

ETUDES CNR EUROPE

Transport routier de marchandises italien

Résumé

Version du 18 juillet 2018

État d'Europe du Sud et membre fondateur de l'Union européenne (UE) depuis 1957 et de la zone euro depuis le 1^{er} janvier 1999, l'Italie a pu bénéficier au cours des années des diverses coopérations économiques menées entre les États membres tout en participant activement au développement de l'UE.

Or, depuis 2007 et la crise économique mondiale, l'Italie a vu son économie se contracter de plus de 9 %. Le pays a ainsi fait face à treize trimestres de récession. Depuis 2015, l'économie italienne semble se redresser et sortir de la crise. Elle renoue avec la croissance en 2017.

Quant au transport routier de marchandises (TRM) italien, il reste relativement stable. En 2016, le pavillon italien conserve la sixième place dans l'activité totale du transport routier de marchandises européen, derrière la France. Le TRM italien semble aussi évoluer face à la pression des pays de l'Est de l'Europe.

Afin de mieux appréhender les caractéristiques du pavillon italien ainsi que sa place dans le TRM européen, le CNR a mis à jour en 2017 son étude sur le TRM italien. Elle a été menée en collaboration avec le cabinet d'études Conseil Énergie et Transports (CET). La version complète est consultable sur le site internet du CNR : www.cnr.fr/, rubrique Publications CNR/Europe. Le présent document propose une synthèse des points importants et établit une comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter le service des études Europe au CNR.

Cadrement économique et infrastructures de transport

Nation industrielle et agricole, neuvième pays contributeur aux échanges mondiaux de biens et services, l'Italie peut compter sur le dynamisme de son commerce extérieur. En 2015, la part du commerce dans le PIB national s'élevait à 57 %. Depuis 2012, la balance commerciale extérieure italienne est excédentaire.

Malgré ces bons résultats, l'économie italienne reste vulnérable. Bien que le pays renoue progressivement avec la croissance, + 1,7 % en 2017, la dette publique se maintient à des niveaux très élevés, 132 % du PIB. Le taux de chômage reste aussi très important, 11,7 % en 2017, et n'évolue que très peu depuis la crise économique de 2007. L'Italie fait également face au départ à l'étranger des jeunes, premiers affectés par la crise, avec un taux de chômage avoisinant les 35 %. En outre, 15 % des diplômés italiens de l'université font le choix de l'étranger. En parallèle, le pays est touché par les fortes inégalités régionales qui tendent à se creuser entre le Nord, très industrialisé, et le Sud avec ses régions rurales relativement pauvres.

En matière d'infrastructures, avec 251 042 kilomètres de routes, le transport routier reste prédominant dans le pays. Une évolution s'opère cependant depuis l'étude de 2014 avec une progression du ferroviaire. L'Italie, via la société nationale « Ferrovie dello Stato Italiane », souhaite accroître le transport ferroviaire de marchandises en débloquent 1,5 milliard d'euros sur la période 2017-2028. Aussi, pour rééquilibrer les différents modes de transport et de décongestionner les autoroutes du pays, l'État investit largement tant sur le ferroviaire que sur le maritime via différentes enveloppes : ferrobonus et marebonus. Plus d'informations sont disponibles pages 10 et 12 de l'étude complète.

Évolution de l'activité du TRM en Italie

Le TRM italien maintient son rang au sein des pavillons européens et ce malgré une baisse continue de son activité, -5,7 % entre 2008 et 2016, tant sur l'activité nationale qu'internationale. La baisse est plus prononcée à l'international avec une diminution de près de 10 % contre 5 % en national. 89 % de l'activité TRM du pavillon est ainsi réalisée en national.

De la même façon, l'activité de cabotage du pavillon italien diminue de façon constante sur la période étudiée. En moyenne sur 8 ans, l'activité a baissé de près de 9 %/an. Les principaux pays cabotés par l'Italie sont l'Allemagne et la France, respectivement 33 % et 60 % de l'activité de cabotage du pavillon italien en 2016. Depuis 2013, la France prend la tête des pays les plus cabotés par le TRM italien.

L'Italie est par ailleurs plus de 3 fois plus cabotée qu'elle ne cabote.

