

Indice des prix à la production pour les transports de marchandises Avril 2001 = 100

5

Preise
Prix
Prezzi

Bases

La série «Statistique de la Suisse» publiée par l'Office fédéral de la statistique (OFS)
couvre les domaines suivants:

- | | |
|---|---|
| 0 Bases statistiques et produits généraux | 11 Transports et communications |
| 1 Population | 12 Monnaie, banques, assurances |
| 2 Espace et environnement | 13 Protection sociale |
| 3 Vie active et rémunération du travail | 14 Santé |
| 4 Economie nationale | 15 Education et science |
| 5 Prix | 16 Culture, médias, emploi du temps |
| 6 Industrie et services | 17 Politique |
| 7 Agriculture et sylviculture | 18 Administration et finances publiques |
| 8 Energie | 19 Droit et justice |
| 9 Construction et logement | 20 Revenus et qualité de vie de la population |
| 10 Tourisme | 21 Développement durable et disparités régionales |
-

Indice des prix à la production pour les transports de marchandises Avril 2001 = 100

Bases

Réalisation

Werner Schlegel

Verkehrs- und Umweltplanung, Zurich

Editeur

Office fédéral de la statistique

Complément d'information: Thomas Gross, Section des prix et de la consommation, OFS, tél. 032 713 69 94
Réalisation: Section des prix et de la consommation, OFS
Diffusion: Office fédéral de la statistique
CH-2010 Neuchâtel
Tél. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61
Numéro de commande: 548-0100
Prix: 7 francs
Série: Statistique de la Suisse
Domaine: 5 Prix
Langue du texte original: Allemand
Traduction: Services linguistiques de l'OFS
Graphisme/Layout: OFS
Copyright: OFS, Neuchâtel 2002
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée.
ISBN: 3-303-05536-X

Table des matières

1	Introduction	5	6	Indices des coûts des transports	22
1.1	Situation initiale	5	6.1	Différence entre l'indice des prix et l'indice des coûts	22
1.2	Présentation générale du nouvel indice	5	6.2	L'indice des coûts des transports de l'ASTAG	22
1.3	Utilité du nouvel indice	6	6.3	L'indice CSFC de renchérissement des transports par camion dans la construction des routes nationales	22
1.4	Bases légales et protection des données	7	6.4	Bases d'indexation pour contrats de longue durée	23
2	Type de l'indice	7	6.5	Indices applicables aux transports de chantier	23
2.1	Indice de Laspeyres	7			
2.2	Prise en compte de l'évolution du secteur des transports grâce à une application souple de la méthode de Laspeyres	7			
3	Portée de l'indice	8	Annexes		
3.1	Délimitations	8	Annexe 1	Exportations et importations de prestations de transport dans la comptabilité nationale	26
3.2	Modes de transport : le rail et la route	8	Annexe 2	Formulaires de relevé	27
3.3	Transports pour compte d'autrui	8	Annexe 3	Nomenclature CPA: Transports ferroviaires et routiers de marchandises	36
3.4	Consommation intermédiaire dans le secteur des transports	8	Annexe 4	Commentaires sur les positions considérées et les positions non considérées	37
3.5	Entreprises de transport résidentes	9	Annexe 5	Sélection et recrutement des fournisseurs de données	40
3.6	Transports internationaux des entreprises résidentes	9			
3.6.1	Transports ferroviaires internationaux	9			
3.6.2	Transports routiers internationaux	10			
3.7	Trafic combiné	10			
3.8	Portée de l'indice : résumé	10			
4	Relevés et calculs	11	Liste des tableaux		
4.1	Relevés de prix	11	Tableau 1	Portée de l'indice des prix des transports de marchandises	10
4.1.1	Variables déterminantes pour les prix	11	Tableau 2	Unités de mesure courantes des quantités transportées	11
4.1.2	La méthode des paquets de prestations	12	Tableau 3	Services liés aux prestations de transport	11
4.1.3	Formulaires de relevé	14	Tableau 4	Relations à long terme entre les transporteurs et leurs clients	12
4.1.4	Problèmes particuliers liés aux relevés	15	Tableau 5	Exemple d'un paquet de prestations dans le domaine des transports	13
4.2	Niveaux de calcul et d'agrégation	16	Tableau 6	Structure du formulaire de relevé	14
4.3	Nomenclature : utilisation de la CPA	18	Tableau 7	Formulaires de relevé et marchés partiels correspondants	14
4.4	Pondération	18	Tableau 8	Choix des paquets de prestations	15
4.4.1	Schéma de structure et de pondération	18	Tableau 9	Schéma de structure et de pondération	19
4.4.2	Pondération du rail et de la route	18	Tableau 10	Valeur de la production brute des transports	20
4.4.3	Pondérations à l'intérieur des transports ferroviaires	20	Tableau 11	Fournisseurs de données et nombre de relevés de prix	21
4.4.4	Pondérations à l'intérieur des transports routiers	20	Tableau 12	Coûts considérés dans l'indice des coûts par véhicule de l'ASTAG	22
4.4.5	Attribution de facteurs de multiplication à certaines entreprises	20	Tableau 13	Indices applicables aux transports de chantier	23
4.5	Etendue du relevé	21			
5	Publication	22			

1 Introduction

1.1 Situation initiale

La création d'un indice des prix des transports de marchandises, dans le cadre de l'indice des prix à la production, est un projet commun de l'Office fédéral de la statistique (OFS), qui envisage depuis longtemps d'étendre progressivement l'indice des prix à la production au secteur des services, et de la section Politique des transports de l'Office fédéral du développement territorial (ODT)¹, qui a mis en évidence la nécessité d'un tel indice.

Lacunes de la statistique des prix – élargissement progressif de l'indice des prix à la production

L'Office fédéral de la statistique relève les prix à la production des entreprises résidentes pour établir l'indice des prix à la production (IPP). Celui-ci couvre actuellement les domaines suivants: agriculture et sylviculture, extraction de sable et gravier, industrie et arts et métiers, économie énergétique, construction². Il va être progressivement étendu au secteur des services. Les transports de marchandises, dont le poids économique est considérable, sont le premier domaine des services à entrer dans l'indice.

Lacunes de la statistique des transports

Les comptages de la circulation routière et les statistiques des transports fournissent des données satisfaisantes sur l'utilisation des voies de transport. En revanche, les statistiques sont encore peu développées dans le domaine de l'économie des transports. Relever les prix des transports permet d'obtenir des informations importantes sur l'activité des marchés des transports. Les prix, qui résultent du jeu de l'offre et de la demande, sont un excellent instrument d'observation des marchés.

Réalisation du nouvel indice

L'indice des prix des transports de marchandises a été développé sous la direction de l'OFS, avec la collaboration de la section Politique des transports de l'Office fédéral du développement territorial (ODT). Les travaux ont été supervisés par un groupe d'accompagnement comprenant des représentants et des experts de la branche des transports. L'exécution a été confiée à M. Werner Schlegel, du bureau d'études «Verkehrs- und Umweltplanung», à Zurich³.

1.2 Présentation générale du nouvel indice

On trouvera dans les chapitres suivants une description détaillée du nouvel indice, dont voici les principales caractéristiques.

Objectif général: observer l'évolution des prix

L'indice des prix des transports de marchandises indique l'évolution des prix pratiqués sur le marché par les entreprises résidentes de transport. L'indice est actualisé tous les semestres (période de base: avril 2001 = 100). L'indice global est calculé sur la base de plusieurs indices partiels correspondant aux principaux marchés et modes de transport.

Relevé des prix du marché

Les listes de prix et les tarifs des entreprises et des associations professionnelles ne donnent pas, dans bien des cas, une idée réaliste des prix pratiqués sur le marché. Les prix varient en effet selon les conditions du marché, selon les clients et selon les types de commande. L'indice des prix des transports de marchandises reflète l'évolution des prix de transaction ou de marché. Il tient compte des rabais accordés aux clients et de la pratique de prix différentiels.

Adéquation avec le système actuel de statistique des prix

L'indice des prix des transports de marchandises fait partie intégrante de l'indice des prix à la production et, plus largement, du système suisse de statistique des prix. Les relevés de prix, le calcul de l'indice et sa publication sont conformes aux principes et aux méthodes de la statistique des prix.

Modes de transport considérés: le rail et la route

En Suisse, la majeure partie des transports de marchandises s'effectue par la route et par le rail. Les relevés se limitent par conséquent à ces deux modes de transport. Ils pourront au besoin être étendus ultérieurement à d'autres modes de transport (transports aériens et navigation intérieure).

¹ Anciennement: Service d'étude des transports du secrétariat général du DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication).

² OFS: Indice des prix à la production et à l'importation, mai 1993 = 100, Bases, Berne 1995; OFS: Indice suisse des prix de la construction, octobre 1998 = 100, Bases (aperçu), Actualités OFS, Neuchâtel, octobre 1999.

³ Lavaterstrasse 66, 8002 Zurich, tél. 01 201 29 01; wschlegel@pop.agri.ch

Relevé des prestations de transport effectives – les services auxiliaires sont considérés en fonction des réalités du marché

La délimitation des branches considérées dans l'indice s'appuie sur la Nomenclature générale des activités économiques (NOGA) et sur la classification des produits associés aux activités (CPA). Parmi les activités de transport classées dans les divisions 60 à 62, seuls les transports de marchandises sont pris en considération.

Les services auxiliaires des transports forment la division 63 de la NOGA et de la CPA. Ces services comprennent notamment la manutention, l'entreposage et l'expédition. Ils sont souvent compris dans le prix des prestations de transports, dont ils sont parfois indissociables. Les prix relevés pour l'indice des prix des transports de marchandises peuvent englober de telles activités. Il n'est toutefois pas prévu d'établir un indice séparé des services auxiliaires des transports.

Indices partiels, indice global, intégration dans les indices de prix existants

L'indice des prix des transports de marchandises comporte plusieurs indices partiels, correspondant chacun à un marché ou à un mode de transport particulier, et un indice global. Le résultat est intégré dans le calcul de l'indice des prix à la production. Les indices relatifs aux transports de marchandises et les indices relatifs aux transports de personnes (ces derniers font partie de l'indice suisse des prix à la consommation) sont agrégés en un indice général des prix des transports.

Indices des coûts des transports

Les indices des coûts des transports mesurent l'évolution des coûts que les transporteurs doivent supporter pour assurer leurs prestations de transport : frais de personnel, coûts des véhicules, coûts de l'énergie, impôts, etc. Un tel indice est publié annuellement pour les transports routiers par l'Association suisse des transports routiers (ASTAG).

1.3 Utilité du nouvel indice

Economie nationale: utilité comme indicateur économique et comme déflateur

L'observation de l'évolution des prix joue un rôle important dans toute économie de marché. D'où la nécessité de disposer, en matière de prix, d'un système statistique

cohérent et aussi complet que possible. L'utilité de l'observation des prix est multiple:

- mesure de l'inflation,
- indicateur conjoncturel⁴,
- comparaisons entre les branches,
- analyses économiques.

Les indices de prix servent en outre à convertir en valeurs réelles (généralement en les déflatant) certaines valeurs nominales des comptes nationaux (CN) et des statistiques de la production, des chiffres d'affaires et de la valeur ajoutée.

Economie des transports: utilité pour la branche, analyses

L'indice des prix des transports de marchandises constitue une information utile à la branche des transports. Les profits des entreprises, en effet, ne dépendent pas seulement de l'évolution des coûts mais dans une large mesure aussi de l'évolution des prix du marché. Or les comparaisons de prix permettent d'analyser la concurrence dans les différents segments du marché. Elles permettent aux entreprises de comparer leurs prix avec la formation des prix de l'ensemble des entreprises au cours du temps. L'indice des prix aide donc la branche à se situer au sein de l'économie nationale et les transporteurs à se situer à l'intérieur de la branche. La transparence du marché ainsi créée est bénéfique du point de vue de l'économie d'entreprise et de l'économie nationale.

Les indices de prix sont très utiles pour réaliser des analyses globales dans le domaine des transports, analyses qui peuvent porter par exemple sur l'évolution de la compétitivité des différents modes de transport et sur leur capacité concurrentielle au plan international. L'évolution de la productivité, qui se mesure sur la base de grandeurs réelles déflatées, constitue également une donnée importante.

Evaluation de l'action politique

Le secteur des transports est fortement influencé par les décisions politiques prises dans différents domaines: construction et financement d'infrastructures, prescriptions et interdictions, impôts liés à la production, subventions, redevances. Il importe de prévoir les conséquences de ces décisions et d'en évaluer rétrospectivement les effets. Il est souvent essentiel d'étudier en particulier les effets attendus voire réels des décisions politiques sur les prix des transports. Une statistique régulière des prix est à cet égard nécessaire.

⁴ Les quantités transportées, en particulier, pourraient être un indicateur conjoncturel intéressant, éventuellement de caractère prévisionnel. Les prix des transports reflètent d'une part l'évolution conjoncturelle à court terme, d'autre part la situation du marché à long terme dans le secteur des transports (p. ex. les capacités).

Les planifications à long terme et les contrats comportent souvent des clauses prévoyant l'adaptation (indexation) de certains montants au renchérissement. Pour ce faire, on utilise selon le cas des indices de prix ou des indices de coûts (voir le chap. 6).

1.4 Bases légales et protection des données

La base légale est fournie par la loi sur la statistique fédérale du 9 octobre 1992, entrée en vigueur le 1er août 1993. Il faut y ajouter l'ordonnance du 30 juin 1993 concernant l'organisation de la statistique fédérale et l'ordonnance du 30 juin 1993 concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux. La statistique des prix à la production et à l'importation est mentionnée dans l'annexe de cette dernière.

