

**PRIX ET COÛTS DU TRANSPORT  
DE MARCHANDISES : LE DIAGNOSTIC  
ET LES PROPOSITIONS DU CEDIT**

Comité d'Évaluation  
et de Développement  
de l'Information  
sur les Transports

*Michel Houée et Maurice Bernadet*

**A l'occasion du dernier renouvellement de la composition du CEDIT (cf. Note de synthèse de juin 1994), une nouvelle formation a été constituée concernant le système d'observation des prix et coûts du transport. Un groupe de travail animé par Maurice Bernadet, et rassemblant les principaux producteurs et un panel d'utilisateurs, a plus particulièrement étudié la situation concernant le secteur des marchandises et a récemment remis ses conclusions. On pourra constater à la lecture de la synthèse qui en est faite ici que les lacunes sont particulièrement graves dans ce domaine, quoique l'ampleur et les causes en soient très variables selon les modes.**

**Une information  
stratégique  
en économie  
de marché...**

L'hypothèse centrale de travail soumise à la réflexion initiale du groupe a été que la connaissance des prix et coûts du transport est d'autant plus stratégique que le secteur s'est considérablement rapproché au cours des dernières années, sous l'effet de la libéralisation, des conditions de fonctionnement d'une économie de marché, que les prix sont censés résumer d'après la théorie économique. Le fait que 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, ne fait que renforcer l'intérêt d'une bonne connaissance de ces grandeurs.

**... tant pour les  
pouvoirs publics...**

Cette connaissance est notamment apparue essentielle pour les pouvoirs publics, les prix et coûts constituant une variable fondamentale pour les études de rentabilité d'infrastructure (autoroute ferroviaire versus transport combiné, par exemple) et les modèles de prévision en matière de partage modal qui les sous-tendent, et intervenant le plus souvent dans la conception des politiques de transport (telles que le renforcement de la compétitivité des ports français).

**... que pour les  
professionnels...**

Elle s'est également révélée 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. De leur côté, 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. Cela illustre le principe général selon lequel, dans une économie de marché, la transparence est, d'un point de vue collectif, un gage de bon fonctionnement.

**... malgré  
les réticences  
à la publication  
d'informations  
influant sur les  
négociations  
commerciales.**

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

## PRIX et COÛTS

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 qu'ils réclament.

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 des rapports commerciaux en faveur des chargeurs, qui est sans aucun doute déterminant.

Aussi, malgré les réticences ci-dessus évoquées, la majorité des membres du groupe de travail a estimé que la recherche d'une meilleure information était totalement justifiée, et qu'il était donc souhaitable que l'appareil statistique évolue pour satisfaire les besoins et combler les lacunes.

Toutefois, il a en même temps souhaité attirer l'attention, au-delà de l'analyse mode par mode, sur un certain nombre de précautions à respecter pour éviter un mauvais usage du dispositif d'observation sur les prix et coûts.

### ***Des précautions méthodologiques à respecter dans tous les cas***

Tout d'abord, la question de la publication des informations peut éventuellement être dissociée de celle de leur production. Il peut être envisagé, si nécessaire, 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.

Ensuite, il serait souhaitable d'accompagner toute publication d'une note méthodologique précisant la signification des informations publiées, et les caractéristiques de l'échantillon à partir duquel les indicateurs ont été construits. Ceux-ci sont en particulier souvent des moyennes qui masquent l'extrême variabilité des coûts et des prix selon les conditions d'exploitation et les conditions de marché. Une première solution peut consister à assortir systématiquement la publication d'une moyenne de celle de sa dispersion (écart-type, écart-interquartile,...). Une solution plus radicale (mais aussi d'inspiration plus pessimiste sur la pédagogie de la statistique) consisterait à renoncer à publier un indicateur de tendance centrale, et à opter pour l'affichage de «fourchettes».

On peut encore 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 tous ces risques consisterait 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». Compte tenu des limites financières et techniques d'une telle démarche, il conviendrait vraisemblablement de centrer les efforts sur un nombre limité de cas présentant une pertinence économique particulière.

