les différents domaines

L'état des lieux a montré la très grande diversité des situations selon les modes et selon qu'on considère la connaissance des coûts ou celle des prix.

Le transport routier

Nous avons vu qu'il existe en matière de coût du transport routier de marchandises une grande variété d'indices, et cette situation peut paraître anormale : l'existence de plusieurs indices, qui ne donnent pas nécessairement les mêmes résultats, n'est-il pas le signe qu'aucun d'entre eux n'est satisfaisant ?

En fait ces indices ne font pas double emploi dans la mesure où les objectifs qu'ils poursuivent, et en conséquence les méthodes qui les fondent, sont différents. Certains indices donnent plutôt des coûts d'activité, d'autres les coûts à la prestation ; certains sont davantage des indices de prix des facteurs de production consommés par les transporteurs, d'autres de véritables indices de prix de revient intégrant l'évolution de la productivité ; certains fournissent des indications en valeur absolue, au véhicule-kilomètre ou à la journée, d'autres n'indiquent que des évolutions... Cette variété est donc certainement un point positif et il paraît regrettable qu'elle ait été réduite par la décision de suspendre l'enquête réalisée par la D.T.T. Il faut rappeler que cette approche avait l'avantage de fournir le seul indice fondé sur une observation précise de la comptabilité analytique, et des conditions réelles d'exploitation des entreprises.

En matière de prix du transport routier de marchandises les seules informations disponibles étaient issues, jusqu'à un passé récent, de l'enquête TRM. Elles sont donc soumises aux mêmes limitations que cette enquête elle-même, notamment celle relative à l'exclusion des véhicules légers. Cette source devrait permettre d'analyser l'incidence de la sous-traitance sur les prix, mais non de connaître l'influence du degré de sous-traitance, de se rapprocher d'une connaissance de l'évolution des prix par marché, mais plus difficilement de faire avec certitude le départ entre les prix du transport *stricto sensu* et celui des prestations complémentaires au déplacement qui peuvent lui être associées... Des travaux en cours, malheureusement freinés par les moyens limités qui leur sont consacrés, sont susceptibles de tirer des informations recueillies une connaissance plus fine de l'incidence de certains facteurs (le type de carrosserie, le degré de sous-traitance, la nature des produits...).

Malgré ses limites, le volet "prix" de l'enquête TRM a le mérite d'exister et de fournir des informations de bonne fiabilité à un coût modeste, puisque les questions relatives aux prix ne sont qu'un sous-produit d'une enquête dont l'objectif principal est de mesurer les trafics. Mais il serait souhaitable de s'interroger, dans le cadre de

la réforme de l'enquête TRM, sur les possibilités de faire évoluer les questions relatives aux prix dans ce questionnaire, pour dépasser le caractère trop "technique" des indices qui en sont jusqu'alors déduits, et compléter ceux-ci par des indices tenant mieux compte des caractéristiques proprement économiques des différents marchés.

S'il était décidé de ne pas maintenir les questions relatives aux prix dans l'enquête T.R.M., il faudrait impérativement mettre sur pied une enquête spécifique. Un tel choix aurait l'avantage de ne pas être tributaire des contraintes de l'enquête T.R.M., et notamment des conditions d'échantillonnage. Il aurait l'inconvénient d'introduire une rupture de série, et très vraisemblablement d'induire un coût supérieur.

Il est évidemment trop tôt pour savoir si les approches complémentaires constituées par l'enquête "messagerie" de l'OEST-FFOCT, et l'enquête "feuille de route" du CNR, dont l'échantillon est en cours de constitution, sont de nature à apporter des réponses à des questions auxquelles l'enquête TRM ne peut trouver de solution.

Le transport ferroviaire

Dans le domaine du transport ferroviaire, la situation est totalement insatisfaisante, puisqu'il n'existe ni indice de coût, ni véritable indice de prix. On peut difficilement admettre, alors que l'avenir même du transport ferroviaire de marchandises - ou du moins de certaines de ses prestations - est en jeu, obligeant les pouvoirs publics à définir et mettre en place de façon impérative une politique claire à l'égard de ce mode, que ces pouvoirs publics ne disposent pas des outils nécessaires pour analyser la situation. La question de savoir, par exemple, qu'elle est l'influence de la variable prix dans le déclin des parts de marché du transport ferroviaire est essentielle, et aucune réponse ne peut lui être aujourd'hui apportée.

En matière de prix, la SNCF dispose d'indices et de valeurs absolues par grandes natures de prestations et par catégories de produits transportés. Il ne s'agit que de recettes moyennes, mais elles constituent déjà un indicateur intéressant. Il est d'ailleurs possible que, sur la base des données disponibles, il soit envisageable de construire de véritables indicateurs de prix par référence à une classification plus fine de la nature des prestations et des conditions de marché. Mais la SNCF

considère qu'il s'agit d'informations stratégiques hautement confidentielles, qui ne peuvent donc pas être publiées. Nous avons vu que seules le produit moyen à la tonne-kilomètre, toutes natures de marchandises confondues, fait l'objet d'une publication annuelle dans le mémento statistique de la SNCF.