L'office qui effectue les relevés (OFS) respecte les prescriptions strictes de la Confédération en matière de protection des données, fixées dans la loi sur la statistique fédérale et dans la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données. Les noms et les données individuelles des entreprises participant aux relevés sont traités confidentiellement et sont utilisés exclusivement à des fins statistiques.

2 Type de l'indice

2.1 Indice de Laspeyres

L'indice des prix des transports de marchandises est un indice de Laspeyres. C'est le type d'indice le plus couramment utilisé dans les statistiques de prix. Dans la méthode de Laspeyres, le schéma de structure et de pondération des biens dont on mesure l'évolution des prix sont définis pour la période de base puis maintenus constants (chap. 4.4.1). L'indice de la période de base (avril 2001) est égal à 100. La formule de Laspeyres s'énonce ainsi⁵:

$$(1) \quad I^t = \frac{\sum_{i=1}^n q_i^0 p_i^t}{\sum_{i=1}^n q_i^0 p_i^0} = \sum_{i=1}^n g_i^0 I_i^t$$

avec

$$(2) \quad g_i^0 = \frac{q_i^0 p_i^0}{\sum_{i=1}^n q_i^0 p_i^0} \quad (3) \quad I_i^t = \frac{p_i^t}{p_i^0}$$

i = bien i , composante i de l'indice

I^t = indice du mois courant t

q_i^0 = quantité du bien i vendue durant le mois de base

p_i^0 = prix du bien i durant le mois de base

p_i^t = prix du bien i durant le mois courant

$q_i^0 p_i^0$ = ventes du bien i durant le mois de base (ventes = chiffre d'affaires = quantité x prix)

g_i^0 = part du bien i au chiffre d'affaires total de la branche pour le mois de base

Le schéma de structure et de pondération doit être revu périodiquement (p. ex. tous les cinq ans) afin que l'indice reste représentatif.

2.2 Prise en compte de l'évolution du secteur des transports grâce à une application souple de la méthode de Laspeyres

Le secteur des transports, comme l'ensemble de l'économie, ne cesse d'évoluer. Il fallait donc prévoir un mode de calcul suffisamment souple, qui permette à tout moment d'intégrer dans l'indice des formes de prestations nouvelles et d'en éliminer les prestations périmées. On a donc opté pour une application souple de la méthode de Laspeyres, comme cela se fait dans les autres statistiques de prix. Les entreprises interrogées peuvent proposer, sur les formulaires de relevé, de nouvelles prestations en remplacement des prestations anciennes. Chaque entreprise est même invitée à le faire de façon à ce que les prix qu'elle communique se rapportent à des produits effectivement offerts sur le marché et ayant un certain poids dans sa palette de produits.

Cette manière de faire garantit que les relevés de prix qui servent de base au calcul de l'indice reflètent toujours la réalité actuelle du marché des transports. Si le nouveau produit diffère sensiblement de l'ancien, les nouveaux prix communiqués par l'entreprise sont traités de manière neutre pour l'indice, soit en commençant une nouvelle série de prix, soit en effectuant un raccordement avec l'ancienne série (sans influence sur le résultat de l'indice global). Si la différence entre les produits est minime et sans influence notable sur le prix, la série est poursuivie⁶.

⁵ Les lecteurs peu habitués aux formules mathématiques peuvent passer directement à la suite du texte, qui est compréhensible indépendamment de cette formule.

⁶ Pour des explications plus détaillées, voir OFS: Indice des prix à la production et à l'importation, mai 1993 = 100, Bases, Berne 1995, chap. 2.2.4

3 Portée de l'indice

3.1 Délimitations

L'indice des prix des transports de marchandises ne peut couvrir qu'une partie des activités de transports. Des problèmes de délimitation se posent dans les domaines suivants:

- modes de transport
- transports pour compte propre / pour compte d'autrui
- transports nationaux / internationaux
- trafic combiné.

Les délimitations tiennent compte de la conception de l'indice, de l'importance respective des activités de transport, des besoins des utilisateurs de l'indice et de la réalisation pratique des relevés.

3.2 Modes de transport: le rail et la route

L'indice des prix des transports de marchandises couvre les transports par le rail et par la route, qui représentent de loin la plus grosse part des transports de marchandises en Suisse. La navigation intérieure, les transports aériens et les transports par conduites ne sont pas pris en considération. Si le besoin s'en fait sentir, les relevés pourront être étendus également à ces modes de transport.

3.3 Transports pour compte d'autrui

On appelle «transports pour compte d'autrui» les transports effectués pour des tiers contre rémunération⁷. Ils s'opposent, dans la statistique des transports, aux «transports pour compte propre», qui sont effectués pour les besoins propres du transporteur, et qui jouent un rôle important surtout sur les courtes distances (jusqu'à 25 km).

Dans les transports pour compte propre, il faut distinguer deux groupes de prestations:

- les transports qu'une entreprise effectue avec ses propres véhicules entre ses différents établissements. Ce sont par exemple les transports des grands distributeurs au sein de leur réseau de distribution (ces transports constituent une consommation intermédiaire de l'entreprise).
- les transports qu'une entreprise effectue avec ses propres véhicules pour livrer ses produits à ses clients. Il s'agit de prestations offertes directement à des tiers, mais qui ne sont pas facturés séparément, leur prix

étant inclus dans le produit vendu. Ce sont par exemple les transports de mazout ou de matériaux de construction.

Dans les deux cas, l'auteur de la prestation de transport opère sur le marché de ses propres produits et non sur le marché des transports. Le coût de ces transports est indissociable du prix des produits que l'entreprise met sur le marché. Même si l'entreprise calcule le prix de revient de ces transports, il ne s'agit pas de prix mais de coûts.

L'indice des prix des transports de marchandises porte sur les prix du marché. Il se limite donc nécessairement aux transports pour compte d'autrui.

3.4 Consommation intermédiaire dans le secteur des transports

Il existe à l'intérieur du secteur des transports de nombreuses formes de consommation intermédiaire. Pour le calcul de l'indice, nous prenons en considération les prestations échangées entre le secteur des transports et les autres secteurs, mais pas les prestations échangées à l'intérieur du secteur des transports. Cette délimitation est nécessaire dans le domaine routier comme dans le domaine ferroviaire.

Les conducteurs sous contrat ne sont pas pris en considération

On appelle «conducteurs sous contrat» des indépendants qui effectuent, avec leur propre véhicule, des transports pour le compte d'une entreprise de transport. Ils n'opèrent pas sur le marché en relation directe avec le consommateur final. Leurs prestations, comprises dans celles des entreprises de transport pour lesquelles ils travaillent, ne sont pas prises en considération. Par contre, les contrats conclus entre des entreprises de transport et des entreprises extérieures au secteur des transports (p. ex. pour l'approvisionnement des stations d'essence) sont pris en considération dans l'indice.

Opérateurs et libre accès dans les transports ferroviaires

Des formes analogues de consommation intermédiaire existent dans le domaine des chemins de fer. Dans le transport combiné, ce sont les opérateurs qui organisent le transport entre les terminaux. Les compagnies de chemin de fer mettent à leur disposition le réseau et la traction. Nos relevés portent en principe⁸ sur les transac-

⁷ OFS, Les transports routiers de marchandises, Enquête de 1998, p. 28

⁸ Le critère est toujours l'existence d'un prix de marché et non d'un prix calculé.

tions entre l'opérateur et le demandeur de transport. Les prestations fournies à l'intérieur du secteur de transport, en l'occurrence les prestations que la compagnie de chemins de fer fournit à l'opérateur, ne sont pas prises en considération.

3.5 Entreprises de transport résidentes

L'indice des prix à la production porte sur l'ensemble de la production des entreprises actives en Suisse, que cette production soit vendue en Suisse ou exportée⁹.

Les entreprises dont le siège principal est à l'étranger et qui ont un établissement en Suisse (p. ex. un bureau de vente avec pouvoir de décision et comptabilité complète) sont considérées comme des entreprises résidentes au sens de la comptabilité nationale.

En considérant les entreprises résidentes, on couvre pratiquement l'ensemble des prestations de transport en Suisse (transports intérieurs). L'interdiction du cabotage¹⁰ exclut encore dans une large mesure les entreprises étrangères des transports routiers intérieurs. Aucune entreprise étrangère n'opère en Suisse dans le domaine des transports ferroviaires.

3.6 Transports internationaux des entreprises résidentes

Plusieurs raisons plaident en faveur de la prise en considération des transports internationaux dans le calcul de l'indice:

- (a) Dans sa conception actuelle, l'indice des prix considère la production des entreprises résidentes sans distinguer entre les biens vendus sur le marché intérieur et les biens exportés. Conformément à cette conception, il y a lieu de prendre en considération les transports internationaux des entreprises résidentes.
- (b) Les transports internationaux ont un poids considérable dans les activités des entreprises de transport résidentes. Les transports entre la Suisse et l'étranger et les transports de transit représentent environ 70% des prestations de transport des chemins de fer. Dans le domaine routier, il s'agit essentiellement de transports pour l'exportation et l'importation de biens. Il est nécessaire de prendre en considération les transports internationaux afin de donner aux chemins de fer le poids qui leur revient.

- (c) Les utilisateurs de l'indice sont intéressés par des données sur l'évolution des prix des transports internationaux.

3.6.1 Transports ferroviaires internationaux

Dans les transports ferroviaires, il faut distinguer entre deux types de trafic. Il y a d'une part le trafic international régulier, d'autre part le trafic en libre accès par trains complets et le trafic combiné avec opérateurs.

Trafic international régulier

Dans le trafic international régulier (transports par wagons complets et par trains complets), le chargement passe d'une compagnie à l'autre au point de passage entre deux réseaux (normalement à la gare frontière). Chaque compagnie a sa propre politique de marché et ses propres prix. Une fois la frontière passée, la compagnie qui a pris en charge le transport fournit la traction, le réseau, les services de manœuvres et d'enlèvement/livraison. D'autres prestations liées au transport (p. ex. la mise à disposition des wagons) sont réglées par un système de clearing international.

Dans nos relevés, nous considérons pour le trafic de transit les prestations d'une frontière à l'autre (c'est-à-dire les prestations de la compagnie suisse). Pour le trafic entre la Suisse et l'étranger, nous considérons en règle générale les prestations d'une voie de raccordement à l'autre.

Trafic international en libre accès et trafic combiné avec opérateurs

Le trafic international en libre accès comprend exclusivement des transports par trains complets. Le chargement passe d'un réseau à l'autre sans changer de compagnie. La compagnie qui effectue le transport acquiert une consommation intermédiaire mais fixe librement le contenu et le prix de sa prestation. Il en est de même pour les transports combinés effectués par un opérateur. Économiquement, la différence réside surtout dans le contenu des prestations offertes par les propriétaires de l'infrastructure ferroviaire.

Dans nos relevés, nous considérons toujours le prix de la prestation complète de l'entreprise de transport ou de l'opérateur.

⁹ Voir à ce sujet l'annexe 1.

¹⁰ Cabotage: transports intérieurs effectués par des véhicules automobiles immatriculés à l'étranger. Le cabotage en Suisse est interdit par l'article 115 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière. Le cabotage est autorisé dans l'UE par le règlement no 3118/3 du Conseil du 25 octobre 1993. L'accord Suisse-UE sur les transports terrestres autorise le «grand cabotage» avec certaines restrictions jusqu'en 2005 puis sans restrictions à partir de 2005.

3.6.2 Transports routiers internationaux

Pour les transports routiers internationaux, les relevés se limitent aux prestations des sociétés résidentes. Mais cela n'implique pas nécessairement que les transports considérés soient effectués par les véhicules d'une entreprise résidente.

- Les grandes entreprises suisses de transports ont des filiales à l'étranger et les entreprises de transport étrangères ont des établissements en Suisse. Nous savons que la société qui organise le transport est une société résidente, mais l'entreprise à laquelle le transport est effectivement confié reste indéterminée.
- Dans les transports qui comportent un parcours initial (expéditeur - plate-forme), un parcours principal (de plate-forme à plate-forme) et un parcours final (plate-forme - destinataire), il arrive souvent que la prestation de transport soit fournie en partie par des entreprises résidentes et en partie par des entreprises étrangères.

Les prix relevés pour le trafic international se rapportent toujours à l'ensemble de la prestation (transfrontalière), telle qu'elle est offerte sur le marché.

3.7 Trafic combiné

Le trafic combiné, non accompagné (TCNA) ou accompagné (TCA), comprend un parcours routier initial, un transport ferroviaire entre deux terminaux et un parcours routier final.

Les relevés de prix ne portent pas sur la totalité du parcours entre l'expéditeur et le destinataire, mais seulement sur le transport d'un terminal à l'autre, y compris les services fournis à ces terminaux.

3.8 Portée de l'indice: résumé

Tableau 1: Portée de l'indice des prix des transports de marchandises

Modes de transport	Sont considérés le rail et la route; il sera possibilité de considérer ultérieurement d'autres modes de transport.
Transports pour compte propre / pour compte d'autrui	Sont considérés les transports pour compte d'autrui, à l'exclusion des transports pour compte propre.
Consommation intermédiaire dans le secteur des transports	La consommation intermédiaire dans le secteur des transports (notamment le recours à des conducteurs sous contrat et le coût d'utilisation du réseau ferroviaire) n'est pas relevée séparément. C'est un élément de coût qui est compris dans le prix final.
Entreprises résidentes / étrangères	Sont considérées les prestations des entreprises de transport résidentes. Les entreprises étrangères sans établissement en Suisse ne sont pas prises en considération.
Transports internationaux	Ils sont considérés partiellement.
Trafic combiné	Sont considérés les transports d'un terminal à l'autre, y compris les services fournis à chaque terminal.