## PRIX et COÛTS

**C'est en matière de coût du transport routier de marchandises que l'on dispose de la plus grande richesse d'informations**

Elargissant une logique initiale dont le fondement avait disparu (fixer la Tarification Routière Obligatoire - la fameuse TRO supprimée en 1988 - en fonction de l'évolution des coûts), le Comité National Routier (CNR) publie trimestriellement, pour treize types distincts de véhicules, l'évolution du prix de revient en décomposant le calcul entre un terme kilométrique, un terme périodique à l'année et au jour, et un coût indirect au voyage et au jour. Sont également disponibles un prix de revient annuel, ainsi qu'une série remontant à 1980 d'indices trimestriels pour un ensemble articulé savoyarde de 40 t.

De son côté, la FNTR a principalement développé des outils d'aide aux entreprises : pour leur gestion (possibilité de calculer son propre prix de revient à partir de un à sept indices choisis parmi une trentaine supposés les plus pertinents pour l'ensemble du secteur); pour négocier les révisions de prix (publication d'indices de coût du transport à longue distance et du transport régional fondés sur cinq composantes, tenant compte des progrès de productivité, et recalés début 1994 compte tenu notamment des conditions réelles d'utilisation de la main-d'oeuvre).

Pour sa part, la Chambre des Loueurs et Transporteurs Industriels (CLTI) a privilégié une approche pédagogique auprès de ses adhérents, en publiant trimestriellement depuis 1971 des indices d'évolution de coûts - dits indices CNL. Ceux-ci déterminent les révisions de tarifs en location de courte durée et les clauses d'indexation de prix en location de longue durée. Ils sont décomposés selon plusieurs lignes de clivage : entre activités route et distribution, avec ou sans conducteur, avec ou sans carburant, entre termes fixe et kilométrique se conjuguant dans un tarif «binôme».

Inspirée à sa création en 1973 de motifs analogues à ceux du CNR, l'enquête prix de revient de la DTT a recueilli, jusqu'à fin 1992, les coûts constatés a posteriori auprès d'un échantillon de 150 à 200 entreprises en moyenne, majoritairement spécialisées dans le transport à longue distance à l'aide de maxicodes, et faisant l'objet d'une analyse de la comptabilité et d'entretiens complémentaires. L'abandon de cette enquête semble moins lié à l'existence de biais (entreprises volontaires plus respectueuses de la réglementation que la moyenne) ou à la difficulté d'interprétation de résultats très dispersés parce que dépendants de conditions d'exploitation particulières, qu'à la «soutenabilité» politique d'une divergence croissante entre la hausse des coûts révélée par l'enquête et la baisse des prix pratiqués sur le marché.

Compte tenu de la diversité des objectifs poursuivis, cette variété d'instruments de mesure des coûts et de leur évolution, auxquels il conviendrait de rajouter des outils plus spécialisés comme l'indice de l'évolution des charges des messagers mis au point par l'Observatoire du Transport de la Messagerie (OTM) pour permettre à la profession de mieux négocier les prix, s'avère très positive, et l'on ne peut que regretter, dans un tel contexte, l'abandon de l'enquête de la DTT.

**L'enquête TRM, une référence en matière de prix mais des améliorations possibles**

En matière de prix du transport routier de marchandises les seules informations disponibles étaient issues, jusqu'à récemment, de l'enquête TRM de l'OEST (cf. Note de synthèse de février 1994). Elles sont de ce fait soumises à la fois aux limitations générales de cette enquête (exclusion des véhicules légers notamment) et aux restrictions spécifiques au questionnement sur les prix (difficulté à appréhender l'influence du degré de sous-traitance, à faire le départ entre le prix du transport *stricto sensu* et celui des prestations complémentaires).

