

Le TRM en Italie

L'essentiel de l'étude CNR – Patrice Salini

Version du 20 août 2010

Bien qu'il soit souvent comparé au pavillon français en raison de sa taille et des difficultés qu'il rencontre, le pavillon italien a ses caractéristiques propres. Elles se révèlent même être singulières dans le paysage européen. En phase de restructuration et de modernisation depuis 2005, le secteur s'adapte à des changements sur les plans socio-économique et juridique. Il doit encore digérer la suppression de la tarification routière obligatoire de 2006, affronter la montée en charge des transporteurs de l'Est, simplifier son système social et réduire les fortes disparités régionales.

Le TRM italien mérite donc d'être observé finement. Le CNR a confié cette mission à l'expert Patrice Salini qui a pu mobiliser son réseau local. Dans une étude complète de 62 pages, disponible sur le site internet du CNR : www.cnr.fr rubrique Etudes CNR Europe, il présente en détail le TRM italien. Le présent document se propose d'en faire une synthèse, parfois enrichie par d'autres sources d'information et retraitée dans une perspective de comparaison avec le TRM français. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez joindre M. Anil Ugurlu au CNR, a-ugurlu@cnr.fr.

Le secteur du TRM en Italie

Il ressort des données statistiques de 2005 (dernières données disponibles pendant l'étude) portant sur les pavillons italien et français, des différences notables dans la nature des marchés des deux pavillons ainsi que dans leur organisation sectorielle.

En 2005, le TRM du pavillon italien, troisième du classement en Europe (sur la base des t.km), dépassait celui du pavillon français. A la même date, le pavillon italien réalisait 19 % de ses tonnes-kilomètres à l'international contre seulement 13,6 % pour le pavillon français. Quant au transport national du pavillon italien, il était donc un peu en dessous de celui du pavillon français.

Les données statistiques 2006 et 2007¹, ont été récemment publiées par l'institut de statistiques italien (ISTAT). Elles ont connu une rupture méthodologique. Ceci explique l'indisponibilité de séries statistiques qui auraient permis la comparaison avec les années précédentes. Entre 2006 et 2007 on remarque une baisse de l'activité globale de l'ordre de 4 %, en grande partie due à l'érosion de l'activité internationale. Le transport international du pavillon italien a enregistré une chute de 15 % contre seulement 2 % pour le transport national. En 2007, le transport international ne représentait plus que 15 % du TRM italien en t.km contre 19 % en 2005, et seulement 4 % du chiffre d'affaires total du secteur. Sur cette même période, le TRM national du pavillon français a augmenté de 4,7 %. Son activité internationale a baissé de 3 %. Dans le même temps, entre 2006 et 2007, le marché européen de TRM connaissait une croissance moyenne de 3,3 % en global et de 3,1 % sur l'international. Les deux pavillons italien et français n'ont pas pu résister à la concurrence des pavillons de l'Est. Au final, le pavillon français (3^{ème} place) a de nouveau devancé le pavillon italien qui occupe la 4^{ème} place du classement européen devant la Pologne.

Evolution du TRM des pavillons français et italien

Transport Total								millions de t-km	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
France	203 999	206 870	204 359	203 608	212 201	205 284	211 445	219 212	
Italie	184 677	186 513	192 681	174 088	196 980	211 804	187 065	179 411	
Transport National								millions de t-km	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
France	163 163	168 572	169 742	170 896	179 183	177 331	182 753	191 388	
Italie	158 250	154 749	160 082	143 184	158 172	171 587	155 425	152 406	
Transport International								millions de t-km	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
France	40 836	38 298	34 617	32 712	33 018	27 954	28 692	27 824	
Italie	26 427	31 764	32 600	30 904	38 808	40 217	31 640	27 004	

Source : Eurostat et ISTAT

rupture de série en raison d'un changement méthodologique

¹ Après une période de restructuration de 4 ans et la mise en place de modes de calculs compatibles avec le règlement européen CE 1172/98, l'ISTAT a publié le 2 avril 2010 les résultats de ses enquêtes 2006 et 2007 sur l'activité du TRM italien. Voir www.istat.it, rubrique tourisme et transport.

Le TRM italien est également caractérisé par l'importance de la sous-traitance. On observe en effet des recours à la sous-traitance dépassant 50 % du chiffre d'affaires, en particulier pour les petits véhicules. Ce phénomène serait la conséquence directe du modèle de développement des années 1990 reposant sur la création massive d'entreprises individuelles, appelées « padroncini ».