4 Relevés et calculs

4.1 Relevés de prix

4.1.1 Variables déterminantes pour les prix

Quantité transportée et distance de transport

Dans les statistiques des transports, les prestations physiques des transporteurs se mesurent habituellement en tonnes-kilomètres (quantité transportée multipliée par la distance de transport). Mais l'indice des prix ne peut pas se calculer sur la base du prix par tonne-kilomètre, car les prix sont dégressifs en fonction de la distance et de la quantité transportée. L'évolution du prix moyen par tonne-kilomètre (chiffre d'affaires total divisé par le nombre de tonnes-kilomètres) ne reflète pas seulement les variations de prix mais aussi les variations de la structure des prestations de transport.

Unités de mesure des quantités transportées

Dans bien des segments du marché, les quantités transportées se mesurent au poids. Mais les unités de poids sont, suivant les cas, complétées ou remplacées par d'autres unités (tableau 2).

L'indice s'appuie, pour chaque marché de transport, sur l'unité de mesure que les entreprises utilisent pour déterminer leurs prix.

Distance et destination

La distance joue un rôle important dans la détermination des prix des transports. Mais le prix ne varie pas seulement en fonction de la distance, il dépend aussi de la destination. Ainsi, dans le trafic intérieur, un transport coûte plus cher dans les régions de montagne que sur le Plateau. D'une manière générale, les transports entre les destinations très fréquentées coûtent moins cher que les transports dans les régions périphériques.

Distance et durée du transport

Les transporteurs peuvent, sur la base de leur expérience, calculer le coût d'utilisation de leurs véhicules par unité de temps et par kilomètre, et fixer ainsi leurs prix. Dans certains segments de marché, le prix des prestations de transport est déterminé d'après le temps d'utilisation, en heures, du véhicule et du chauffeur. C'est le cas, par exemple, pour les transports lourds par véhicules spéciaux et pour les transports de revêtements de chaussée où les temps de déchargement l'emportent sur les temps de parcours.

Contenu des prestations

Outre le transport proprement dit, c'est-à-dire l'acheminement d'un chargement donné sur une distance donnée, une prestation de transport comprend un certain nombre de services (tableau 3).

Tableau 2: Unités de mesure courantes des quantités transportées

Unités de mesure	Exemples
Poids en kg ou en t	Colis de détail standards, transports en citernes ou en silos
Volume en m ³	Souvent utilisé pour les marchandises en vrac
Surface de chargement en m ²	Transports de colis de détail de marchandises légères ou volumineuses
Unité de chargement	Transports en conteneurs (rail et route), éventuellement différenciés selon la taille des conteneurs
Course, véhicule, train	Souvent utilisé pour le trafic en navette

Tableau 3: Services liés aux prestations de transport

Types de service	Exemples
Equipement des véhicules	Transports frigorifiques, transports de produits dangereux
Engins de chargement	Grues pour matériaux de construction, p. ex. tuyaux ou éléments en acier
Unités de transport	Transports ferroviaires, caisses mobiles, bennes
Entreposage intermédiaire	Fréquent dans les transports de pneus
Commissionnage	Fréquent dans les transports d'approvisionnement du commerce de détail
Formalités douanières	Service courant dans les transports vers l'étranger

Les prestations de services varient fortement selon les types de transports. Souvent, elles sont standardisées et comprises dans les prix et dans les tarifs. Parfois, elles sont considérées comme des prestations supplémentaires qui viennent s'ajouter à la prestation standard. Elles sont alors facturées séparément.

Qualité des prestations

La qualité des prestations est plus difficile à saisir et à quantifier. Elle comprend des éléments tels que la disponibilité, la ponctualité et la fiabilité. Les transporteurs ne pratiquent pas des prix différenciés en fonction de la qualité, mais ils utilisent l'argument de la qualité pour s'imposer sur le marché et se démarquer de leurs concurrents. La qualité joue certes un rôle important dans la formation des prix, mais ceux-ci varient moins en fonction de la qualité requise pour chaque transport en particulier qu'en fonction des exigences du client sur la qualité des transports en général.

Conditions de vente

Une partie des activités des transporteurs consiste en des transports isolées. Il peut s'agir de transports effectués aux conditions courantes pour de petits clients ou de commandes acquises sur le «marché spot» pour compléter un chargement. Mais les activités des transporteurs s'appuient en grande partie sur des relations d'affaires stables avec les clients, les prestations et les prix étant fixés par contrat ou par convention. Les relations entre les transporteurs et leurs clients revêtent souvent les formes suivantes (tableau 4).

Alors que les conventions-cadres ont généralement un contenu très simple (prix et rabais), les contrats de transport peuvent différer fortement quant à la délimitation

des tâches entre le client et l'entreprise de transport. Dans certains cas, l'entreprise est chargée d'une simple prestation de transport, le client assumant lui-même la logistique. Dans d'autres, l'entreprise assure des prestations plus étendues, qui peuvent inclure la gestion de stocks de marchandises et le commissionnage.

Dans tous les cas, le type de relation qui s'établit entre le transporteur et le client joue un rôle très important dans la formation des prix.

4.1.2 La méthode des paquets de prestations

Les relevés de prix doivent présenter deux qualités essentielles:

- Ils doivent porter sur les prix effectifs des transactions réalisées sur le marché. Comme les prestations de transport diffèrent les unes des autres par la quantité transportée, la distance parcourue, la destination, le contenu de la prestation, la qualité et les conditions de vente, le prix effectif d'une transaction correspond toujours à une combinaison particulière de ces éléments.
- Le but étant de mesurer l'évolution pure des prix, il faut veiller à ce que les prix relevés lors des enquêtes successives se rapportent toujours aux mêmes prestations. Si un transporteur modifie le contenu de ses prestations, les changements de prix liés à cette modification ne doivent pas affecter l'indice des prix.

Notre méthode de relevé, basée sur la notion de paquets de prestations, remplit ces deux exigences de qualité. Comme le montre l'exemple dans le tableau 5, un paquet de prestations est tout simplement la description structurée d'une prestation de transport.

Tableau 4: Relations à long terme entre les transporteurs et leurs clients

Type de relations	Objet	Exemples
Contrat de transport	Les prestations et les prix sont fixés pour une période donnée, généralement une année.	Approvisionnement de stations d'essence, collecte de lait, transport de produits pétroliers par trains complets, transport de ciment par chemin de fer, transports frigorifiques.
Convention-cadre	Les prix sont convenus d'avance pour des transports auxquels le client recourt souvent, mais chaque transport est commandé séparément.	Transport de colis de détail pour de gros clients, transports de chargements complets, transport combiné pour de gros clients.
Grosse commande	Prix défini pour une grosse commande isolée, limitée dans le temps.	Transport de matériaux d'excavation pour de gros chantiers, par la route ou par le rail. Gros transports de bois.
Entente informelle	Conditions générales et rabais valables pour plusieurs commandes, rabais de quantité pour une prestation intégrale.	Transport de matériaux d'excavation, de béton, de revêtements de chaussée, de décombres pour de petits chantiers. Transport combiné accompagné ou non accompagné.

Tableau 5: Exemple d'un paquet de prestations dans le domaine des transports

Segment de marché:	Transport de produits sur palettes
Quantité transportée:	Chargement complet, 12 t, sur palettes
Distance de transport:	Transport terrestre, distance moyenne, 120 km, sens du chargement
Contenu de la prestation:	Chargement/déchargement compris: 1 h Assurance: normale, sans facture séparée
Qualité de la prestation:	Transport effectué dans un délai de 24 heures
Relation avec le client et type de commande (conditions de vente):	Convention-cadre, gros client

Toute nouvelle combinaison des variables déterminantes pour le prix est considérée comme un nouveau paquet de prestations, lequel n'est plus entièrement comparable avec le précédent.

Pour établir l'indice, nous relevons périodiquement les prix d'un ensemble représentatif de paquets de prestations. Le contenu des paquets de prestations dont les transporteurs nous communiquent les prix doit rester inchangé d'une enquête à l'autre, mais il n'est pas nécessaire que les paquets de prestations d'un même segment de marché soient directement comparables entre eux. Par exemple, pour l'indice partiel des transports de produits pétroliers, chaque entreprise peut très bien nous communiquer ses prix pour des distances de transport différentes¹¹. Il faut veiller seulement à ce que les prix qui nous sont communiqués périodiquement se rapportent toujours à la même distance de transport.

La méthode des paquets de prestations permet de relever des prix reflétant fidèlement la réalité du marché, compte tenu de l'hétérogénéité de l'offre dans la branche des transports. La nécessité de relever des prix se rapportant toujours aux mêmes paquets de prestations pose néanmoins quelques problèmes:

- (a) Il y a des branches où cette exigence est difficile à remplir. Dans les transports de chantier, par exemple, les conditions de transport changent constamment selon la nature et l'emplacement des chantiers, de sorte que peu de prestations restent identiques d'une période de relevé à l'autre. La méthode appliquée aux transports de chantier est donc légèrement différente. Dans d'autres branches, par exemple dans les transports internationaux de colis, les produits offerts par les transporteurs sont standards et changent très peu au cours du temps.

- (b) L'exigence de comparabilité incite les transporteurs à nous communiquer surtout les prix des produits standards et des transports vers des destinations fréquemment desservies. Mais comme ces produits représentent une part importante du volume d'affaires des transporteurs, cela ne nuit pas à la qualité de l'indice des prix.

- (c) L'exigence de comparabilité pourrait également inciter les transporteurs à communiquer de préférence des prix fixés par contrat ou par convention avec leurs clients, et à tenir moins compte des commandes des clients isolés. Les fluctuations à court terme des prix s'en trouveraient alors très vraisemblablement sous-estimées. Mais ce qui est déterminant, ici encore, c'est la part respective des commandes réglées par contrat et des commandes isolées dans le volume d'affaires des transporteurs.

La méthode de Laspeyres, telle que nous l'appliquons (chapitre 2.2), permet de tenir compte de l'évolution des prestations de transport tout en respectant le principe selon lequel l'indice doit mesurer l'évolution pure des prix. Lorsqu'un paquet de prestations cesse d'être représentatif de la palette des produits de l'entreprise interrogée, ou lorsque le marché demande de nouvelles combinaisons de prestations, l'entreprise peut remplacer le paquet de prestations périmé par un autre. Ce remplacement se fait en principe de manière neutre pour l'indice. Mais l'office statistique prend contact avec l'entreprise pour voir s'il est possible d'établir avec suffisamment de précision cette différence pure de prix entre l'ancien et le nouveau paquet de prestations. Si la chose est possible, la différence de prix est intégrée dans l'indice. Il est tenu compte du fait que l'introduction d'un nouveau paquet de prestations ou d'une nouvelle offre peut s'accompagner d'une adaptation de prix.

¹¹ Il en irait différemment si l'on voulait calculer des prix moyens. Dans ce cas, il faudrait considérer des paquets de prestations homogènes quant aux quantités transportées, aux distances parcourues, au contenu des prestations et aux conditions de vente.

Choix des paquets de prestations

Les paquets de prestations ont été définis par les entreprises interrogées, dans la plupart des cas en collaboration avec l'office statistique. Pour garantir la représentativité des résultats, on a veillé à ce que les entreprises choisissent un ou plusieurs paquets de prestations caractéristiques de leur palette de produits. L'entreprise peut définir, par exemple, plusieurs paquets de prestations différents quant à la destination et aux quantités transportées, parfois aussi quant au contenu et à la qualité de la prestation. Le nombre des paquets de prestations est libre.

4.1.3 Formulaires de relevé

Les relevés de prix se font au moyen d'un formulaire-navette. L'office statistique envoie à l'entreprise interrogée le formulaire qu'elle a rempli lors du relevé précédent. L'entreprise y inscrit ses nouveaux prix puis le retourne à l'office statistique¹². Les formulaires de relevé sont divisés en trois parties (tableau 6):

Définition des paquets de prestations

Les paquets de prestations sont définies lors du premier relevé. Lors des relevés suivants, les entreprises n'ont plus qu'à indiquer les prix courants des mêmes paquets de prestations.

La liste de critères de définition des paquets de prestations (2e partie du formulaire) a plusieurs utilités:

- Elle est un cadre qui permet à l'entreprise de décrire les prestations dont elle va communiquer les prix.
- Elle est un instrument de contrôle qui lui permet de communiquer lors de chaque relevé les prix des mêmes prestations.
- Elle permet au service statistique d'attribuer les prix communiqués à une position de l'indice (p. ex. transports routiers de produits pétroliers).
- Elle permet au service statistique d'évaluer la représentativité des paquets de prestations et de rechercher de nouveaux fournisseurs de données pour les branches, les distances et les destinations qui seraient sous-représentées.

Communication des prix

Les formulaires de relevé permettent d'indiquer séparément le prix du transport, services ordinaires comprises, le prix des services facturés séparément et le prix net final. Cela s'est avéré superflu dans la plupart des cas. Par contre, les entreprises ont souvent ajouté dans les espaces vides des précisions.

La Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est renfermée dans les prix. Par contre, la TVA est exclue. Les prix sont communiqués ou convertis en francs suisses. Les rabais sont déduits.