Le volet «prix» de l'enquête TRM a néanmoins 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. La solution alternative d'une enquête spécifique, si elle présente l'avantage de ne pas être tributaire des contraintes

de l'enquête TRM, et notamment des conditions d'échantillonnage, aurait l'inconvénient d'introduire une rupture de série, et très vraisemblablement d'induire un coût supérieur. Sans doute vaut-il mieux s'interroger, dans le cadre de la réforme de l'enquête TRM, sur les possibilités de faire évoluer les questions relatives aux prix, pour dépasser le caractère trop « technique » des indices qui en ont été jusqu'à présent déduits, et les compléter par des indices tenant mieux compte des caractéristiques proprement économiques des différents marchés.

Il est par ailleurs encore 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.

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.

***Un déficit  
d'information  
difficilement  
acceptable  
pour le mode  
ferroviaire***

Fret SNCF déclare ne pas disposer d'indicateur de prix du transport ferroviaire autre que celui des produits moyens (recettes tarifaires/tonnage kilométrique taxé) distinctement pour l'activité des trains entiers, du lotissement et du transport combiné, et, à l'intérieur de chaque activité, pour l'utilisation de wagons réseau et celle de wagons de particuliers, seul le produit moyen à la tonne-kilomètre étant publié annuellement. Fret SNCF déclare par ailleurs ne disposer d'aucun indice de coût, considérant que le caractère très conventionnel de l'imputation des coûts d'infrastructure et autres charges communes ne permet pas d'envisager la production d'indicateurs significatifs.

S'agissant des prix, on peut pourtant difficilement admettre, alors que l'avenir même du transport ferroviaire de marchandises - ou du moins de certaines de ses prestations - est en jeu, que les pouvoirs publics ne disposent pas d'outils pertinents pour analyser la situation. La question de savoir, par exemple, quelle 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 coût, toutes les grandes entreprises qui développent des activités multiples et des productions liées, ont à faire face à la même difficulté, et différentes méthodes d'imputation y sont pratiquées depuis longtemps. La réticence de la SNCF à y recourir est pour le moins paradoxale au moment où la directive européenne 91 440 prône la séparation comptable des infrastructures et de l'exploitation.

Le CEDIT recommande de ce fait la constitution, dans un premier temps, à l'initiative des pouvoirs publics, d'un groupe de travail technique qui, précisément informé des données dont dispose la SNCF, étudierait la possibilité de construire et de publier des indices de prix et de coût, en veillant à ce que les intérêts de l'entreprise ne soient pas compromis par cette publication.

***Un dispositif  
déficient  
mais perfectible  
dans le domaine  
du transport fluvial***

L'ONN assurait, à la demande de la DTT, un suivi annuel des prix de revient des automoteurs. Ce travail a été interrompu en 1981, et VNF 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, VNF pourrait assurer un suivi des taux de fret pour les contrats au voyage simple ou multiple, mais elle ne le fait pas car ce marché ne représente que 15 % du trafic fluvial. En ce qui concerne les contrats au tonnage

## PRIX et COÛTS

et à temps, ainsi que le transport international sur le Rhin et la Moselle, dont les prix sont librement négociés, elle ne dispose pas d'informations qui permettraient de calculer un indice significatif.

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. Le CEDIT considère de ce fait 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.

### ***Pour un renforcement de l'analyse économique du rôle des prix en aérien***

Dans le domaine du transport aérien, il n'existe pas, que ce soit en matière de coût ou de prix, d'indice établi ou publié par les pouvoirs publics. Le groupe Air France dispose de statistiques de coûts, de recettes, et de trafic par zones géographiques, établies à partir des déclarations des compagnies européennes à l'AEA, mais considère ces informations comme confidentielles.

Or le transport aérien, s'il ne représente qu'une part minime du transport de fret en tonnage, réalise un chiffre d'affaires non négligeable. Par ailleurs, le marché est en évolution rapide, notamment sous l'effet de la libéralisation induite par la politique européenne des transports.