Données de cadrage 2007

	France	Italie	unité
TRM réalisé par le pavillon national	219 212	179 411	millions de t.km
t.km fer marchandises	42 623	25 285	millions de t.km
t.km voies navigables	7 500	non significatif	millions de t.km
Entreprises du secteur TRM	36 257	110 000	
Tracteurs routiers du secteur TRM*	140 733	115 200	
Camions porteurs du secteur TRM*	72 956	133 760	(plus de 3,5 T)

*2006

Les entreprises de TRM

L'étude révèle une spécificité importante du TRM italien : le nombre d'entreprises de TRM y serait 3 fois plus élevé qu'en France. Le secteur, dont la taille varie entre 103 000 et 157 000 entreprises selon les sources, est essentiellement constitué d'entreprises individuelles et de TPE avec une moyenne de 2,7 employés par entreprise, contre 8,6 en France. Seulement 0,05 % des entreprises italiennes de TRM auraient plus de 100 employés. Suite à des phénomènes de concentration et de modernisation du secteur, le nombre d'entreprises a tendance à diminuer fortement ces dernières années.

En raison de leur taille réduite et d'un manque de fonds, les entreprises italiennes diversifient très peu leur métier. Le secteur de la logistique, intensif en capital, est alors moins développé que dans d'autres pays européens. Néanmoins, tout projet logistique peut bénéficier d'aides nationales. Les dispositifs d'aide (subventions et crédits d'impôts) et les prêts aidés sont renforcés dans les régions du Sud. L'étude détaille les modalités de création d'entreprises ainsi que les aides actuellement attribuées au secteur en Italie.

Réorganisation du Secteur

L'organisation du TRM autour des « padroncini », jugée peu efficace par les experts, est souvent considérée comme l'une des causes des difficultés du transport italien, protégé par la tarification routière obligatoire jusqu'en 2006. En effet, l'atomisation avancée du marché et un nombre très faible de grands groupes italiens empêchent les économies d'échelle et affaiblissent la position des transporteurs face aux chargeurs. Les inégalités régionales et la concentration de l'industrie dans les régions du Nord créent de forts déséquilibres des flux. Le rythme de concentration des entreprises de TRM italiennes est plus lent qu'en France ou en Europe du Nord.

Pour remédier à ces handicaps sectoriels et pour intégrer la réglementation européenne, le gouvernement italien a entrepris, à partir de 2005, une série de réformes structurelles importantes dans le TRM. Ces réformes visent à libéraliser le marché du TRM en supprimant la TRO et à augmenter la taille des entreprises ainsi que leur compétitivité en compensant les péages autoroutiers et finançant des aides à l'investissement (par exemple : prime à l'achat des véhicules EURO 5). Actuellement, la dérégulation en cours et l'entrée des grands groupes internationaux sur le marché italien alimentent la concurrence, souvent sauvage, notamment au détriment des conditions de travail, soulignent les experts.

Il faut aussi noter que les dix années précédant la restructuration du secteur ont été marquées par une forte dégradation du commerce extérieur italien avec certaines grandes économies européennes, notamment avec l'Allemagne. Le solde du commerce italien avec l'Allemagne positif jusqu'en 1998, s'est rapidement dégradé dans les années 2000 avant d'arriver en 2007 à un niveau où les exportations italiennes vers l'Allemagne ne couvraient plus que 74 % des ses importations (en valeur).

En l'absence de résultats statistiques pour les années 2008 et 2009, les experts italiens décrivent une décroissance accélérée du pavillon italien au profit des pavillons des pays de l'Est voisins (plus précisément les pavillons slovène, hongrois, tchèque, slovaque et polonais). L'augmentation du prix du carburant en 2008 et la contraction du marché en 2009, accompagnées d'un coût de main d'œuvre de plus en plus élevé suite à l'harmonisation des heures de travail en Europe, sont autant d'obstacles à la lisibilité du résultat des réformes.

Les coûts d'exploitation

Le rapport d'étude propose une vue assez détaillée des coûts, en structure et en niveau. Cependant, la mise en parallèle de l'ensemble des coûts d'exploitation italien et français requiert une harmonisation des deux méthodes de calcul. Si ce type d'information est maîtrisé en France, il est plus approximatif en Italie, les résultats ne reposant pas sur des enquêtes menées par un organisme d'analyse économique comme le CNR. Les experts se basent sur leur connaissance du marché italien, enrichie par des évaluations normatives proposées par les organismes italiens Confetra² et Albo³, et complétée par des sources réglementaires telles que les conventions collectives et les accords d'entreprise. Il convient de signaler, à ce sujet, qu'un observatoire de coûts équivalent au CNR, appelé « Conseil Général pour le TRM et la Logistique », a récemment été créé en Italie. Il devrait publier ses premiers travaux fin novembre 2010.