Evolution du TRM* des pavillons français et italien										
Transport Total										millions de t.km
Pavillon	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225	153 580	155 843	70
Italie	180 461	167 627	175 775	142 843	124 015	127 241	117 813	116 820	112 637	67
Transport National										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	181 879	156 021	164 325	168 242	156 449	155 712	151 112	141 242	144 205	65
Italie	151 823	145 610	149 248	127 681	111 785	111 975	102 351	104 104	100 282	60
Transport International										millions de t.km
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ratio t.km/PIB 2016
France	24 425	17 600	17 868	17 443	15 996	15 760	14 113	12 339	11 638	5
Italie	28 638	22 018	26 528	15 161	12 230	15 266	15 462	12 716	12 355	7

* en UE + Norvège + Suisse + Liechtenstein

Source: Eurostat

Les pratiques des transporteurs italiens ont aussi changé depuis la dernière étude du CNR. Ils ont de plus en plus recours à des conducteurs étrangers provenant de leurs filiales basées dans les pays de l'Est de l'Europe. L'ouverture massive de filiales dans ces pays leur permet de profiter du coût moins élevé des conducteurs. Dans certains cas, les non-italiens sont aussi embauchés directement par la maison-mère en Italie après une « période d'essai » effectuée dans la filiale étrangère. Le CNR a pu observer lors des enquêtes des écarts de rémunération de près de 20 % entre des conducteurs de nationalité italienne et des conducteurs étrangers travaillant tous sous contrat italien.

Parallèlement, pour ne pas perdre leur marché, les entreprises italiennes font de plus en plus le choix de transférer une partie importante des opérations de TRM international vers ces filiales à bas coût.

L'étude 2017 a également permis de relever des changements d'orientation stratégique chez les grandes entreprises italiennes de TRM. Elles entament en effet une modification de leur modèle économique. Celles-ci deviennent de plus en plus des commissionnaires ou organisateurs de transport plutôt que des transporteurs. Ces entreprises se concentrent également sur des activités plus lucratives comme la logistique et les marchés de niche tels que le luxe ou le transport aérien.

Enfin, les « Padrocini » qui s'apparentent à des « patrons-chauffeurs » ont quasiment disparu du paysage du TRM international, mais conservent une place importante sur le marché national en Italie.

Les conditions et coûts d'exploitation

Dans le cadre de ses études internationales, le CNR organise des entretiens avec des transporteurs locaux et des conducteurs afin d'estimer les conditions et les coûts d'exploitation et observer le marché. En 2017, le CNR a rencontré une dizaine de représentants d'entreprises dans leurs locaux et une vingtaine de conducteurs sur des parkings en dehors du pays. Les entretiens auprès des transporteurs ont été menés dans les régions du Trentin-Haut-Adige et de Vénétie, provinces présentant une grande concentration d'entreprises réalisant des opérations de transport internationales.

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017			
	unité	France	Italie
Kilométrage annuel du véhicule	km	114 100	135 540
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230	245
Ratio semi-remorque/tracteur		1,40	1,30
Coût d'un conducteur	€/an	47 758	55 055
Ratio conducteur/tracteur		1,06	1,08
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 261	15 525
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,5	34,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2017*	€/litre	0,9108	0,919
Coût du carburant	€/an	32 737	43 347
Pneumatiques	€/an	3 195	3 750
Entretien-réparations	€/an	8 786	6 500
Péages et vignette	€/an	9 624	17 500
Assurance (véhicule)	€/an	2 248	3 600
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	516	1 509
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		122 990	151 191
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,08	1,12
Base 100 France		100	103

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises pour la France et l'Italie

Source : études CNR Europe

Le kilométrage annuel par véhicule, comme relevé lors de l'étude 2014 (valeurs 2013), est plus important en Italie qu'en France et continue de progresser. Le nombre de jours d'exploitation tend également à augmenter en 2017.

Le prix des véhicules a augmenté depuis la dernière étude du CNR. En 2013, le coût annuel de financement et de détention d'un véhicule était de 13 858 €/an contre 15 525 €/an en 2017, soit une hausse de 2,9 %/an sur 4 ans. En comparaison avec le pavillon français, ce poste de coût reste à des niveaux similaires. Pour mémoire, l'État italien a proposé en 2017 des aides financières pour le remplacement des véhicules vieillissants. Ces incitations n'ont toutefois que peu d'incidences sur le TRM international puisque la plupart des véhicules répondent déjà aux dernières normes Euro VI.

Le poste carburant en Italie est aussi particulièrement élevé, 43 347 €/an. Il y a trois raisons à cela, le kilométrage annuel, 135 540 km/an, le coût unitaire du carburant après récupération partielle des droits d'accises, 0,919 €/litre, supérieurs à la France, et la topographie accidentée du pays sur les principaux axes internationaux vers le Nord qui pénalise la consommation (environ 34,8 litres/100 km contre 31,5 litres/100 km en France).