Toutefois, 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 la dispersion est donc très forte, rendant difficile l'établissement d'indices significatifs. Aussi l'objectif qui pourrait être retenu est-il moins l'établissement de tels indices que l'approfondissement de l'analyse économique en termes d'influence des conditions de marché sur la fixation des prix.

### ***De graves lacunes mais des initiatives récentes pour certains marchés en transport maritime***

En matière de lignes maritimes régulières internationales, les Etats-Unis qui imposent le «dépôt» de tarifs dont les armateurs ne peuvent s'éloigner (à la différence des conférences dont les barèmes, bien qu'actualisés, ne sont pas respectés), et l'Allemagne, qui dépouille systématiquement les informations relatives aux prix dans les contrats de transport, sont les deux seuls pays à disposer d'une bonne connaissance des prix pratiqués.

En matière de tramping, les courtiers publient des «mercuriales» (prix effectivement pratiqués au jour le jour). Mais pour transformer ces informations éparses en indices représentatifs, il faudrait connaître également les prix pratiqués dans le cadre de contrats directs entre armateurs et clients ou d'affrètements coque nue, ainsi que la structure du commerce extérieur par nature de produit, origine ou destination, et type d'organisation des transports.

De fait, aucun indice n'est plus établi par l'Administration depuis 1985. Toutefois, un travail est actuellement en cours pour mieux suivre, auprès des premiers acheteurs d'espace, les prix du trafic de ligne régulière conteneurisé, avec extension possible au trafic non conteneurisé dans un deuxième temps. Il semble notamment possible d'établir et de publier par grandes zones géographiques des taux de fret resserrés dans une fourchette relativement étroite pour les lignes à conteneurs Nord/Nord, la dispersion étant malheureusement plus forte pour les lignes Nord/Sud.

S'agissant des coûts, la connaissance est également lacunaire. Les informations ne peuvent provenir que des armements; or l'acheminement du commerce extérieur français est essentiellement le fait des armateurs étrangers, l'activité des armements français étant réalisée majoritairement entre pays tiers. La connaissance des coûts de passage portuaire, ou des coûts de la chaîne terrestre de pré ou post acheminement n'est pas meilleure.

### ***Un défi nouveau, la connaissance des prix et coûts de la chaîne de transport***

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, des travaux sont en cours dans le cadre du calcul de la Dépense Nationale de Transport Maritime de lignes régulières. Mais ils appellent à l'évidence des développements plus importants.

Du point de vue de l'analyse en termes de chaîne de transport, les enquêtes «chargeurs», du type de celle réalisée par l'INRETS en 1988, présentent le grand intérêt 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. 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.

### ***Un besoin d'approfondissement de l'analyse des facteurs déterminants ...***

Les enquêtes chargeurs présentent en outre un second intérêt qui est de recueillir une information sur les facteurs auxquels les prix sont corrélés, alors que l'on connaît mal les incidences des conditions d'exploitation et de marché sur les coûts et les prix. Une telle approche met notamment en évidence que le prix payé par l'expéditeur est souvent indépendant des facteurs qu'on lui associe habituellement, et notamment de la distance. La création de nouveaux outils de mesure des prix et coûts passe donc par un approfondissement de l'analyse économique des facteurs qui les influencent, et par la réalisation de travaux se situant en amont de la définition des indices.

### ***... et de remise en cause des unités d'oeuvre traditionnelles***

On assiste à un décalage croissant entre des indicateurs de prix et de coût reposant sur une vision traditionnelle du transport comme simple déplacement, et les besoins de l'analyse du fonctionnement des transports. Ceci soulève la question du choix des unités d'oeuvre à utiliser, tant en matière de coût que de prix, débouchant sur la mise au point de nouveaux indices, prenant mieux en compte le transport dans toutes ses composantes. La variabilité des résultats dépend en effet de ces unités, et il semble qu'elle soit beaucoup plus importante lorsque l'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. Le CEDIT recommande néanmoins d'orienter la réflexion dans ce sens en vue de produire des indicateurs plus «réalistes».