Tableau 6: Structure du formulaire de relevé

1re partie	Données pour la communication entre l'entreprise interrogée et le service statistique (adresse, personne de contact, délai de réponse, etc.) et instructions pour remplir le formulaire.
2e partie	Description du paquet de prestations (transport et autres services)
3e partie	Prix

Tableau 7: Formulaires de relevé et marchés partiels correspondants

Formulaire	Marchés partiels
Transports routiers, sans les transports de chantier	Transports nationaux et internationaux de colis de détail ou de chargements complets, pétrole, silos.
Transports de chantier par la route	Un formulaire séparé est nécessaire pour les transports de chantier, où les critères de définition des transports sont très différents des autres transports.
Transports ferroviaires	Un formulaire séparé est nécessaire pour les transports ferroviaires, qui diffèrent fortement des transports routiers par les spécifications des véhicules et par les modes de trafic.

¹² Voir les formulaires de relevé, annexe 2.

Différents formulaires de relevé

Un formulaire unique pour tous les marchés partiels aurait comporté beaucoup trop de critères pour la définition des paquets de prestations. C'est pourquoi nous utilisons trois formulaires de relevé différents (tableau 7, p.14).

4.1.4 Problèmes particuliers liés aux relevés

Choix des paquets de prestations

Il a été recommandé aux transporteurs de choisir les paquets de prestations de la manière décrite dans le tableau 8.

Cette manière de procéder suppose que les entreprises interrogées comprennent bien la logique qui sous-tend les relevés de prix. Comme ce n'est pas forcément le cas, on a organisé avec elles des entretiens pour examiner la structure de leurs segments de marché et de leurs transports types et pour les aider à choisir des transports qui soient pertinents pour les relevés de prix.

Il est apparu que la palette des produits d'une entreprise est généralement assez facile à définir sans qu'il soit nécessaire de recourir à des analyses statistiques de ses activités.

Définition des paquets de prestations

Les entreprises ont souvent eu du mal à définir leurs paquets de prestations de telle sorte qu'elles se prêtent bien à un relevé périodique de prix. Leurs indications étaient tantôt trop précises, tantôt trop vagues.

Les entreprises étaient souvent trop précises sur le poids des marchandises transportées, alors que, pour donner un exemple, il importe seulement de savoir si le prix de transport d'une palette est déterminé par le poids cargo soumis à tarification et non par le poids effectif. Souvent, il a fallu déterminer quelle fourchette de poids sert de base au calcul du prix, de façon à pouvoir retrouver un

transport comparable lors du relevé suivant. Les entreprises avaient tendance à être trop précises également sur les destinations. Il n'est pas utile, par exemple, d'indiquer précisément une destination occasionnelle de l'entreprise, si celle-ci applique un tarif de zone.

Certaines indications, en revanche, manquaient de précision. Il ne suffit pas, par exemple, d'indiquer pour un client donné un transport type de 2 à 5 palettes si le prix du transport est directement fonction du nombre de palettes transportées.

Il est par ailleurs apparu que, pour une entreprise moyenne effectuant quelque 5000 transports de colis de détail par jour, il faut avoir une très bonne vue d'ensemble des activités de l'entreprise et une idée précise des objectifs de la statistique pour pouvoir sélectionner valablement une dizaine de transports types.

Volume de l'envoi et volume de la commande

Le volume de l'envoi – exprimé en poids, en surface de chargement, en unités de chargement (containers, benes) ou en chargements complets – constitue souvent la grandeur déterminante pour le prix. Même si l'entreprise effectue et comptabilise un très grand nombre d'envois isolés dans le cadre d'une convention annuelle, c'est le volume de chaque envoi qui est déterminant.

Mais il arrive aussi, surtout dans les transports de chantier, que le facteur déterminant soit non pas l'envoi mais la commande globale (par exemple pour le transport de 500 m³ de matériaux d'excavation). Dans ce cas, il faut définir des commandes types représentatives des quantités les plus fréquemment transportées.

Parfois, la convention annuelle prévoit le transport d'une quantité donnée de marchandises pour un prix convenu d'avance. Des rabais sont ensuite accordés selon que la quantité transportée a été supérieure ou inférieure à celle qui avait été prévue. Dans ces cas-là, on considère non le prix facturé une fois la quantité effective connue, mais le prix et la quantité qui étaient convenus au départ.

Tableau 8: Choix des paquets de prestations

Étapes	Exemples
Déterminer les principaux segments de marché de l'entreprise	Transports internationaux de chargements complets, transports nationaux de colis de détail.
Sélectionner des transports types dans ces segments de marché	Destination exacte, catégorie de client, catégorie de marchandise, volume du transport.
Décrire les transports sélectionnés sur le formulaire de relevé	Indication de tous les éléments importants pour la détermination du prix de ces transports.

Le taux d'utilisation des véhicules a une influence considérable sur les profits des transporteurs et sur les prix. C'est un important facteur de compétitivité. Pour optimiser leurs taux d'utilisation, les transporteurs recourent à différentes stratégies: fusions, accords de collaboration, concentration des activités sur certaines destinations ou sur certaines régions. Le travail quotidien de logistique consiste de plus en plus à optimiser les taux d'utilisation et à trouver sur le marché spot des marchandises pour compléter les chargements. Les grandes entreprises de transport qui opèrent sur un vaste marché atteignent généralement, pour toutes les destinations importantes, des taux d'utilisation élevés à l'aller comme au retour. Il arrive que de petites entreprises se spécialisent dans les parcours initiaux et finaux dans leur région (distribution des marchandises), laissant les parcours principaux à d'autres entreprises, ce qui leur permet de maintenir leurs taux d'utilisation élevés. Pour la formation des prix, il faut considérer les trois cas suivants:

- (a) Normalement, les entreprises fixent leurs prix aux conditions courantes, que le véhicule soit chargé ou non sur le parcours de retour. L'entreprise considère qu'il lui appartient soit de trouver elle-même un transport de retour, soit, le cas échéant, de confier le transport à une autre entreprise.
- (b) Le client a un potentiel suffisant pour commander des transports aller et retour. Ces clients reçoivent la plupart du temps de gros rabais généraux, lesquels ne sont pas fonction de la direction du transport.
- (c) Les prix varient selon la direction du transport (p. ex. transport combiné en provenance et à destination des ports maritimes). Dans ces cas-là, nous relevons les prix pour les deux directions.

Expéditeurs

Les expéditeurs sont des intermédiaires sur le marché des transports. Ils offrent au chargeur un service complet comprenant toutes les prestations liées au transport, depuis l'envoi jusqu'à la réception de la marchandise. Ils fonctionnent comme demandeurs de transports, face à des transporteurs dont la tâche se limite le plus souvent à véhiculer la marchandise.

En réalité, la limite entre les tâches respectives des expéditeurs et des entreprises de transport est mouvante: toutes les prestations en rapport avec le franchissement des frontières (formalités douanières, risques de change) sont aujourd'hui fournies également par les entreprises de transport. Dans le trafic international terrestre, les expédi-

teurs ne sont plus guère nécessaires pour les transports de chargements complets. Dans le trafic international de colis de détail, seules les entreprises d'envergure internationale, qu'ils s'agisse d'expéditeurs ou d'entreprises de transport, sont concurrentielles.

Les prix que nous relevons auprès des expéditeurs concernent principalement des transports de colis de détail dans le trafic routier européen. Il arrive souvent que des expéditeurs suisses fassent appel, en partie, aux services de transporteurs étrangers.

Les services des expéditeurs sont demandés également pour les transports impliquant une chaîne de moyens de transport différents (généralement dans le trafic intercontinental). On pourrait considérer ici les expéditeurs comme des demandeurs sur le marché des transports, puisque c'est le prix de chaque mode de transport en particulier qui nous intéresse. Le cas se présente pour certains paquets de prestations. Pour les transports faisant partie d'une chaîne de transport, les prix nous sont toutefois communiqués plus fréquemment par des transporteurs travaillant sur la base de contrats avec des expéditeurs (p. ex. transport de conteneurs par la route, en partie transport combiné par le rail).

4.2 Niveaux de calcul et d'agrégation

Les prix qui nous sont communiqués sont exploités de façon à produire des indices partiels et un indice global. L'exemple fictif ci-après montre les différents niveaux de calcul et d'agrégation de l'indice des prix des transports de marchandises.

Premier niveau: liste des prix

On commence par établir, pour chaque période d'enquête et pour chaque position de l'indice, la liste des prix relevés auprès des entreprises.

Deuxième niveau: calcul de l'indice élémentaire

On calcule ensuite, pour chaque prix relevé, un indice élémentaire sur une base fixe (avril 2001 = 100). On évite ainsi que les séries de prix dont le niveau absolu est élevé pèsent davantage sur l'indice que les séries dont le niveau est plus bas. Cela permet aux entreprises interrogées de choisir des paquets de prestations caractéristiques de leurs activités, sans restriction quant au niveau absolu des prix communiqués.

Premier niveau de calcul: 60.24.11, Transports frigorifiques routiers: prix relevés

Entreprises interrogées	Numéro d'ordre du prix relevé	Avril 2001	Octobre 2001	Avril 2002
Entreprise 1	1	120.—	125.50	127.—
Entreprise 1	2	140.—	139.—	139.—
Entreprise 2	1	150.—	150.—	152.—
Entreprise 3	1	115.—	111.80	112.—

Deuxième niveau du calcul: 60.24.11, Transports frigorifiques routiers: indices élémentaires (avril 2001 = 100)

Entreprises interrogées	Numéro d'ordre du prix relevé	Avril 2001	Octobre 2001	Avril 2002
Entreprise 1	1	100.0	104.6	105.8
Entreprise 1	2	100.0	99.3	99.3
Entreprise 2	1	100.0	100.0	101.3
Entreprise 3	1	100.0	97.2	97.4

Troisième niveau de calcul: 60.24.11, Transports frigorifiques routiers: indice des prix (avril 2001 = 100)

Position	Nombre de prix relevés	Avril 2001	Octobre 2001	Avril 2002
Transports frigorifiques routiers	4	100.0	100.3	101.0

Quatrième niveau: Indice des prix à la production des transports de marchandises (avril 2001 = 100)

Numéro	Position	Pondération	Avril 2001	Octobre 2001	Avril 2002
60.10.2	Transports ferroviaires de marchandises	25.00	100.0		
60.10.22	Transport de produits pétroliers	3.00	100.0		
60.10.241	Trafic combiné non accompagné	4.75	100.0		
.....				
60.24	Transports routiers de marchandises	75.00	100.0		
60.24.11	Transports frigorifiques	7.35	100.0	100.3	101.0
60.24.12	Transports de produits pétroliers	3.90	100.0		
.....				
	Total transports de marchandises	100.00	100.0		

Troisième niveau: calcul de l'indice pour une position de l'indice

L'indice de chaque position correspond à la moyenne arithmétique des indices élémentaires¹³.

Quatrième niveau: calcul de l'indice global

La moyenne pondérée des indices de chaque position donne l'indice global des prix des transports de marchandises ainsi que les indices des prix des transports de marchandises par la route et par le rail.

Les indices partiels et l'indice global sont établis sur base 100 en avril 2001. Les chiffres sont donc toujours à interpréter relativement à cette période de base. Par exemple, si les prix sont bas au commencement de l'année 2001 et augmentent par la suite, l'indice atteindra des valeurs supérieures à 100. Cela ne signifie pas que les prix absolus correspondants sont particulièrement élevés mais seulement que les prix ont augmenté par rapport à avril 2001. Comme tous les indices de prix, l'indice des prix des transports de marchandises reflète le mouvement relatif des prix par rapport à une période de base donnée.

¹³ Dans la pratique, le mode de calcul est un peu plus complexe car, à chaque période d'enquête, certaines séries de prix, et les indices élémentaires correspondants, prennent fin tandis que d'autres séries commencent (p. ex. en cas de changement de fournisseur de données ou lorsqu'une entreprise communique une ou plusieurs nouvelles séries de prix pour tenir compte de l'évolution de ses activités; cf. chapitre 2.2). Nous négligeons par ailleurs, dans cet exemple, les facteurs de multiplication qui peuvent être données aux prix des entreprises qui détiennent une part de marché importante.

Cinquième niveau: intégration dans l'indice des prix à la production

L'indice des prix des transports de marchandises est ensuite intégré dans l'indice des prix à la production. On obtient ainsi l'indice global de toutes les branches considérées dans l'indice des prix à la production: agriculture et sylviculture, extraction de sable et gravier, industrie et arts et métiers, économie énergétique, construction, transports de marchandises. L'indice actuel des prix à la production et l'indice des prix de la construction, créé en 1998, doivent être recalculés en fonction de la période de base de l'indice le plus récent (transports de marchandises) et les pondérations des trois indices doivent être harmonisées.

Sixième niveau: indice des prix des transports

L'indice des prix des transports de personnes, qui fait partie de l'indice des prix à la consommation, et l'indice des prix des transports de marchandises peuvent au besoin être agrégés en un seul indice. Pour ce faire, il faut tenir compte du fait que la TVA est comprise dans l'indice des prix des transports de personnes (méthode de l'indice des prix à la consommation) mais pas dans l'indice des prix des transports de marchandises.

4.3 Nomenclature: utilisation de la CPA

La nomenclature utilisée est la CPA¹⁴ de l'Union Européenne, dont les principaux critères de classification sont le mode de transport et le genre d'unité de transport utilisé. L'unité de transport est un élément déterminant pour les prix, notamment parce que les opérations de transbordement, qui influent sur les prix, sont directement liées aux unités de transport utilisées. En revanche, la nature des marchandises contenues dans les unités de transport a généralement peu d'importance. La CPA constitue donc des positions pertinentes également si l'on adopte le point de vue de la branche des transports.

La CPA est structurée comme la NOGA (Nomenclature générale des activités économiques). Elle est donc compatible avec l'actuel indice des prix à la production et avec les statistiques économiques en général. Comme il s'agit d'une nomenclature de l'UE, elle se prête aux comparaisons internationales.