Un des plus gros postes de coût reste les péages qui s'élèvent à 17 500 €/an, un niveau relativement stable depuis 2013. Ces montants s'expliquent en grande partie par le coût très élevé des déplacements via la Suisse et l'Autriche pour rejoindre l'Allemagne et les principaux ports européens. Pour mémoire, sur ces axes routiers se trouvent de nombreux ouvrages d'art payants et notamment des tunnels. Le budget péages des entreprises de transport italiennes est ainsi deux fois plus élevé que celui de leurs homologues français.

La taxe à l'essieu en Italie est régionalisée. Son calcul et sa perception se font au niveau des régions. Son montant diffère donc d'une région à l'autre. Ce poste de coût peut être amené à varier légèrement. Il convient toutefois de rappeler que leurs montants ne peuvent être inférieurs à ceux fixés au niveau national et européen. Les montants appliqués en Lombardie ont été retenus. A ceci, il convient d'ajouter 10,33 €/véhicule, correspondant à la redevance annuelle que chaque entreprise doit s'acquitter.

Enfin, les autres postes de coûts augmentent de façon progressive depuis l'étude du CNR de 2014.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

Selon la convention collective CCNL, la durée de travail hebdomadaire normale pour le personnel de conduite est de 39 heures par semaine. Les heures supplémentaires sont limitées à 250 heures par an et les congés payés obligatoires sont de 4 semaines. Il n'existe pas de salaire minimum garanti au niveau national, mais les accords collectifs doivent en prévoir un. C'est le cas de la convention collective CCNL qui établit un salaire minimum conventionnel à 1 667,37 €/mois depuis février 2018 pour un conducteur routier de coefficient 3S.

Le coût du conducteur a fortement progressé depuis l'étude du CNR de 2014. En 4 ans, il a augmenté de + 1,75 % par an, passant de 50 487 € en 2013 à 55 055 € en 2018. Ceci s'explique notamment par l'augmentation croissante du salaire minimum conventionnel. La dernière version de la convention collective CCNL prévoit une hausse du salaire minimum des conducteurs routiers de 108 € progressivement entre février 2018 et octobre 2019, soit + 6,5 % sur un an et demi. Selon toute vraisemblance cette tendance devrait se poursuivre dans les prochaines années.

Aussi, pour tenter de répondre à la concurrence des pays de l'Est de l'Europe, la convention collective CCNL a introduit une légère flexibilité via de possibles aménagements d'horaires prenant en compte les besoins de l'employeur. Ce dernier peut imposer une modification des heures de travail à raison de 4 semaines par an. Ces changements donnent lieu à des indemnités dites « d'inconfort » rémunérées 50 € par semaine concernée.

Le coût d'un conducteur italien est 16 % supérieur à celui d'un conducteur français, mais sa productivité est meilleure : 17 % supérieure en termes de kilométrage et 17 % supérieure en termes d'heures de conduite. Au bilan, le coût de l'heure de conduite en Italie est évalué à 98 % du coût français, un écart qui se réduit. L'étude 2014 faisait état d'un coût de l'heure de conduite en Italie correspondant à 92 % du coût français. Même inflation concernant le coût kilométrique d'un conducteur italien : 0,44 €/km en 2017 contre 0,43 €/km en 2013.

Comparatif du coût du personnel de conduite en France et en Italie, valeurs 2017			
	unité	France	Italie
Salaire brut (primes diverses et heures supplémentaires comprises) soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	29 544	30 141
Indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu	€/an	9 114	10 806
Taux de cotisations employeur (en % du salaire brut)*	%	30,8%	38,9%
Cotisations employeur en valeur absolue	€/an	9 100	11 725
Coût total annuel	€/an	47 758	55 055
Nombre de jours de travail effectif par an	j/an	217	227
Temps de conduite annuel	h/an	1 580	1 850
Kilométrage annuel		107 642	125 500
Coût de l'heure de conduite	€/h	30,23	29,76
Base 100 France		100	98
Coût kilométrique	€/km	0,44	0,44
Base 100 France		100	100

* après les réductions Fillon en France

Source : études CNR Europe

En conclusion, il apparaît que les efforts entrepris au niveau réglementaire pour apporter de la flexibilité au marché du travail semblent se heurter à la résistance des salariés et n'aboutissent qu'à des modifications marginales. En parallèle, le pavillon italien enregistre des hausses de coûts continues et dégrade sa compétitivité face aux pavillons concurrents. Le coût de revient kilométrique d'un poids lourd italien, hors coûts de structure, demeure l'un des plus élevés en Europe. La proximité des pavillons à bas coûts de l'Est de l'Europe comme la Slovénie, la Croatie, la Hongrie ou encore la Roumanie pénalisent d'autant plus le pavillon. En réponse, les entreprises du TRM italiennes s'adaptent en délocalisant ou en délaissant souvent l'activité de transporteur pure au profit de la sous-traitance étrangère.