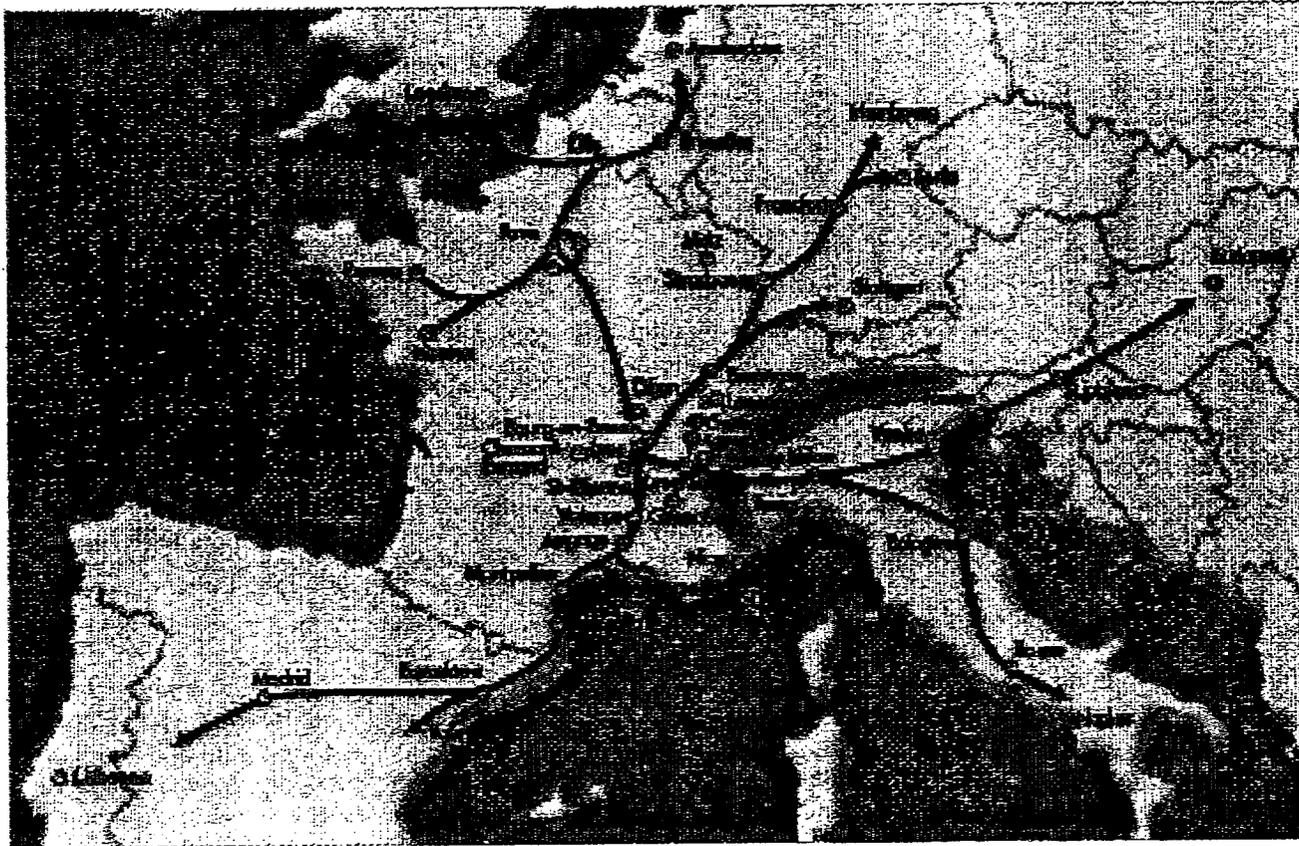


TALPES - 27



# Liaison Lyon-Turin

## Analyse des échanges franco-italiens



Juin 2001



JONCTION

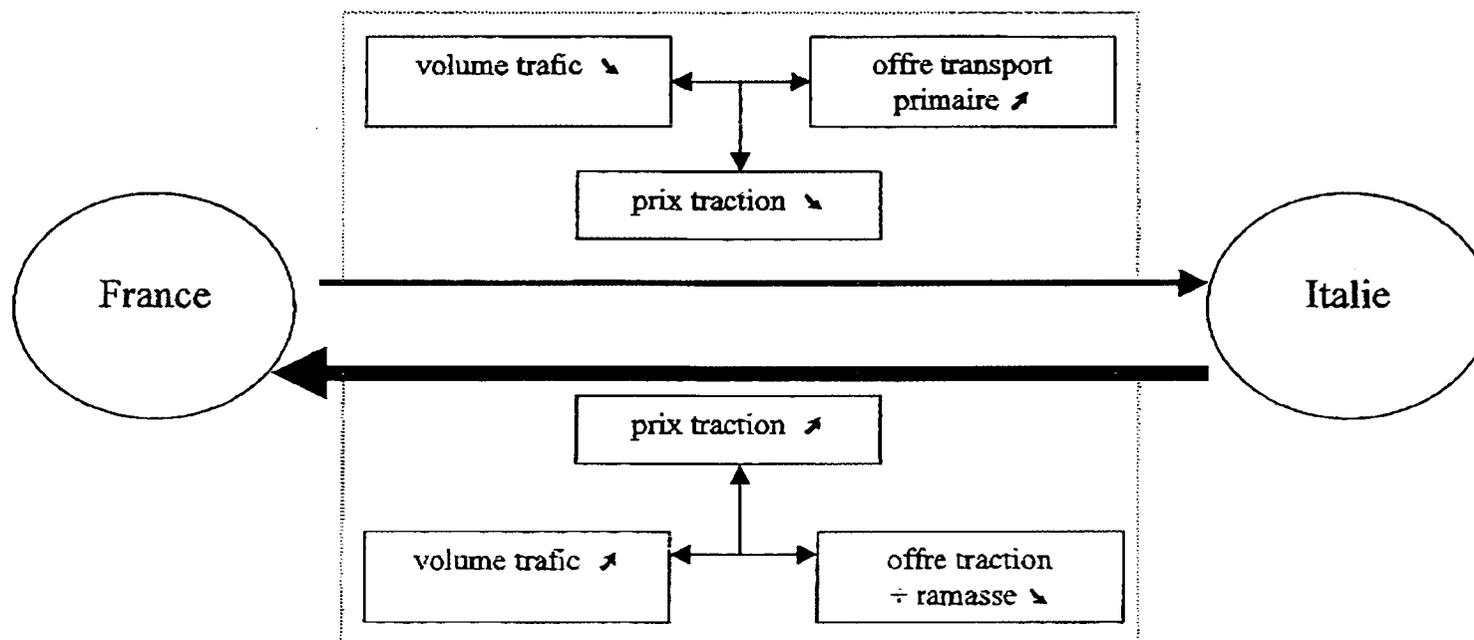
Les coûts actuels des échanges franco-italiens (route, rail-route) pour quelques filières

**Conséquence du déséquilibre des trafics, les prix du transport routier vont du simple au double !**

Quelle que soit la filière approchée (produits secs ou frais), un rapport de 1 à 2 a été constaté dans l'établissement des prix du transport routier entre la France et l'Italie. Les tractions dans le sens Italie – France sont les mieux rémunérées, à la fois pour des raisons structurelles et fonctionnelles :

- faiblesse et diffusion dans l'espace des trafics de produits secs manufacturés au départ du Nord de l'Italie, en partie dues à la spécialisation des Districts industriels italiens comme à la diffusion des réseaux de distribution commerciaux ; le poids moyen par envoi est relativement faible en Italie, de l'ordre de 100 kg/envoi contre 400 kg/envoi en France
- sous-capacité de l'offre de transport routier pour l'enlèvement des produits frais du Sud de l'Italie vers la France (et l'Allemagne)

Schématisation des mécanismes de la formation des prix :



A titre d'exemple, un transport entre le Sud-Est de la France (PACA) et le nord de l'Italie (Lombardie) se négocie aujourd'hui autour de 3.000 F en lot complet. Par contre, le retour – toujours en lot complet – est négocié aux alentours du double, soit 6.000 F.

