

ETUDES CNR EUROPE

Le TRM italien - résumé

Version du 10 juin 2014

La précédente version de l'étude CNR Italie réalisée courant 2009 et publiée en 2010 faisait état d'un pavillon italien en cours de modernisation, mais les évolutions dans le paysage économique des transports, telles que la récente suppression de la tarification routière obligatoire ou la concurrence des pays de l'Est de l'Europe, pesaient sur son avenir. L'étude n'intégrait pas les effets de la crise financière qui venait d'éclater aux Etats-Unis.

Quatre ans après cette étude, le CNR s'intéresse de nouveau à l'Italie dont la proximité, la taille et la complexité du pavillon motivent le choix du CNR. En effet, il est important de comprendre les facteurs œuvrant sur le pavillon italien qui, contrairement au pavillon français, affronte de façon plus directe la concurrence est-européenne dans un contexte économique difficile depuis 5 ans. La nouvelle étude réalisée entre octobre 2013 et février 2014 permet une comparaison de l'avant et de l'après-crise économique et met à jour les connaissances sur ce pavillon voisin souvent comparé au pavillon français. En plus du résumé de l'étude, ce présent document synthétique propose une comparaison avec la France des conditions d'exploitation, des coûts de revient et des coûts de personnel de conduite.

L'étude du TRM italien a été réalisée en partenariat avec l'expert en transports Philippe Auquier du cabinet d'études Conseil Energie et Transports. Elle est consultable sur le site internet du CNR : www.cnr.fr, rubrique Publications CNR, Europe. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter Alex Ugurlu au CNR, a-ugurlu@cnr.fr.

Cadrage économique général

Quatrième pays européen en termes de taille de population et de PIB, l'Italie semble pourtant être affaiblie économiquement dans un contexte difficile, non seulement depuis le début de la série de crises économiques de 2009 jusqu'en 2013, mais surtout depuis le difficile passage à l'économie tertiaire engagé à la fin des années 1980.

En effet, l'économie italienne repose sur des PME, souvent familiales et plutôt petites, qui s'adaptent mal à une économie de plus en plus mondialisée et ouverte. Les problèmes de compétitivité semblent avoir rattrapé ces entreprises dont la performance avait pourtant fait le succès du pays pendant les 30 glorieuses. De surcroît, la chute de la demande intérieure des dernières années ne facilite pas leur redressement. Néanmoins, l'Italie a su préserver une industrie manufacturière dynamique, contribuant encore, à plus de 20 % à la valeur ajoutée brute nationale, grâce à l'émergence de groupes industriels dans les secteurs de l'énergie, de la métallurgie et de l'habillement de luxe. Le tourisme pèse à hauteur de 10 % du PIB.

De nombreuses disparités entre régions persistent :

- le Nord-Ouest s'articulant autour de Milan, de Turin et de Gênes, riche et industriel ;
- le Centre-Est, s'appuyant au sud sur Rome et englobant Florence, Bologne et la Vénétie, bénéficie d'un tissu industriel important et d'une très forte activité touristique ;
- le « Mezzogiorno » au sud du pays, souffre d'un manque d'infrastructures et pâtit d'une économie souterraine très développée, avec comme conséquence des taux de chômage élevés.

Concernant son secteur des transports, l'atomisation est présente dans tous les domaines. Il existe une dizaine de ports maritimes internationaux, incapables de rivaliser avec les grands ports européens, deux hubs aériens internationaux, Milan et Rome, et un secteur ferroviaire, un des plus ouverts d'Europe, qui ne compte pas moins de 33 transporteurs actifs.

L'organisation et l'évolution de l'activité de TRM en Italie

Dans l'étude 2010, les données statistiques qui avaient connu une rupture méthodologique ne témoignaient pas du malaise que les professionnels du secteur du TRM évoquaient souvent. Avec un recul plus important, il est aujourd'hui possible d'illustrer statistiquement la chute de l'activité TRM italienne. En effet, selon Eurostat, l'activité de TRM a cédé plus de 30 % depuis 2008. Le TRM international, qui représentait plus de 20 % de l'activité totale en 2004, a été divisé par 3. L'activité nationale qui semblait bien résister à la crise en 2009 et 2010, a été gravement touchée pendant les deux années qui ont suivi. Finalement, entre 2008 et 2012, elle a baissé de 25 %.