Dans la pratique, quelques positions de la CPA ont été subdivisées (codes à 7 et à 8 chiffres), d'autres ont été ignorés (codes manquants dans la numérotation sui-

vie)¹⁵. Voir le schéma au chapitre 4.4. Quelques marchés partiels ont été subdivisés de façon à former des groupes de prestations homogènes ou parce que cela répondait à un besoin évident des utilisateurs de l'indice. Quelques marchés partiels figurant dans la CPA ont été écartés en raison de leur faible importance ou parce qu'ils posaient des problèmes de relevé particuliers. Les positions qui ont été retenues et celles qui ont été écartées sont commentées en détail dans l'annexe 4.

4.4 Pondération

4.4.1 Schéma de structure et de pondération

Le schéma de structure et de pondération se présente dans le tableau 9.

Au niveau de structure le plus détaillé, il faut distinguer entre les positions détaillées pondérées, appelées «positions de l'indice», et les positions non pondérées, appelées «variétés». Les résultats obtenus pour les variétés servent à nos analyses internes et ne sont en principe pas publiés.

Les sources de données et les méthodes de pondération des positions de l'indice sont expliquées dans les sections suivantes.

4.4.2 Pondération du rail et de la route

Un ensemble cohérent de données nous est fourni par la comptabilité nationale et par la statistique de la production et de la valeur ajoutée, mais leur structure par secteurs n'est pas assez détaillée (les activités des entreprises recensées ne se limitent pas aux transports de marchandises). Le même problème se pose avec les données relatives aux chiffres d'affaires fournies par le recensement des entreprises de 1995: les chiffres d'affaires ne se rapportent pas seulement aux transports de marchandises mais à l'ensemble des activités des entreprises recensées (y compris les transports de personnes et les services auxiliaires de transport).

La valeur de la production brute des transports ferroviaires et des transports routiers a été estimée pour l'année 1995 par les auteurs du projet «Avantages du transport» dans le cadre du Programme national de recherche 41 «Transport et environnement»¹⁶ (tableau 10, p. 20). Les chiffres ressortent de la matrice input-output.

¹⁴ CPA: Classification statistique des produits associée aux activités. Voir l'annexe 3.

¹⁵ Pour le schéma complet de la CPA, voir l'annexe 3.

¹⁶ Rico Maggi, Martin Peter, Jürg Mägerle, Markus Maibach: Avantages du transport; PNR 41 Rapport D10, Berne 2000, page 52.

Tableau 9: Schéma de structure et de pondération

Position de l'indice	Variétés	Titre	Pondération
Total		Transports de marchandises	100.000
60.10.2		Transports de marchandises par le rail	25.000
60.10.22		Transports de produits pétroliers	3.000
	60.10.221	Transports de produits pétroliers, national	-
	60.10.222	Transports de produits pétroliers, international	-
60.10.24		Trafic combiné	5.500
60.10.241		Trafic combiné non accompagné	4.750
60.10.242		Trafic combiné accompagné	0.750
60.10.27		Transports autres marchandises	16.500
60.10.271		Wagons couverts standard	7.000
60.10.2711		Wagons couverts standard, national	4.000
60.10.2712		Wagons couverts standard, international	3.000
60.10.272		Wagons d'autres catégories	9.500
60.10.2721		Wagons d'autres catégories, national	4.750
60.10.2721.1		Wagons ouverts standard, national	2.250
60.10.2721.2		Wagons spéciaux, national	2.500
60.10.2722		Wagons d'autres catégories, international	4.750
60.10.2722.1		Wagons ouverts standard, international	3.250
60.10.2722.2		Wagons spéciaux, international	1.500
60.24		Transports de marchandises par la route	75.000
60.24.11		Transports frigorifiques	7.350
	60.24.111	Transports frigorifiques, national	-
	60.24.112	Transports frigorifiques, international	-
60.24.12		Transports de produits pétroliers	3.900
60.24.14		Conteneurs	2.475
60.24.17		Autres transports routiers spécialisés	21.675
60.24.171		Transports de chantier (camions basculants, bennes, béton, revêtements de chaussée)	15.000
	60.24.1711	Excavation / gravier	-
	60.24.1712	Transports en benne	-
	60.24.1713	Béton, revêtements de chaussée	-
60.24.172		Autres camions spécialisés	6.675
	60.24.1721	Silo / citernes	-
	60.24.1722	Remorques à plate-forme surbaissée	-
60.24.2		Transports de colis de détail	39.600
60.24.21		Transports de colis de détail, national	28.275
	60.24.211	Colis de détail, national	-
	60.24.212	Chargements complets, national	-
60.24.22		Transports de colis de détail, international	11.325
	60.24.221	Colis de détail, international	-
	60.24.222	Chargements complets, international	-

Le chiffre donné pour les transports ferroviaires de marchandises nous paraît surestimé. On sait en effet que les produits des CFF dans le domaine des transports de marchandises étaient de 1033 millions de francs en 1995 et que 94% de l'ensemble des prestations de transports

ferroviaires en tonnes-kilomètres ont été fournies par les CFF. Nous en sommes donc restés à l'estimation de 25% que nous avions avancée dans la conception détaillée de l'indice.

Tableau 10: Valeur de la production brute des transports

Mode de transport	Valeur de la production brute en millions de francs	Part
Transports ferroviaires de marchandises	2'295	28.7 %
Transports routiers de marchandises (pour compte d'autrui)	5'704	71.3 %
Total	7'999	100.0 %

4.4.3 Pondérations à l'intérieur des transports ferroviaires

Les pondérations dans les transports ferroviaires se font en trois étapes:

- Les produits des CFF sont ventilés entre les différentes positions de la nomenclature d'après la statistique des produits du trafic marchandises des CFF qui est basée sur les groupes de produits d'Eurostat. La ventilation se fait séparément pour les transports nationaux et les transports internationaux. Nous n'avons pas de données sur le genre des wagons utilisées, mais celles-ci peuvent être conjecturées pour chaque catégorie de marchandises.
- Aux produits des CFF, on ajoute les produits des autres compagnies et du trafic en libre accès. La position des CFF reste dominante dans la plupart des transports.
- Aux produits des CFF dans le domaine du trafic combiné, on ajoute les prestations des opérateurs. La plupart des consommations intermédiaires indiquées dans les rapports d'activité des opérateurs peuvent être considérées comme des coûts de réseau et de traction. Les produits du trafic combiné se calculent donc, d'une combiné et, d'autre part, du quotient consommation intermédiaire / chiffre d'affaires des opérateurs.

4.4.4 Pondérations à l'intérieur des transports routiers

Pour pondérer les différents marchés partiels des transports routiers, il faudrait une statistique détaillée des chiffres d'affaires. Faute d'une telle statistique, nous nous sommes référés aux statistiques des transports de marchandises, seule base disponible couvrant l'ensemble du secteur. Les prestations de transport de l'année 1998¹⁷ ont été converties en chiffres d'affaires approximatifs à l'aide des tarifs de l'ASTAG. Nous avons procédé de la manière suivante:

- Ventilation des prestations de transport entre les différentes positions de l'indice d'après les données relatives aux unités de transport, aux groupes de marchandises et d'après la subdivision trafic national/international.
- Ventilation des prestations de transport selon la distance parcourue et le volume de l'envoi.
- Tarifs pour la ventilation des prestations de transport selon la distance parcourue et le volume d'envoi, convertis en tarif par tkm.
- Calcul du chiffre d'affaires de chaque marché partiel.

La ventilation des prestations de transport entre les positions de l'indice (première étape) a pu être opérée approximativement pour divers marchés partiels à l'aide de la statistique des transports de marchandises de 1998. Des problèmes particuliers se sont posés pour les transports de chantier et pour les transports internationaux. Les résultats obtenus pour les transports de chantier n'étaient, dans l'ensemble, pas plausibles. Nous avons donc procédé à une estimation basée sur le total des véhicules-kilomètres, sur le total des tonnes transportées et sur divers coefficients, pour lesquels nous disposions de données comparatives dans la statistique des transports de marchandises de 1993. Cette estimation a donné un chiffre moins élevé pour les transports de chantier. Pour les activités des transporteurs suisses à l'étranger, nous avons procédé à une estimation basée sur le nombre de véhicules-kilomètres effectués à l'étranger.

La ventilation des transports par catégories de distances (deuxième étape) repose sur les résultats publiés de la statistique des transports de marchandises. La ventilation selon le volume de l'envoi, importante surtout pour les transports frigorifiques et les transports de colis de détail, nous a été fournie par une analyse spéciale de la statistique des transports de marchandises.

Les distances et les volumes des transports, qui varient d'un marché à l'autre, étant des facteurs importants de détermination des prix, nous avons consulté les tarifs

¹⁷ Office fédéral de la statistique: Les transports routiers de marchandises, Véhicules utilitaires suisses pendant les jours ouvrables en 1998, Neuchâtel 2001.

(troisième étape). C'était la seule façon d'obtenir une estimation acceptable de l'importance relative des chiffres d'affaires des différents marchés partiels.

Sur la base de tous ces éléments, les différents marchés partiels ont pu être pondérés en fonction de leurs chiffres d'affaires (quatrième étape).

4.4.5 Attribution de facteurs de multiplication à certaines entreprises

Des facteurs de multiplication ont été attribués à certaines des entreprises interrogées dont le chiffre d'affaires est particulièrement élevé. Leurs prix acquièrent ainsi un poids plus important dans le calcul de l'indice.

Les transporteurs routiers nous ont fourni des données sur leur flotte de véhicules et sur le nombre moyen de véhicules qu'ils utilisent, y compris les conducteurs sous contrat. Le nombre de véhicules peut être considéré comme un indicateur de l'importance relative des chiffres d'affaires des transporteurs. Normalement, les grandes entreprises nous communiquent un plus grand nombre de prix que les petites entreprises, de sorte que leur importance sur le marché se reflète dans le calcul de l'indice. Mais il existe des entreprises aux activités très homogènes qui ne nous communiquent qu'un petit nombre de prix et auxquelles il est nécessaire d'attribuer un facteur de multiplication.

Pour les transports ferroviaires, les produits des compagnies et des business units des CFF ont été utilisés comme indicateurs de leur importance respective. Un facteur de multiplication a été attribué à certaines compagnies et à certaines business units.

4.5 Etendue du relevé

Nos fournisseurs de données sont principalement des entreprises de transport, c'est-à-dire des entreprises qui offrent des prestations de transport sur le marché.

Mais des relevés ont été effectués également auprès de certains demandeurs de prestations de transport, à savoir:

- les expéditeurs de transports internationaux, qui jouent un rôle important dans les transports internationaux de colis de détail. Les petites et moyennes entreprises qui effectuent des transports internationaux se sont spécialisées plutôt dans les transports de chargements complets.
- les grandes sociétés pétrolières, qui ont abandonné une grande partie de leurs propres flottes de véhicules et qui recourent désormais à des entreprises de transports spécialisées. Pour les transports de produits pétroliers, le fait de s'adresser aussi aux demandeurs de transports, et non pas seulement aux entreprises de transport, facilite les relevés.
- les grands distributeurs. Nous avons relevé les prix fixés par contrat entre les grands distributeurs et des entreprises de transport spécialisées. Les transports pour compte propre n'ont pas été considérés.
- quelques usines de gravier et de béton, pour les transports de béton. Le béton est livré franco chantier, mais les usines de béton et de gravier paient les transporteurs au prix du marché.

Nous disposons au total d'une centaine de fournisseurs de données, auprès desquels nous effectuons quelque 550 relevés de prix (tableau 11).

Pour les transports routiers, le nombre d'entreprises et le nombre de relevés sont arrondis, car ils n'ont cessé d'évoluer, dès la phase de recrutement, en raison de fusions, de modifications de l'offre ou de changements d'interlocuteur.

Tableau 11: Fournisseurs de données et nombre de relevés de prix (état 2001/2002)

Modes de transport	Catégories de fournisseurs de données	Fournisseurs de données	Nombre de prix
Rail	Compagnies de chemins de fer	2	90
	Opérateurs	3	100
	Total	5	190
Route	Entreprises > 100 véhicules	12	75
	Entreprises 50-99 véhicules	20	115
	Entreprises 10-49 véhicules	40	130
	Entreprises 1-9 véhicules	20	45
	Total	92	365
Rail + Route		97	555

5 Publication

Les résultats, une fois établis de façon définitive, sont publiés sous différentes formes.

Tableaux

Ils sont remis sous forme de tableaux sur feuilles A4 aux utilisateurs dont les besoins se limitent à l'indice des prix des transports de marchandises. Les fournisseurs de données qui en font la demande reçoivent les tableaux dès leur parution, les autres les reçoivent avec les formulaires de relevé.

Publications courantes de la statistique des prix

Les résultats sont présentés dans la publication mensuelle de l'OFS sur l'indice des prix à la production et à l'importation. Les nouveaux résultats semestriels sont publiés dans le communiqué de presse relatif à l'indice des prix à la production et à l'importation.

Autres publications

Les résultats peuvent également paraître, entièrement ou partiellement, dans diverses publications périodiques, par exemple celles d'autres offices fédéraux ou de l'ASTAG.

Analyses à la carte

Des analyses à la carte peuvent être réalisées sur demande, si la base de données s'y prête. Un émolument est perçu pour les analyses dont la réalisation demande des moyens importants.

6 Indices des coûts des transports

6.1 Différence entre l'indice des prix et l'indice des coûts

Les indices des prix montrent l'évolution des prix du marché dans le domaine des transports. Il s'agit des prix qui sont effectivement payés sur le marché en fonction de l'offre et de la demande.

