



Les Cahiers de l'Observatoire n°174, Juillet - Août 2001

### TRM : le manque de compétitivité de la France confirmé par une étude italienne

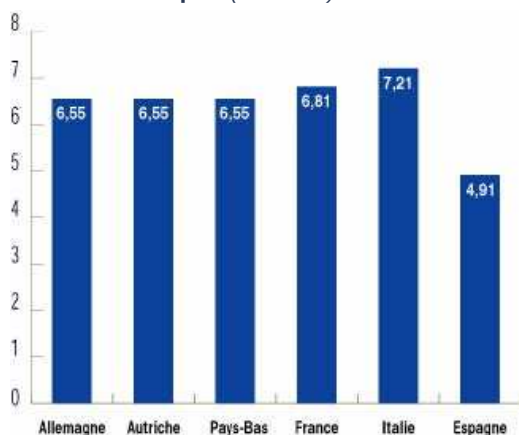
Plusieurs études du CNR ont nettement mis en évidence le déficit de compétitivité du pavillon français. Les surcoûts du TRM en France sont confirmés dans une étude élaborée à la demande du ministère des Transports italiens. Même s'il convient de manifester une certaine prudence à l'égard de la méthodologie et des résultats précis, les grandes tendances mettent cependant en évidence les forces et les faiblesses des différents pavillons européens ou, en tout cas, des principaux.

L'étude réalisée en Italie en 2000, à la demande du ministère des Transports et de la Navigation de ce pays, souligne une nouvelle fois les problèmes de compétitivité du pavillon français. Cette étude prend en compte les coûts suivants :

- coût d'achat du véhicule,
- entretien,
- coût de personnel,
- carburant,
- péages,
- assurances,
- taxes.

Sur le plan méthodologique, il s'agit de coûts normés, c'est à dire de coûts constatés mais qui ont subi une pondération pour rendre les choses comparables en matière de conditions d'exploitation ; cette pondération suppose le respect de la réglementation. Il s'agit d'un véhicule de 44 tonnes effectuant 100 000 kilomètres par an à une vitesse moyenne de 50 km/h. Ce dernier chiffre, qui peut paraître bas, est cependant assez voisin de la vitesse constatée en France si on la calcule sur la totalité des kilomètres annuels.

#### Coûts kilométriques (en francs)



Source : ministère des Transports italiens

Les coûts ont été initialement évalués en euro mais ramenés en francs pour une meilleure compréhension. Par ailleurs, il s'agit visiblement d'ordres de grandeur et il ne faut pas prendre ces chiffres à la lettre, d'autant qu'il s'agit de coûts recomposés. Il s'agit de coûts et non de prix. Le fait qu'un pays A affiche des coûts moyens recomposés supérieurs à ceux d'un pays B ne signifie pas pour autant que les prix du pays A seront nécessairement supérieurs à ceux du pays B ; la différence se fera sur les conditions d'exploitation réelles qui peuvent, selon les cas, faire varier les coûts autour de la moyenne recomposée. Pour parler clair, on sait qu'en Espagne et en Italie les règles sont moins respectées que dans d'autres pays et que, de ce fait, les coûts réels sont plus bas que les coûts recomposés. Inversement, la France, par exemple, se situant en tête des pays vertueux de ce point de vue, aura des coûts supérieurs.

Un autre moyen pour vérifier la pertinence des coûts consiste à examiner la situation financière des entreprises. On sait bien que dans la structure des coûts, les postes les plus importants concernent les coûts sociaux, d'une part, et les coûts de carburant, d'autre part. Pour la France, en moyenne, le coût de personnel est de l'ordre de 35% du coût total et le coût de carburant d'environ 20%. L'observation dans le ratio personnel/VA le poids des coûts de personnel. La France occupe le peloton de tête, suivi des Pays-Bas, de la Belgique, de l'Autriche, du Royaume-Uni, puis de l'Italie et enfin de l'Espagne. Au-delà des ordres de grandeur concernant les coûts, le classement en terme de compétitivité se confirme donc.

	VA/ CA	EBE/ VA	Personnel/ CA	Personnel/ VA	EBE/ CA
Pays-Bas	54	31	37	69	17
Autriche	47	37	30	63	17
Royaume-Uni	46	19	27	58	19
<b>France</b>	<b>38</b>	<b>22</b>	<b>29</b>	<b>78</b>	<b>8</b>
Belgique	37	35	24	65	13
Italie	34	55	15	45	19
Espagne	NC	62	NC	38	NC

Source : CCTN

Une troisième manière de recouper les ordres de grandeur de l'étude italienne sur les coûts consiste à analyser l'évolution de la part du pavillon français par rapport à ses concurrents européens. De ce point de vue, la dégradation française est générale sur tous les flux importants et la balance est déséquilibrée partout sauf encore en Italie où le pavillon national perd quand même 16 points (78% en 1991 et 62% en 1999).

La perte de compétitivité liée aux surcoûts apparaît clairement pour le TRM de notre pays. Notre part la plus faible concerne l'Espagne, tandis que notre part la plus importante concerne la Grande-Bretagne. Il faut sans doute mettre à part nos échanges avec les Pays-Bas compte tenu du pouvoir attractif des ports de ce pays qui drainent le pavillon néerlandais partout en Europe. En une dizaine d'années, nos pertes sont dramatiques et reflètent la dérive de la compétitivité française. Compétitivité handicapée essentiellement par les coûts sociaux et la fiscalité globale. Encore une fois, les résultats de l'étude italienne sont à prendre avec de très grandes précautions méthodologiques. Cependant, ce ne sont pas les ordres de grandeur, même grossiers, qui sont intéressants mais les grandes tendances constatées. Ces tendances confirment d'autres études menées ici ou là (y compris au CNR).

#### Evolution de la part du pavillon français en Europe

(pourcentage sur les TK)

	1991	1999
Allemagne	55	48
Belgique-Luxembourg	40	45
Espagne	52	43
Italie	78	62
Pays-Bas	27	25
Royaume-Uni	52	50
Total Europe	55	49

Sur le plan social, qui constitue donc le poste le plus coûteux, la France a dû faire face à deux facteurs de renchérissement : d'une part, l'augmentation des salaires, d'autre part, un meilleur respect de la réglementation. Une étude récente de l'ORT situé en Pays de la Loire confirme cet élément à partir du point de vue des conducteurs eux-mêmes.

#### Rémunération nette hors frais (en pourcentage)

	Décembre 95	Décembre 96	Décembre 97	Décembre 98	Décembre 99	Décembre 00
Moins de 6 000 F	8	8	3	2	2	0
6 à 7 000 F	46	38	28	22	14	7
7 à 8 000 F	33	44	48	48	43	29
Plus de 8 000 F	13	10	21	28	41	64

#### Non-respect de la réglementation (en pourcentage)

	Décembre 95	Décembre 96	Décembre 97	Décembre 98	Décembre 99	Décembre 00
Souvent	28	18	18	9	7	6
Rarement	72	82	82	91	93	94

Source : ORT Pays de la Loire

source : OBSERVATOIRE DES STRATÉGIES EUROPÉENNES CNT SES CCTN - IFRET

Gaston BESSAY