Selon les experts du secteur, seuls les plus petits transporteurs, les TPE locales et les artisans appelés « padroncini » résistent encore, grâce notamment à des phénomènes de « clientélisme local » et à leurs relations de proximité. Les PME de transport souffriraient le plus.

Evolution du TRM* des pavillons français et italien							
Transport Total millions de t.km							
Pavillon	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	211 445	219 212	206 304	173 621	182 193	185 685	172 060
Italie	187 065	179 411	180 461	167 627	175 775	142 843	124 015
Transport National millions de t.km							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	182 753	191 388	181 879	156 021	164 325	168 242	156 079
Italie	155 425	152 406	151 823	145 610	149 248	127 681	111 785
Transport International millions de t.km							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France	28 692	27 824	24 425	17 600	17 868	17 443	15 981
Italie	31 640	27 004	28 638	22 018	26 528	15 161	12 230

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source : Eurostat

Cette situation s'explique par l'accumulation de plusieurs facteurs qui s'ajoutent à la morosité économique générale :

- Les petites industries disparaissent face à la concurrence internationale. A contrario, des grands groupes industriels plus performants émergent. Ces derniers ont un besoin conséquent de transport mais privilégient les plus grandes sociétés de TRM qui « optimisent » leurs coûts. Dans un marché de TRM très atomisé, avec trois fois plus d'entreprises qu'en France, sont alors exclues les PME de TRM italiennes qui n'ont pas les capacités de traiter en direct et qui sont, en tous cas, jugées trop chères. Il reste comme tractionnaires sous-traitants, les pavillons est-européens à bas coûts ou les « padroncini » qui arrivent finalement à survivre en baissant leurs marges.
- La concurrence des pays de l'Est de l'Europe est très importante en Italie en raison de sa proximité immédiate. Avec des coûts salariaux bas, les transporteurs de l'Est ont envahi le marché italien de transport international laissant aux transporteurs italiens uniquement les relations frontalières. Pour faire face à la concurrence des pavillons de l'Est, certains transporteurs italiens n'hésitent pas à avoir recours à des pratiques à la limite de la légalité.
- La mise en place de nouvelles contraintes telles que les conventions collectives de plus en plus généreuses et le système des « costi minimi » nuit à la compétitivité des entreprises italiennes et les pénalise face à leurs concurrents européens.
- Le transport national qui semblait être moins affecté a subi des baisses conséquentes en 2011 et 2012. L'application plutôt libérale du cabotage et du détachement est souvent citée comme la cause principale de cette tendance.

Les conditions et coûts d'exploitation

Depuis 1974, l'équivalent d'une Tarification Routière Obligatoire (TRO) existait en Italie et ce jusqu'au 28 février 2006, date d'application du décret législatif du 21 novembre 2005 libéralisant les prix de transport.

Une nouvelle loi a été votée en 2008 sur « le coût d'exercice d'une entreprise de transport routier de marchandises pour compte de tiers » appelée aussi « costi minimi ». Ainsi, le prix indiqué dans le contrat de transport doit permettre de couvrir les coûts minima d'exploitation précisément calculés par l'*Observatoire sur les activités du transport routier* pour différents types de véhicules, selon leur PTAC et la distance parcourue. S'agissant d'un dispositif national censé protéger les entreprises locales en conservant leurs marges, les « costi minimi » s'appliquent uniquement aux contrats signés en Italie. Par conséquent, dans le contexte européen de marché unique, les transporteurs italiens se trouvent amputés de leur pouvoir de négociation. Un bon nombre d'entre eux ont réussi à contourner ce problème grâce à des filiales installées à l'étranger, parfois à quelques kilomètres derrière la frontière avec la Slovénie.