Les indices des coûts montrent l'évolution des coûts que les entreprises supportent pour fournir leurs prestations de transport, c'est-à-dire l'évolution des prix des carburants, des réparations, des assurances, des salaires, des charges salariales, des impôts et des redevances. L'indice des coûts des transports peut s'interpréter comme l'indice des prix des biens et des services que les entreprises de transport utilisent pour exercer leurs activités. Les coûts des entreprises de transport et les prix des transports sur le marché peuvent temporairement évoluer de façon divergente.

6.2 L'indice des coûts des transports de l'ASTAG

L'association suisse des transports routiers ASTAG publie des données sur l'évolution des coûts d'utilisation des véhicules utilitaires. Ces données s'appuient sur les tables qui servent au calcul des coûts des différentes catégories de véhicules. Vingt-neuf positions de coûts sont considérées pour chaque catégorie de véhicules (tableau 12).

Pour établir la courbe de l'évolution des coûts, il faut considérer l'évolution de chaque position. L'évolution des coûts de chaque type de véhicule résulte de l'évolution de l'ensemble des positions. L'indice de l'ASTAG considère, en fonction de leur importance respective, les coûts propres de 21 types de véhicules répartis en 6 catégories. L'indice de l'ASTAG permet donc de mesurer l'évolution des prix de revient moyens de tous les véhicules utilisés par les transporteurs.

L'indice des coûts de l'ASTAG est actuellement en cours de révision totale.

6.3 L'indice CSFC de renchérissement des transports par camion dans la construction des routes nationales

La Coordination des services fédéraux de la construction et de l'immobilier (CSFC) publie un indice de renchérissement des transports par camion dans la construction des routes nationales (ci-après indice CSFC). Cet indice s'appuie sur la même base que l'indice des coûts de l'ASTAG. Des écarts s'observent toutefois entre les deux indices, pour les raisons suivantes:

Tableau 12: Coûts considérés dans l'indice des coûts par véhicule de l'ASTAG

Groupes de coûts	Positions	Exemples
A Coûts dépendant du kilométrage	7	Carburant, pneus, réparation, RPLP
B Frais de personnel de conduite	7	Salaires du chauffeur, du remplaçant chauffeur et du manutentionnaire, frais salaires accessoires
C Frais communs d'exploitation	10	Impôts, assurances, garage, amortissements
D Frais communs d'administration	5	Salaires et frais communs logistique et administration, intérêts sur fonds de roulement
A+B+C+D Prix de revient	29	

- (a) L'indice CSFC concerne uniquement les camions basculants et non l'ensemble des véhicules.
- (b) Les coûts pris en compte dans l'indice de l'ASTAG ne sont pas tous reconnus par la CSFC comme donnant droit à la compensation du renchérissement.
- (c) Pour certaines positions de coûts, le calcul s'appuie sur des bases différentes.

L'indice CSFC reste la référence reconnue pour le calcul du renchérissement pour les transports dans la construction des routes nationales. Il a été utilisé également comme base d'indexation pour d'autres contrats de transport avec clause d'indexation.

6.4 Bases d'indexation pour les contrats de longue durée

Les contrats de transport de longue durée (par exemple 5 ans) comportent souvent une clause d'indexation qui prévoit l'adaptation au renchérissement des montants inscrits dans le contrat. La question se pose alors de savoir s'il faut mesurer le renchérissement d'après un indice des prix ou d'après un indice des coûts.

Baser l'indexation sur l'indice des prix revient à adapter le contrat aux conditions courantes du marché.

Baser l'indexation sur l'indice des coûts signifie que les prix négociés lors de la conclusion du contrat ne changeront pas en fonction de l'évolution du marché des transports mais seulement si les conditions évoluent sur le marché où le transporteur s'approvisionne.

Le choix de l'indice appartient aux parties contractantes. Dans la construction, il existe des règles claires qui indiquent les cas où l'on recourt à l'indice des prix et ceux où l'on recourt à l'indice des coûts.

Les indices de prix sont utilisés pour adapter les montants lors des planifications avant la conclusion du con-

trat. Ils permettent d'actualiser constamment les coûts estimatifs du projet de construction.

Les indices de coûts sont utilisés pour adapter les montants entre le moment où le contrat est conclu et le moment où l'on fait le décompte des coûts de construction.

Le secteur de la construction dispose d'instruments d'indexation élaborés. Les règles appliquées dans ce secteur ne peuvent toutefois pas être transposées dans toutes les autres branches.

6.5 Indices applicables aux transports de chantier

Les indices des prix et des coûts des transports de marchandises jouent un rôle important dans les règles de calcul des variations des prix dans la construction, fixées par la Coordination des services fédéraux de la construction et de l'immobilier (CSFC). Le tableau 13 montre les règles applicables:

Pour les chantiers dont les coûts sont établis d'après l'indice des coûts de production (ICP), le maître d'ouvrage n'est directement lié par contrat qu'avec l'entrepreneur. Les transports de chantier se font au prix du jour. Comme les matériaux et les autres moyens de construction, qui sont indexés d'après des indices de prix, les transports de chantier sont indexés d'après l'indice des prix des transports de marchandises, branche transports de chantier.

Pour les gros contrats de plus de 5 millions de francs et d'une durée de plus de deux ans, le volume de transport est généralement important. Le transporteur est alors associé au projet de construction (contrat de sous-traitance ou consortium) ou chargé des opérations de transport directement par le maître d'ouvrage. Dans ce cas, on procède à un appel d'offres pour l'ensemble des opérations de transport. Après la conclusion du contrat, les transports sont indexés, comme les travaux de construction, d'après un indice de coûts. On utilise l'indice de renchérissement des transports par camion dans la construction des routes nationales.

Tableau 13: Indices applicables aux transports de chantier

Indices	Modes d'indexation du décompte de construction	Types de contrat
Indice des prix des transports de chantier	Indice des coûts de production (ICP) de la Société suisse des Entrepreneurs (SSE)	Contrats dans le secteur principal de la construction, d'un montant supérieur à 2 millions de francs environ, pour lesquels il existe une catégorie de travaux dans l'ICP, et pour des constructions dont la durée ne dépasse pas deux changements d'année.
Indice des coûts des transports pour camions basculants	Méthode de l'indice spécifique d'ouvrage (MIS)	Contrats d'un montant supérieur à 5 millions de francs environ, pour lesquels il n'existe pas de catégorie de travaux dans l'ICP, et pour des constructions dont la durée dépasse deux ans.

Annexes

Annexe 1	Exportations et importations de prestations de transport dans la comptabilité nationale
Annexe 2	Formulaires de relevé: <ul style="list-style-type: none">- Transports routiers (sans les transports de chantier)- Transports de chantier par la route- Transports ferroviaires
Annexe 3	Nomenclature CPA : Transports de marchandises ferroviaires et routiers
Annexe 4	Commentaires sur les positions considérées et les positions non considérées
Annexe 5	Sélection et recrutement des fournisseurs de données

Annexe 1 : Exportations et importations de prestations de transport dans la comptabilité nationale

Transport	Origine et destination	Traitement dans la comptabilité nationale	Traitement dans l'indice des prix des transports de marchandises
Transport en Suisse de marchandises suisses	Origine: Suisse Destination: Suisse	<u>Transporteur résident:</u> Service produit en Suisse pour la Suisse. <u>Transporteur non-résident:</u> Service produit à l'étranger pour la Suisse. Il s'agit d'une importation de service. L'importance de ces transports est minime à cause de l'interdiction du cabotage.	Considééré. Non considéré.
Transport de marchandises suisses achetées par des étrangers	Origine: Suisse Destination: étranger	<u>Transporteur résident:</u> Service entièrement produit en Suisse, car effectué par une entreprise résidente. Le transport du lieu d'origine à la frontière suisse est un service produit pour la Suisse (définition du prix d'exportation de la marchandise à partir de la frontière suisse ¹), le transport de la frontière suisse à la destination est un service produit pour l'étranger. Seule cette partie du transport est considérée comme une exportation de service. <u>Transporteur non-résident:</u> Service entièrement produit par une entreprise non-résidente. Le transport du lieu d'origine à la frontière suisse est un service acheté par des Suisses (définition du prix d'exportation de la marchandise à partir de la frontière suisse ¹). C'est une prestation de transport importée. Le transport de la frontière suisse à la destination est un service produit à l'étranger et acheté par l'étranger. Il ne concerne pas l'économie suisse.	Considééré. Non considéré.
Transport de marchandises étrangères achetées par des Suisses	Origine: étranger Destination: Suisse	<u>Transporteur résident:</u> Service entièrement produit par une entreprise résidente. Le transport du lieu d'origine (à l'étranger) à la frontière suisse est considéré comme une exportation de service (définition du prix d'importation de la marchandise à partir de la frontière suisse ² ; la prestation de transport est achetée par le producteur étranger de la marchandise). Le transport de la frontière suisse à la destination (acheteur) en Suisse est un service produit pour la Suisse. <u>Transporteur non-résident:</u> Service entièrement produit par une entreprise non résidente. Le transport du lieu d'origine à la frontière est considéré comme un service produit à l'étranger pour l'étranger (définition du prix à l'importation ² de la marchandise à partir de la frontière suisse). Le transport de la frontière suisse à la destination est une importation de service.	Considééré. Non considéré.
Transport de transit	Origine: étranger Destination: étranger	<u>Transporteur résident:</u> Le transport est une exportation de service car il est effectué pour un étranger. <u>Transporteur non résident:</u> Le transport est un service produit à l'étranger pour l'étranger.	Considééré. Non considéré.

¹ Correspond au prix fob (free on board).

² Correspond au prix cif (cost, insurance, freight). Le prix fob serait également possible.

Annexe 2



Bundesamt für Statistik
Office fédéral de la statistique
Ufficio federale di statistica
Uffizi federal da statistica

Indice des prix à la production:
transports de marchandises

Formulaire de relevé
Transports routiers
(sans les transports de chantier)

Service statistique chargé du relevé

Responsable du relevé

Téléphone

Fax

E-Mail

Alex Kuster, Office fédéral de la statistique,
2010 Neuchâtel

032 / 713 61 44

032 / 713 63 41

alex.kuster@bfs.admin.ch

Relevé

Relevé		Délai		
Mois	Année	Jour	Mois	Année

Entreprise interrogée

Veuillez remplir les rubriques suivantes.

Nom de l'entreprise

Rue

Adresse

Collaborateur / trice

Téléphone

Téléfax

E-Mail

Le responsable du relevé est prêt à répondre à toutes vos questions.



Marchandise transportée		
Genre de marchandise, p. ex. Fourrages	Genre de marchandise	
Caractéristiques du véhicule		
Veuillez marquer d'une croix l'engin qui a servi au transport de la marchandise.	Pont bâché Pont non bâché Conteneur Semi-remorque Plateau amovible Véhicule frigorifique Citerne Autre (lequel?)	
Caractéristiques de la marchandise		
Les caractéristiques de la marchandise transportée peuvent influencer sur les conditions de chargement ou de transport. Veuillez marquer d'une croix ce qui convient.	Petits conteneurs Envoi groupé Chargement complet Produits dangereux Liquide Marchandises en vrac Autre (laquelle?)	
Quantité transportée		
Veuillez indiquer la quantité transportée dans l'unité de mesure qui convient.	Poids en t. Volume en m ³ ou en l Nombre de palettes Conteneurs à roulettes quantité Surface de chargement en m ² Nombre de conteneurs Autre unité de mesure (laquelle?)	
Trajet		
Veuillez indiquer la destination et la distance du transport. Indiquez si nécessaire le nombre de chargements et de déchargements intermédiaires.	Lieu de chargement Lieu de déchargement Distance simple en km Nombre de chargem. interméd. Nombre de décharg. interméd.	
Prestations		
Veuillez marquer d'une croix les prestations comprises dans le transport.	Mise à disp. de l'engin de trans. Chargement / déchargement Grue de chargement Assurance complémentaire Formalités douanières Logistique Autres (lesquelles?)	
Qualité		
Veuillez indiquer les exigences de qualité particulières que le transport doit remplir.	Transport normal (48 h) Transport rapide (24 h) Transport express Transport selon itinéraire Autres (lesquels?)	
Client		
Veuillez indiquer le type de client. Pour vous faciliter l'identification ultérieure du transport, vous pouvez indiquer aussi le numéro de client et le numéro de commande.	Client régulier Client occasionnel Numéro de client Numéro de commande	
Genre de commande		
Veuillez marquer d'une croix le genre de commande dont il s'agit	Contrat de plusieurs transports Transport unique	

Veuillez indiquer le prix effectif de la prestation de transport (pas vos tarifs)

Seul le prix net est nécessaire pour la statistique. Si cela vous facilite la tâche, vous pouvez distinguer entre le prix du transport, prestations ordinaires comprises, et le prix des prestations supplémentaires facturées séparément.

Prix du transport, prestations ordinaires comprises
 + *Prestations supplémentaires facturées séparément*
 - *Rabais*
 = *Prix net, TVA non comprise*

Les prix sont à indiquer TVA non comprise.

Année	Période	Transport, prestations ordinaires comprises	Prestations facturées séparément	Prix net
2001	Avril			
	Octobre			
2002	Avril			
	Octobre			
2003	Avril			
	Octobre			
2004	Avril			
	Octobre			

Nous vous remercions de votre coopération.

Les noms et les données des entreprises ayant participé au relevé seront traités confidentiellement, conformément aux dispositions très strictes de la Confédération en matière de protection des données. Les données publiées ne permettront en aucun cas de tirer des renseignements sur les entreprises ayant participé au relevé.