Les coûts d'exploitation estimés en Italie sont proches de ceux connus en France. Le prix et les conditions d'achat du matériel roulant sont similaires. Cependant, en Italie, le matériel roulant ainsi que les pneumatiques seraient plus utilisés qu'en France. Le corollaire de cette pratique se manifeste dans des coûts d'entretien plus élevés. De même, le prix du carburant est plus haut en Italie, notamment en raison d'un « remboursement partiel de la TIPP » moins important : 1,98 € / hl en Italie contre 3,60 € / hl en France. Le remboursement est réalisé sous forme de crédit d'impôt ; le montant est déduit de la TVA due.

En ce qui concerne les péages, leur coût est presque identique dans les deux pays pour des trajets isolés et comparables. En revanche, selon les estimations des organismes et des experts, le taux d'utilisation des autoroutes serait plus élevé en Italie qu'en France, ce qui augmente le coût kilométrique. Malgré un recours aux autoroutes plus fréquent en Italie, estimé aux trois quarts du kilométrage pour les trajets de longue distance, la vitesse moyenne y serait moins élevée qu'en France en raison de la topographie plus difficile du pays et de la congestion. Sujette à des disparités régionales, la taxe à l'essieu « moyenne » est deux fois plus onéreuse en Italie. Les assurances seraient également plus chères, ce qui conduit les entreprises à ne s'assurer qu'à 50 %, pour économiser sur ce poste de coût. Le stationnement fréquent dans des parkings sécurisés augmenterait aussi les coûts d'exploitation en Italie.

Quant aux coûts de structure, les experts n'ont pas noté d'écart important entre les coûts fixes des entreprises françaises et ceux des entreprises italiennes, exception faite des impôts et taxes. Ces derniers sont très variés et nombreux en Italie. Ils sont d'ailleurs étudiés et présentés en détail dans le rapport. Leur poids dans le prix de revient d'un véhicule serait de 3 points supérieur à ce que l'on connaît en France.

Un calcul synthétique des coûts par ensemble articulé exploité en international par une entreprise italienne est disponible dans la dernière partie de l'étude. Selon les experts, le prix de revient kilométrique d'un véhicule articulé opérant à 50 % en international serait de 10,9 % plus élevé en Italie, hors frais de déplacement, hors assurance marchandises, en respectant la réglementation européenne et pour le cas du kilométrage fixé arbitrairement à 150 000 km. Le rapport annuel du 1^{er} janvier 2008 de l'Albo qui compare les coûts d'exploitation dans 8 pays de l'Union Européenne, affiche un surcoût de 5,8 % pour l'Italie par rapport à la France. Suivant les méthodes de calcul du CNR, on estime que le prix de revient kilométrique en Italie est supérieur de 7,5 % à celui observé en France.

Conditions d'emploi et coût du personnel de conduite

L'étude, réalisée fin 2009, reprend les données des années 2007 – 2008 pour le calcul des coûts du personnel de conduite. Or, c'est la période où le TRM italien est en mutation suite à l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008 de la transposition de la directive européenne CE 2002/15, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Il n'existe pas de salaire minimum en Italie. Les salaires de base sont fixés par les conventions collectives. Dans le cas du TRM, le salaire de base mensuel d'un conducteur italien de référence (correspondant au niveau « 3 Super » dans la convention collective) s'élève à 1 412,37 €, ce qui correspond quasiment au salaire de base moyen d'un conducteur français (enquête CNR LD décembre 2008, à classe de kilométrage comparable). Mais pour arriver à la rémunération complète, de nombreux autres éléments doivent être pris en compte. En France, ils sont issus d'observations statistiques réalisées par le CNR. En Italie, ils s'appuient sur les évaluations d'experts. Le tableau ci-dessous présente les composantes comparables.