Concernant les conditions et les coûts d'exploitation, le CNR a réalisé des entretiens sur le terrain auprès d'entreprises de transport ainsi qu'avec des conducteurs. Le tableau suivant présente les résultats de ces entretiens et les compare aux référentiels CNR issus de ses enquêtes en France.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2013			
	unité	France	Italie
Kilométrage annuel du véhicule	km	111 830	124 500
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	229	231
Ratio semi-remorque/tracteur		1,35	1,27
Coût d'un conducteur	€/an	46 862	50 487
Ratio conducteur/tracteur		1,07	1,05
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	13 777	13 858
Consommation moyenne aux 100 km	litres	33,4	32,0
prix du carburant, moyenne 2013*	€/litre	1,08	1,15
Coût du carburant	€/an	40 407	45 988
Pneumatiques	€/an	3 254	3 600
Entretien-réparations	€/an	8 689	5 876
Péages et vignette	€/an	8 828	17 180
Assurance (véhicule)	€/an	2 702	3 031
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 529
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		128 315	144 173
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,15	1,16
Base 100 France		100	101

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises pour les deux pays

Source : études CNR Europe

On peut également signaler que ces résultats CNR sont cohérents avec les « costi minimi » de l'Observatoire. Au final, les coûts de revient français et italiens, hors coûts de structure, convergent globalement. Dans le détail, on décèle des écarts sur certains postes :

- Le kilométrage annuel d'un véhicule italien est plus important que celui d'un véhicule français.
- Le prix du carburant, après la récupération partielle des droits d'accises dans les deux pays, est de près de 7 % plus élevé en Italie.
- Le recours à l'autoroute plus important a comme conséquence une consommation moyenne inférieure de -4 % en Italie par rapport à la France.
- Le poste péages italien ainsi que la taxe à l'essieu sont plus élevés, tandis que le poste entretien-réparations reste très en-deçà du niveau français, notamment en raison de l'âge moyen très bas des flottes des grandes entreprises italiennes et des pratiques de réparations « maison » des artisans.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

La réglementation générale du travail prévoit une durée de travail de 40 heures par semaine. Les heures supplémentaires sont limitées à 250 heures par an et les congés payés obligatoires sont de 4 semaines. Il y a 11 jours fériés officiels. Il n'existe pas de salaire minimum garanti au niveau national mais les accords collectifs doivent en prévoir un. D'ailleurs, tous les secteurs sont soumis à une convention collective. Le salaire est payé sur 14 mois ; le salaire des mois de juin et de décembre étant double. Quelle que soit la branche d'activité, très fréquemment, les conventions collectives complètent ces dispositions et les contrats d'entreprises améliorent les conventions collectives.

Par exemple, dans le secteur des transports, la convention collective limite la durée de travail hebdomadaire à 39 heures et accorde 12 jours fériés (il y en avait 13 dans la convention précédente). Elle accorde également une prime d'ancienneté obligatoire par paliers de deux ans. Les entreprises accordent souvent des primes supplémentaires ou encore augmentent le nombre de jours de congés payés.

En plus des contrats classiques, CDI, CDD et intérim, l'Italie a introduit, via d'importantes réformes, de nouveaux contrats de travail afin d'accroître la flexibilité du marché du travail. Actuellement, il en existe 46 différents. La multiplication des contrats pose problème et une nouvelle réforme de simplification semble nécessaire pour les italiens.

En ce qui concerne le coût du personnel de conduite, le coût annuel d'un conducteur italien est de près de 8 % supérieur à celui d'un conducteur français. En contrepartie, sa productivité est également supérieure, + 13 % en termes kilométrage et de 18 % en termes d'heures de conduite. Enfin, le coût de l'heure de conduite en Italie est évalué à 92 % du coût français.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Italie, valeurs 2013			
	unité	France	Italie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises)	€/an	28 740	30 116
Indemnités de déplacement	€/an	8 724	9 547
Taux de cotisations employeur apparent (en % du salaire brut)*	%	32,7%	35,9%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	9 398	10 824
Coût total annuel	€/an	46 862	50 487
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	215	220
Temps de conduite annuel	h/an	1 546	1 820
Kilométrage annuel		104 514	118 500
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,31	27,74
Base 100 France		100	92
Coût kilométrique	€/km	0,45	0,43
Base 100 France		100	95

* après les réductions Fillon en France.

Source : études CNR Europe

En conclusion, grâce à une meilleure productivité du travail, le coût de revient du transport italien ressort pratiquement égal au coût de revient français tandis que les rémunérations sont plus élevées en Italie. Des coûts importants pénalisent le pavillon italien sur le marché européen, plus que le pavillon français, en raison de la proximité des pavillons low-cost, tels que la Slovénie, la Croatie, la Hongrie ou encore la Roumanie. Les réformes de modernisation du secteur visant à rétablir sa compétitivité ont parfois débouché sur des solutions contre productives telles les récentes mesures visant à accroître la flexibilité du travail.