Service statistique chargé du relevé

Responsable du relevé

Téléphone

Fax

E-Mail

Alex Kuster, Office fédéral de la statistique, 2010
Neuchâtel

032 / 713 61 44

032 / 713 63 41

alex.kuster@bfs.admin.ch

Relevé

Relevé		Délai		
Mois	Année	Jour	Mois	Année

Entreprise interrogée

Veuillez remplir les rubriques suivantes.

Nom de l'entreprise

Rue

Adresse

Collaborateur/trice

Téléphone

Fax

E-Mail

Le responsable du relevé est prêt à répondre à toutes vos questions.

Produit transporté

Veuillez marquer d'une croix le type de produit transporté

Matériaux d'excavation
Gravier
Matériaux de construction
Béton
Revêtement
Déchets de chantier
Autre (lequel)

Caractéristiques du véhicule

Veuillez marquer d'une croix le type de véhicule qui a servi au transport

Benne basculante à 2 essieux
Benne basculante à 3 essieux
Benne basculante à 4 essieux
Semi-remorque basculant
Véhicule benne
Véhicule pour conteneur
Camion malaxeur
Autre (lequel)

Décompte

Veuillez indiquer le mode de facturation du transport

Tarif à forfait
Décompte horaire
Benne (taille en m³)
Conteneur (Taille en m³)
Autre unité (laquelle)

Quantité transportée

Veuillez indiquer la quantité transportée, dans l'unité de mesure qui convient.

Volume en m³
Poids en t.
Heures
Nombre de bennes/conteneurs
Nombre de chargements
Autre unité (laquelle)

Trajet

Veuillez indiquer la destination et la distance du transport.

Lieu de chargement
Lieu de déchargement
Trajet simple en km

Prestations

Veuillez marquer d'une croix les prestations comprises dans le transport.

Chargement mécanisé
Mise à disp. de bennes
Mise à disp. de conteneurs
Util. d'une benne isotherme
Util. d'une grue de chargement
Util. pompe à béton (longueur)
Util. tapis roulant (longueur)
Autres (lesquelles)

Client

Veuillez indiquer le type de client. Pour vous faciliter l'identification ultérieure du transport, vous pouvez indiquer aussi le numéro de client.

Client régulier
Client occasionnel
Numéro de client
Numéro de commande

Genre de commande

Veuillez marquer d'une croix le genre de commande dont il s'agit

Contrat de plusieurs transports
Transport unique

Veuillez indiquer le prix effectif de la prestation de transport (pas le prix selon vos tarifs)

Seul le prix net est nécessaire pour la statistique. Si cela vous facilite la tâche, vous pouvez faire la distinction entre le prix du transport, prestations ordinaires comprises, et le prix des prestations supplémentaires facturées à part.

Prix du transport, prestations ordinaires comprises
 + *Prestations supplémentaires facturées à part*
 - *Rabais*
 = *Prix net, TVA non comprise*

La TVA ne doit pas être comprise dans les prix que vous indiquez.

N'oubliez pas, s'il vous plaît, qu'en donnant leurs caractéristiques, vous avez défini précisément les prestations de transport types que vous effectuez. Vérifiez que les prix indiqués pour la période sous revue sont ceux de prestations absolument identiques.

Dans le cas des transports de chantier, il est fréquent que, d'une fois à l'autre, la prestation du transporteur ne soit pas totalement identique à celle qu'il a indiqué initialement. Les transports effectués n'en sont pas moins de même nature; ils sont aussi facturés sur la base de tarifs et d'un système de rabais comparables. Dans ce cas, indiquez le prix que coûterait maintenant le transport défini précédemment (en tenant compte des nouveaux tarifs et des rabais accordés à présent pour de tels mandats).

Année	Période	Prix du transport, y c. prestations ordinaires	Prestations facturées séparément	Prix net
2001	Avril			
	Octobre			
2002	Avril			
	Octobre			
2003	Avril			
	Octobre			
2004	Avril			
	Octobre			

Nous vous remercions de votre collaboration.

Les noms et les données des entreprises ayant participé au relevé seront traitées confidentiellement, conformément aux dispositions très strictes de la Confédération en matière de protection des données. Les données publiées ne permettront en aucun cas de tirer des renseignements sur les entreprises ayant participé au relevé.

Service statistique chargé du relevé

Responsable du relevé

Téléphone

Fax

E-Mail

Alex Kuster, Office fédéral de la statistique, 2010
Neuchâtel

032 / 713 61 44

032 / 713 63 41

alex.kuster@bfs.admin.ch

Relevé

Relevé		Délai		
Mois	Année	Jour	Mois	Année

Entreprise interrogée

Veuillez remplir les rubriques suivantes.

Nom de l'entreprise

Rue

Adresse

Collaborateur/trice

Téléphone

Fax

E-Mail

Le responsable du relevé est prêt à répondre à toutes vos questions.

Genre de marchandise, p. ex. fourragers

Genre de marchandise

Caractéristique de la marchandise transportée et des unités de transport

Les caractéristiques énumérées ci-contre sont importantes pour l'attribution du transport à une position de l'indice. Veuillez marquer d'une croix ce qui convient.

Réglage obligatoire de température
Produits pétroliers en wagons-citernes
Conteneurs / caisses mobiles / semi-remorques
Colis de détails
Produits dangereux
Marchandises en vrac
Marchandises variées
Pièces détachées (p. ex tubes en acier)
Bois
Autres (lesquelles?)

Caractéristiques du véhicule

Veuillez indiquer le type de véhicule utilisé pour le transport.

Type de wagon (p. ex. Uacs)
Caractérisation (p. ex. wagon-silo)
Nombre d'essieux
Longueur
Poids total en t
Autres indications (lesquelles?)

Quantité transportée

Veuillez indiquer la quantité transportée dans l'unité de mesure qui convient.

Train complet
TWCI
Nombre d'unités
Poids en t
Autre unité (laquelle?)

Trajet

Veuillez donner les indications nécessaires sur la destination et la distance du transport et sur les éventuels parcours à vide pris en compte dans le prix.

Trafic intérieur
Exportation/importation/transit
Lieu de chargement
Lieu de déchargement
Distance de transport en km
Transfert obligatoire en km
Parcours obligatoire à vide en km

Prestations

Veuillez marquer d'une croix les prestations comprises dans le transport

Infrastructure (chargement/terminal)
Transfert de et vers une voie de raccordement
Mise à disposition des wagons
Moyens de chargement
Chargement/déchargement
Assurance
Formalités douanières
Autre (laquelle?)

Caractéristiques de qualité

Veuillez indiquer de quelle manière le transport est effectué.

Trafic régulier (R 329.1)
Train complet circulant selon horaire
Train spécial
Autre (laquelle?)

Client

Veuillez indiquer le type de client. Pour vous faciliter l'identification ultérieure du transport, vous pouvez indiquer aussi le numéro de client et le numéro de commande.

Client régulier
Client occasionnel
Numéro de client
Numéro de commande

Veuillez indiquer le prix effectif de la prestation de transport (pas le prix selon vos tarifs)

Seul le prix net est nécessaire pour la statistique. Si cela vous facilite la tâche, vous pouvez faire la distinction entre le prix du transport, prestations ordinaires comprises, et le prix des prestations supplémentaires facturées à part.

Prix du transport, prestations ordinaires comprises
 + *Prestations supplémentaires facturées à part*
 - *Rabais*
 = *Prix net, TVA non comprise*

La TVA ne doit pas être comprise dans les prix que vous indiquez.

Année	Période	Prix du transport, y c. prestations ordinaires	Prestations facturées séparément	Prix net
2001	Avril			
	Octobre			
2002	Avril			
	Octobre			
2003	Avril			
	Octobre			
2004	Avril			
	Octobre			

Nous vous remercions de votre collaboration.

Les noms et les données des entreprises ayant participé au relevé seront traitées confidentiellement, conformément aux dispositions très strictes de la Confédération en matière de protection des données. Les données publiées ne permettront en aucun cas de tirer des renseignements sur les entreprises ayant participé au relevé.

Annexe 3

Nomenclature CPA: Transports de marchandises ferroviaire et routiers

60.10.2	Transport ferroviaire de marchandises
60.10.21	Transport ferroviaire frigorifique
60.10.22	Transport ferroviaire de produits pétroliers
60.10.23	Transport ferroviaire d'autres vracs liquides ou gazeux
60.10.24	Transport ferroviaire de marchandises conteneurisées
60.10.25	Transport ferroviaire de courrier
60.10.26	Transport ferroviaire de marchandises en vrac sec
60.10.27	Transport ferroviaire d'autres marchandises
60.24	Transports routiers de marchandises
60.24.1	Transport routier de marchandises spécialisé
60.24.11	Transport routier frigorifique
60.24.12	Transport routier de produits pétroliers
60.24.13	Transport routier d'autres vracs liquides ou gazeux
60.24.14	Transport routier de marchandises conteneurisées
60.24.15	Transport routier de meubles
60.24.16	Transport routier de marchandises en vrac sec
60.24.17	Transport routier spécialisés n.c.a.
60.24.2	Transport routier de marchandises non spécialisé
60.24.21	Transport routier de courrier
60.24.22	Transport routier de marchandises non spécialisé n.c.a.
60.24.3	Location de camions avec conducteur

CPA = Classification statistique des produits associée aux activités (Union Européenne)

Source: Eurostat, CPA Edition 1996

Annexe 4 : Commentaires sur les positions considérées et les positions non considérées

Transport ferroviaire

Transport ferroviaire frigorifique (CPA 60.10.21)

Au début, il était prévu de considérer les transports frigorifiques par le rail et par la route. Mais les premiers relevés ont montré que les transports frigorifiques par le rail ne représentent qu'un très petit segment de marché, avec une offre et une demande limitée. Nous avons donc renoncé à poursuivre les relevés dans ce domaine.

Transport ferroviaire de produits pétroliers (CPA 60.10.22)

Nos relevés portent sur les transports de produits pétroliers par wagons-citernes et par trains complets entre les raffineries, les ports intérieurs et les grands dépôts de produits pétroliers. Les compagnies de chemins de fer se livrent dans cette branche à une forte concurrence depuis l'introduction du libre accès.

Le trafic par wagons complets isolés (TWCI) n'est pas pris en considération dans cette branche, bien qu'ils jouent un certain rôle.

Le nombre de relevés de prix est pour le moment insuffisant pour nous permettre de faire une distinction entre les transports nationaux et internationaux.

Transport ferroviaire d'autres vrac liquides ou gazeux (CPA 60.10.23)

La position CPA «Transport ferroviaire d'autres vrac liquides ou gazeux» n'est pas traitée comme une position à part. Outre les produits dangereux, il s'agit essentiellement de produits alimentaires. Les quelques relevés ayant trait à ces transports sont attribués à la position 60.10.272.

On a envisagé d'intégrer dans cette position les transports de produits dangereux. Mais ceux-ci sont également transportés dans d'autres véhicules.

Transport combiné non accompagné (CPA 60.10.241)

Le transport combiné non accompagné figure dans la nomenclature CPA comme transport ferroviaire, bien qu'il s'agisse par définition d'une combinaison de plusieurs modes de transport. Nous n'avons pas élargi cette position pour plusieurs raisons:

- Le prix total du transport dépend fortement de la part respective du parcours effectuée par chaque mode de transport. On obtient des données plus faciles à interpréter si l'on ne considère que la partie ferroviaire du transport.
- Pour le transport ferroviaire, il existe des opérateurs spécialisés qui se chargent des prestations de terminal à terminal. Il serait difficile de trouver des fournisseurs de données pour toutes les combinaisons de modes de transport.

Cette position comprend le transport combiné non accompagné (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) de terminal à terminal, y compris les services aux terminaux. Les parcours routiers initiaux et finaux ne sont pas compris dans les relevés de prix du transport combiné.

Dans le transport combiné non accompagné, seuls les transports internationaux sont considérés car les transports combinés nationaux sont encore insignifiants.

Transport combiné accompagné (CPA 60.10.242)

Dans le transport combiné accompagné, on prend en considération les prestations de terminal à terminal, comme dans le transport combiné non accompagné. La place du chauffeur est comprise dans le prix.

Jusqu'ici, aucun transport national n'a été considéré dans le transport combiné accompagné. Si les offres de transports créées lors de la fermeture temporaire du tunnel routier du Gotthard (du 21 octobre au 20 décembre 2001) devaient subsister à long terme, on pourrait considérer également les transports nationaux.

Transport ferroviaire de marchandises en vrac sec (CPA 60.10.26)

Les transports par wagons-silos constituent un marché partiel spécialisé. Il s'agit de transports de marchandises en vrac qui nécessitent des installations de transbordement spéciales (souvent déchargement pneumatique). Il est difficile de marquer clairement la limite entre ces transports et, d'une part, les transports par wagons-citernes, d'autre part, les wagons couverts à déchargement par gravité. On a estimé dès le départ que les transports par wagons-silos ne pourraient pas être considérés comme une position à part. Mais il est apparu lors des relevés que ces transports sont relativement nombreux surtout dans les transports ferroviaires, d'où nous sont parvenus la plupart des relevés correspondants. Comme

ils englobent plusieurs catégories de wagons, dont une partie seulement est classée comme wagons-silos, ils sont attribués à la position 60.10. 272.