On peut s'interroger sur la validité d'une telle attitude, même du point de vue de l'entreprise : on voit mal en quoi la publication de telles informations - qui évidemment devraient rester suffisamment globales pour éviter qu'elles permettent d'identifier tel ou tel accord commercial précis avec un client - pourrait nuire à la position concurrentielle de l'entreprise sur le marché du transport, et il faut ici dénoncer une propension à la rétention de l'information qui, dans ce domaine comme dans d'autres, porte atteinte à la crédibilité de la SNCF. Les pouvoirs publics devraient demander à l'entreprise, dans un premier temps, d'accepter de participer à un groupe de travail technique (OEST, DTT, SNCF) qui, précisément informé des données dont dispose la SNCF, étudierait la possibilité de construire et de publier des indices de prix, en veillant à ce que les intérêts de l'entreprise ne soient pas compromis par cette publication.

En matière de coût, la SNCF prétend que compte tenu de l'importance des coûts fixes et des charges communes non directement affectables, toute information à ce sujet ne peut avoir qu'un caractère conventionnel. Cet argument doit être pris en considération, mais le problème auquel elle est confrontée ne présente guère d'originalité, car toutes les grandes entreprises, qui développent des activités multiples et des productions liées, ont à faire face à la même difficulté. Et il existe des méthodes pour le résoudre. Sans doute, les choix effectués ne font pas disparaître tout arbitraire, mais dès lors que les conventions adoptées sont explicitées, et qu'elles sont stables dans le temps, on peut définir des coûts par activité, et mesurer leur évolution. On peut ajouter que la mise en oeuvre, en application de la directive 91.440, de la séparation des comptes des infrastructures et du trafic, et la réforme des structures de la direction fret doivent fournir dans ce domaine des règles stables auxquelles se référer pour mesurer les coûts par activité, et notamment les coûts du transport de marchandises.

En définitive, l'objection de la SNCF à la construction et ultérieurement à la publication d'indices de coûts ne paraît pas fondée. Dans ce domaine également la mise en place d'un groupe de travail devrait permettre d'étudier la faisabilité d'une telle démarche, d'apporter des réponses techniques aux problèmes rencontrés, et de

déterminer les conditions dans lesquelles les indices obtenus pourraient être publiés.

Le transport fluvial

Le suivi de l'évolution conjoncturelle du mode, et la réflexion sur celle de la répartition modale supposeraient l'établissement d'un indice de prix. Il ne semble pas que cet objectif soulève, ni d'un point de vue technique, ni d'un point de vue "politique", d'obstacles insurmontables. Il serait donc souhaitable que, dans ce domaine également, un groupe de travail réunissant l'ensemble des acteurs concernés par la voie d'eau se mette en place pour étudier la faisabilité d'un tel projet.

Le transport maritime

Le problème à résoudre paraît beaucoup plus redoutable - et son traitement est sans doute porteur d'enjeux beaucoup plus importants - en ce qui concerne le transport maritime. Les participants du Comité de pilotage de l'étude confiée à COPETRANS ont souligné lors de leur dernière réunion "leur intérêt à disposer d'une sorte de mercuriale des taux de lignes régulières, ce qui permettrait un suivi de l'évolution des prix LR", et noté que s'agissant des lignes conteneurisées Nord/Nord, il semblait possible d'obtenir des taux de fret "resserrés dans une fourchette relativement étroite", la dispersion étant malheureusement plus forte pour les lignes Nord/Sud. Pour des raisons de confidentialité, seuls des taux agrégés par zones géographiques pourraient être publiés.

Mais c'est dans le domaine du transport maritime que la nécessité de raisonner en termes de chaîne de transport est la plus évidente. Il apparaît en effet que les taux de fret maritimes n'ont pas nécessairement une signification en eux-mêmes : les stratégies des opérateurs peuvent mettre en oeuvre des mécanismes de compensation entre les coûts du pré ou post acheminement terrestre, les coûts de passage portuaire, et le coût du déplacement maritime proprement dit. L'analyse de ces comportements implique donc la connaissance des différents segments, et de la manière dont leurs prix sont articulés.

Dans ce domaine, les travaux en cours semblent donc prendre une orientation positive, bien que l'objectif de cette étude ne soit pas principalement d'établir des

indices de prix, mais de fournir les éléments nécessaires au calcul de la Dépense Nationale de Transport Maritime de lignes régulières. Ces travaux ne constituent cependant qu'une étape et devraient être développés selon les orientations esquissées ci-dessus pour répondre à la fois aux besoins des pouvoirs publics et des chargeurs.

Le transport aérien

Bien que ne représentant qu'une part minime du transport mesuré en tonnage chargé, le transport aérien de marchandises occupe une part non négligeable lorsqu'elle est mesurée par référence au chiffre d'affaires. Par ailleurs, le marché est en évolution rapide, notamment sous l'effet de la libéralisation mise en place dans le cadre de la politique européenne des transports. Ces deux considérations pourraient justifier qu'un effort soit fait pour combler la lacune que constatait l'état des lieux.

Toutefois, le fait que les coûts (qui ne sont que des coûts marginaux lorsque les marchandises sont transportées dans les soutes d'avions à passagers) et les prix pratiqués dépendent de très nombreux paramètres, et donc que la dispersion soit très forte, rend difficile l'établissement d'indices qui soient significatifs. Aussi l'objectif qui pourrait être retenu est-il moins l'établissement de tels indices que l'approfondissement de l'analyse économique de l'influence des conditions de marché sur la fixation des prix.

Février 1995

Maurice BERNADET
Formation Prix et Coût du CEDIT
Groupe de travail Transport de marchandises