² Confédération italienne des transports et de la logistique

³ Comité central des transporteurs routiers

Rémunérations mensuelles en France et en Italie (hors frais de déplacement)			
Observation CNR	France	Italie	Evaluation d'experts
Salaire de base (pour 152 h / mois)	1 429,68 €	1 412,37 €	Salaire de base (pour 168h / mois)
Heures d'équivalence (pour 34 h / mois)	399,75 €	363,31 €	Heures supplémentaires (forfaitisées)
Heures supplémentaires (pour 17,5 h / mois)	246,48 €		
Majoration ancienneté (5 à 10 ans)	86,50 €	99,16 €	Majoration ancienneté (4 ans)
Primes	118,08 €	450,00 €	Prime accord d'entreprise
		63,28 €	Prime d'intégration régionale (en Lombardie)
		235,40 €	13ème et 14ème mois
		71,81 €	Congés travaillés
Rémunération totale brute	2 280,48 €	2 695,33 €	Rémunération totale brute

Au-delà du salaire de base, le salaire d'un conducteur français est principalement constitué de la rémunération des heures d'équivalence et supplémentaires (646 € / mois), strictement recensées. En Italie, les heures supplémentaires semblent être rémunérées forfaitairement pour un montant mensuel d'environ 361 €. Dans les deux pays, l'ancienneté a un poids comparable. La spécificité italienne réside dans l'accumulation de nombreuses primes. Il existerait une pratique généralisée d'allocation d'une prime mensuelle issue d'accords d'entreprise, appelée « superminimo ». Le montant de cette prime atteindrait en moyenne 450 € / mois. L'octroi d'un 13^{ème} et 14^{ème} mois, dont les montants ont été mensualisés dans le tableau précédent, semble également courant. Une « prime d'intégration régionale », mensuelle, peut être comprise entre 10,44 € pour la région de Trentino-Alto Adige, et 67,14 € pour la région de Vénétie-Venice. Elle est calculée proportionnellement au coût de la vie dans la région concernée. Enfin, les « congés payés » peuvent être travaillés en Italie et sont alors rémunérés au double. Cet ensemble de primes se monte à environ 820 € / mois, contre 118 € / mois en France⁴.

Au total, la rémunération d'un conducteur italien serait significativement supérieure (+18 %) à celle d'un conducteur français exerçant une activité dans des conditions comparables.

Les frais de déplacement, en Italie, sont calculés selon un barème croissant dépendant de la nature (nationale ou internationale) et la durée totale du déplacement. En raison du mode de calcul italien trop différent du système français et en l'absence de statistiques, il n'a pas été possible d'intégrer les frais de déplacement dans les comparaisons.

Concernant les heures de travail, la convention collective prévoit une base de 168 heures de travail mensuel. La directive européenne sur le temps de travail des conducteurs routiers a été transposée dans la réglementation italienne sans durcissement des conditions. Il en résulterait un plafond peu contraignant (de l'ordre de 250 heures par mois travaillé). Enfin, le paiement des heures supplémentaires semble être forfaitisé. Aucune évaluation concernant leur volume n'est disponible.

Par conséquent, pour évaluer le volume de production d'un conducteur italien, on ne peut guère que s'en remettre aux estimations de la vitesse et du kilométrage annuel moyens en Italie. On peut considérer que les conducteurs italiens conduisent 300 heures par an de plus que leurs homologues français (cf. tableau ci-dessous). Cela compense en grande partie le surcoût salarial italien.

Comparaison des coûts du personnel de conduite

		France Observations CNR, valeurs au 1er juillet 2008	Italie Estimations d'experts, valeurs au 1er juillet 2008
Rémunération total brute	€ / mois	2 280	2 695
Charges patronales (Fillon déduit*)	%	33,9*	30,9
Coût total annuel	€ / an	36 635	42 333
Temps de conduite annuel	h / an	1 512	1 818
Coût de l'heure de conduite	€ / h	24,23	23,29
Base 100 France sur l'heure de conduite		100	96,1
Kilométrage annuel moyen	km	92 536	100 000
Coût kilométrique	€ / km	0,40	0,42
Base 100 France sur le coût kilométrique		100	106,9

Au final, la comparaison est à l'avantage de la France ou de l'Italie selon que l'on retient le coût kilométrique ou le coût horaire. On conclura alors simplement que les coûts de personnel de conduite en Italie et en France sont similaires, au moins dans le cas d'entreprises italiennes structurées pratiquant les standards identifiés en matière de primes. L'entrée en vigueur de la directive européenne, les fréquents contrôles de la police italienne visant à mieux faire respecter les heures de travail et la concurrence des pays de l'Est devraient encore réduire la marge de manœuvre des transporteurs italiens dans les prochaines années. Les futures études des observateurs italiens (Confetra, Albo et le nouveau Conseil Général pour le TRM et la Logistique) devraient nous en apprendre plus sur ces évolutions et permettre une comparaison plus fine des deux pavillons.

⁴ Diverses primes annuelles mensualisées pour le calcul, source CNR.