Wagons couverts standard (CPA 60.10.271)

Il s'agit ici des transports traditionnels par wagons complets isolés (TWCI) pour des clients qui disposent de voies de raccordement. Sont également considérés les wagons utilisés dans le cadre de Cargo Domicile pour les colis de détail qui effectuent le parcours principal par le rail et les parcours initiaux et finaux par la route. Ces transports constituent une consommation intermédiaire pour les opérateurs de Cargo Domicile. Ils sont néanmoins pris en considération dans les relevés.

Les transports en wagons couverts standard sont considérés séparément pour les transports nationaux et pour les transports internationaux.

Autres catégories de wagons (CPA 60.10.272)

Les autres catégories de wagons se répartissent en trois grands groupes:

- Wagons ouverts utilisés dans les transports traditionnels par wagons complets isolés (TWCI)
- Wagons plats pour les transports de bois et de métaux
- Wagons spéciaux tels que les wagons à déchargement par gravité.

Sont considérés les transports nationaux et internationaux.

Transports routiers

Transports réfrigérés, frigorifiques et isothermes (CPA 60.24.11)

Les transports réfrigérés, les transports frigorifiques et les transports isothermes sont généralement offerts par les mêmes entreprises. Les véhicules réfrigérés peuvent en principe être utilisés également pour d'autres transports, et c'est souvent le cas sur les parcours de retour (véhicules vides des mêmes clients). Cela permet d'atteindre des taux d'utilisation plus élevés, ce qui influe sur les prix des transports réfrigérés. L'indice des prix ne considère toutefois que les transports qui nécessitent effectivement un véhicule réfrigéré.

Transports de produits pétroliers par camions-citernes (CPA 60.24.12)

On peut distinguer ici entre deux grands groupes de transports:

- Les livraisons de mazout aux ménages et aux entreprises
- Les livraisons de carburants aux stations d'essence.

Les livraisons de mazout sont très souvent des transports pour compte propre effectués par les fournisseurs de mazout. Les prix de ces transports ne sont pas considérés séparément.

Les livraisons aux stations d'essence sont effectuées par des transporteurs spécialisés. Le prix du transport est considéré indépendamment du prix du produit livré.

Nous effectuons des relevés et pour les transports de mazout et pour les transports de carburants. Les seconds sont un peu surreprésentés par rapport aux premiers.

Transports par conteneurs (CPA 60.24.14)

Le terme de «conteneur» recouvre une grande variété d'unités de transport qui ont en commun de pouvoir être mises à la disposition des clients indépendamment du véhicule tracteur. On peut les répartir, selon leur fonction, en deux groupes:

- Les conteneurs utilisés dans une chaîne de transport (rail et route, navigation intérieure ou en haute mer, éventuellement avec plusieurs modes de transport). Ils sont généralement utilisés pour faciliter le transbordement entre les divers modes de transport et pour assurer la sécurité des marchandises transportées.
- Les conteneurs que les transporteurs mettent à la disposition des chargeurs, qui les remplissent eux-mêmes. Ces conteneurs sont souvent utilisés pour les déchets (industrie et bâtiment). Il s'agit généralement de bennes ou de conteneurs à roulettes. Leur intérêt réside principalement dans le fait de pouvoir être prêtés sans le véhicule tracteur pour une période de chargement assez longue.

Cette position englobe les conteneurs traditionnels des transports maritimes et terrestres. Il peut s'agir de transports purement terrestres, mais il s'agit essentiellement de transports combinés route-rail et de transports en provenance et à destination des ports intérieurs.

Nous effectuons des relevés des transports par conteneurs seulement pour le trafic national. Mais, comme parcours initial et final, ils font en général partie d'une chaîne de transport du trafic international.

Transports de chantier (CPA 60.24.171)

Les véhicules utilisés dans les transports de chantier constituent un groupe très important de la rubrique «Autres véhicules spéciaux» de la CPA. C'est pourquoi un sous-groupe a été formé pour les transports de chantier. Il comprend les trois catégories de véhicules suivantes:

- Camions basculants pour le transport de matériaux d'excavation ou de gravier
- Véhicules pour le transport de déchets de chantier (généralement des camions basculants équipés d'un engin pour le chargement d'une benne ou d'un conteneur)
- Véhicules pour le transport de béton ou de revêtements de chaussée (très souvent des camions basculants spéciaux).

Beaucoup d'autres types de véhicules sont utilisés pour livrer des produits aux chantiers. Ces transports peuvent être classés comme transports de colis, transports par camions-citernes, transports par camions-silos ou autres transports spéciaux. Ils apparaissent dans les catégories de véhicules correspondantes.

Autres types de véhicules, autres véhicules spéciaux (CPA 60.24.172)

Cette position comprend surtout les camions-citernes et les camions-silos ainsi que les véhicules à plate-formes surbaissées pour transports spéciaux.

Transports de colis de détail (CPA 60.24.2)

Les transports de colis de détail concernent, sur la route, essentiellement les transports terrestres par camions à pont. La taille de l'envoi n'est pas déterminé par le véhicule. Il peut s'agir de chargements complets, de chargements partiels ou de petits envois de détail. Les petits

envois transitent souvent par des plates-formes de transport, le parcours comprenant un trajet initial, un trajet principal et un trajet final. Pour les gros envois, la surface de chargement restante est comblée sans réorganiser l'ensemble du transport. Les petits transporteurs doivent souvent se spécialiser dans les transports de chargements complets ou dans les parcours initiaux et finaux de colis de détail. Les gros transporteurs acceptent les envois de toutes tailles.

Pour les transports de colis de détail, nous considérons aussi bien les transports nationaux que les transports internationaux.

Route: location de camions avec chauffeur (CPA 60.24.3)

La CPA comprend une position à part pour les conducteurs sous contrat. Ceux-ci ne concluent pas directement des contrats de transport avec des clients mais mettent un véhicule et son chauffeur à la disposition d'un client unique, à des conditions convenues. Le client est généralement une entreprise de transport. Les transports effectués dans le cadre de ces contrats constituent des consommations intermédiaires à l'intérieur de la branche des transports. Ils sont contenus dans les paquets de prestations des entreprises de transport qui recourent aux conducteurs sous contrat.

Rail et route: envois postaux (CPA 60.10.25, 60.24.21)

Les envois postaux constituent un service spécialisé de porte à porte, institutionnellement délimité, qui ne peut que partiellement être assimilé aux transports de marchandises. L'indice des prix des transports de marchandises est conçu de façon à pouvoir intégrer au besoin une position pour les «services de colis». Une telle position n'existe pas pour le moment. Les transports ferroviaires incluent des transports de conteneurs postaux.

Annexe 5 : Sélection et recrutement des fournisseurs de données

Transports routiers

Nous disposons de deux listes d'adresses, celle du Registre des entreprises et des établissements et celle de l'ASTAG. Le Registre des entreprises et des établissements permet de ventiler les entreprises selon leur taille (mesurée en nombre d'emplois) et selon les régions. Il comprend toutes les entreprises pouvant être considérées comme des entreprises de transport pures. L'attribution d'une entreprise à la position 60.24 de la NOGA (Transports routiers de marchandises) ne signifie pas que cette entreprise possède une flotte de véhicule.

La liste d'adresses de l'ASTAG comprend tous les membres de l'association. L'affiliation à l'ASTAG étant facultative, la liste n'est pas exhaustive. Elle comprend également beaucoup d'établissements qui ne font pas partie de la branche mais qui possèdent une flotte de véhicules (p. ex. les services de voirie). La taille des entreprises est mesurée d'après le nombre de véhicules, mais elle est systématiquement sous-estimée car les cotisations des membres sont fonction du nombre de véhicules. L'avantage de la liste de l'ASTAG est qu'elle permet de ventiler grossièrement les entreprises par branches.

Nous n'avons contacté que des entreprises possédant au moins dix véhicules. Les listes d'adresses ne nous ont finalement servi qu'à structurer notre approche du marché. Nous avons demandé aux entreprises que nous avons visitées de nous indiquer leurs principaux concurrents, et leurs réponses se sont avérées être une base plus utile que les listes d'adresses, notamment pour les transporteurs opérant sur des marchés régionaux (tout le trafic local).

Transports ferroviaires

Dans les transports ferroviaires, le nombre d'opérateurs est très limité. Pour les transports par wagons complets isolés (TWCI), il est suffisant de recueillir des données auprès des CFF, car ce sont eux qui gèrent l'ensemble du système.

Pour le trafic par trains complets et pour les transports internationaux, les CFF sont de loin le principal opérateur. Le libre accès a néanmoins permis à d'autres entreprises d'entrer sur le marché des transports ferroviaires. Le libre accès était encore à l'état naissant lors de la phase d'élaboration du présent indice. Nous avons relevé, par exemple, le cas d'un gros contrat de transport qui, lors du relevé pilote, a été choisi comme transport de référence par une compagnie donnée et qui, lors du premier relevé complet, était passé à une autre compagnie.

Pour le transport combiné accompagné, nous avons interrogé les plus gros opérateurs. Ici aussi, le marché est en pleine évolution. Les entreprises qui pratiquent le transport combiné achètent tantôt elles-mêmes leurs prestations ferroviaires, tantôt effectuent ces transports par l'intermédiaire des grands opérateurs.

Participation

La première réaction des entreprises de transport invitées à collaborer à cette nouvelle statistique a été généralement négative. Cela s'explique par plusieurs raisons:

- Les systèmes tarifaires du secteur des transports sont bien connus et sont utilisés comme base de calcul des coûts. Mais lorsqu'ils négocient une affaire avec un client, les transporteurs accordent souvent des rabais plus ou moins élevés, qui ne sont naturellement pas destinés à être rendus publics. Nous avons généralement pu convaincre les transporteurs – du moins ceux qui ont accepté le dialogue – qu'aucune donnée interne à l'entreprise ne serait divulguée dans le cadre de cette statistique.
- La phase d'élaboration de cette statistique a coïncidé avec la campagne de la votation sur la RPLP et avec la phase d'introduction de cette dernière. Les entreprises appréhendaient alors les conséquences de la RPLP et éprouvaient une certaine méfiance à l'égard de toutes les institutions de l'Etat. D'autres enquêtes ont aussi souffert de cette situation. Notre projet avait certes reçu le soutien de l'ASTAG mais non celui de tous ses membres, qui peuvent fort bien avoir une opinion indépendante.
- Après plusieurs années d'une récession qui a fait baisser les prix des transports, les entreprises craignaient qu'un indice des prix ne donne à leurs clients des arguments supplémentaires pour faire pression sur les prix.

Quelques transporteurs routiers parmi les plus importants n'ont pas accepté de participer à nos relevés. On observe par ailleurs une tendance à la concentration qui se manifeste surtout chez les transporteurs de colis de détail. Dans les années à venir, nous aurons donc à combler certaines lacunes du côté des transporteurs routiers et à tenir compte de ce mouvement de concentration.

Avec le libre accès au réseau, les transports ferroviaires sont actuellement en pleine mutation. Il faudra à l'avenir tenir compte de cette évolution structurelle, en persuadant d'autres entreprises de participer aux relevés. Bien que le nombre de relevés de prix soit d'ores et déjà relativement élevé, il faudra élargir encore notre cercle de fournisseurs de données.

Programme des publications de l'OFS

En sa qualité de service central de statistique de la Confédération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour tâche de rendre les informations statistiques accessibles à un large public.

L'information statistique est diffusée par domaine (cf. verso de la première page de couverture); elle emprunte diverses voies:

<i>Moyen de diffusion</i>	<i>N° à composer</i>	<i>Moyen de diffusion</i>	<i>N° à composer</i>
Service de renseignements individuels	032 713 60 11 info@bfs.admin.ch	Publications: information approfondie (certaines sont disponibles sur disquette/CD-Rom)	032 713 60 60 order@bfs.admin.ch
L'OFS sur Internet	www.statistique.admin.ch		
Communiqués de presse: information rapide concernant les résultats les plus récents	www.news-stat.admin.ch	Banque de données (accessible en ligne)	032 713 60 86 www.statweb.admin.ch

La Liste des publications mise à jour régulièrement, donne davantage de détails sur les divers moyens de diffusion. Elle se trouve sur Internet à l'adresse [>>Actualités>>Nouvelles publications](http://www.statistique.admin.ch).

Statistique des prix

Méthodes

- Le nouvel indice suisse des prix à la consommation: mai 2000 = 100. Aperçu des méthodes, Actualités OFS, Neuchâtel avril 2002.
- Indice des prix à la production et à l'importation, mai 1993 = 100. Bases, Berne 1995.
- Indice suisse des prix de la construction, octobre 1998 = 100. Bases (aperçu), Actualités OFS, Neuchâtel octobre 1999.

Résultats

- L'indice suisse des prix à la consommation (mensuel)
- Enquête de structure sur les loyers 1996.
 - Résultats détaillés, Berne 1998.
- Indice des prix à la production et à l'importation (mensuel)
- Prix à la production dans l'agriculture (mensuel)
- Prix du bois (trois fois par an)
- Indice des prix à la production et à l'importation d'un choix de produits de l'industrie de la construction (mensuel)
- Indice suisse des prix de la construction (semestriel)

L'indice des prix à la production pour les transports de marchandises indique l'évolution des prix des transports ferroviaires et routiers de marchandises en Suisse dans l'ensemble ainsi que dans les différents marchés partiels. Les prix sont relevés tous les semestres en avril et en octobre.

La présente publication décrit les bases méthodologiques du relevé et du calcul (le type de l'indice, la portée, les relevés des prix basés sur la notion des paquets de prestations typiques, le calcul, l'agrégation, la structure et la pondération). Elle donne aussi au lecteur un aperçu des bases légales, de l'utilité et des formes des publications. En outre, elle explique la différence entre les indices des prix et les indices des coûts dans le secteur des transports.