Ce différentiel de prix s'explique, une fois de plus, par la structure des échanges franco-italiens mais également par le fait que :

- **l'offre de traction au départ de l'Italie vers la France est faible.** En effet, les transporteurs italiens rechignent à venir en France considérant ce marché comme étant trop concurrentiel. Ils travaillent essentiellement sur leur marché national (prix du Km estimé à 8 F contre 6 F/Km en France) et privilégient à l'international les relations avec l'Allemagne, la Grande-Bretagne (passage par la Suisse et l'Autriche) et l'Espagne qui constituent les grands flux d'échanges Italie/Union Européenne.

- **l'offre de services logistiques du pavillon italien n'est pas aussi performante (rapport qualité/prix) que celle du pavillon français.** Il faut aussi noter **la part croissante prise par les transporteurs espagnols**, non seulement dans les échanges aller entre la péninsule ibérique et l'Italie, mais aussi en retour avec un parcours triangulaire Italie – France – Espagne ; les transporteurs espagnols (et portugais) travaillant à des prix nettement inférieurs à ceux évoqués précédemment (jusqu'à 5 F. au km.), ils privilégient la rapidité du rechargement plutôt que la recherche de fret à un prix intéressant.

Les transporteurs italiens, en dehors d'un service de messagerie réputé onéreux (prix 50% plus chers que ceux pratiqués en France), ne développent pas d'activité de ramasse/groupage de petits lots destinés à la France et restent attachés à des transports de lots complets.

Les prix du transport de petits lots (transport primaire + activité de ramasse) sur la relation Italie du Nord – France Sud-Est se négocient actuellement autour de 8.000 à 9.000 F.

**Le seuil de rentabilité** d'une PME de transport routier française s'établit autour de 6 F. du km. **Les postes de coûts** intervenants dans la définition de ce seuil de rentabilité sont les suivants :

Coûts fixes : flotte de véhicules gérée de plus en plus fréquemment en contrat de location avec garantie 2 ans pièces et main-d'œuvre, salaires conducteurs ;

Coûts variables : carburants (pénalisants mais stabilisés) et péages autoroutiers (réputés élevés et contraignants)

Sur cette base, les transporteurs apprécient la recette que leur occasionnent leurs prestations (lot complet ou demi-lot), le prix au kilomètre s'établissant en moyenne sur l'Italie aux alentours de 6,50 F. au km. Notons ici qu'il y a eu une valorisation des prix significative depuis l'automne dernier (de l'ordre de 3 à 4 % sur le territoire national), avec toutefois une croissance moindre pour les échanges avec l'Italie (+ 1,5 à 2 %).

**La surcharge des véhicules : un passage obligé pour assurer la rentabilité des véhicules ?**

A l'origine des surcharges, semble-t-il très fréquentes sur certains produits comme ceux issus de la filière « équipement de la maison », on retrouve le souci (l'obligation ?) de certains transporteurs routiers d'améliorer leur rentabilité au véhicule en chargeant un petit lot (générateur de marge) en plus d'un lot sec (peu rémunéré). Ces pratiques fréquentes de la surcharge viennent annihiler – au moins en partie – l'avantage consentie au rail-route (chargement autorisé des U.T.I. à 44 Tonnes de PTAC).

**Les tarifs basés sur le rail-route sur une relation Milan-Paris** sont annoncés aujourd'hui comme étant de 5 à 10% moins chers que ceux offerts par la route.

Les organisations en place

**Une logique d'exploitation qui privilégie l'organisation des parcours retour**

Les transporteurs routiers français spécialisés sur l'Italie n'ont pas de marge de manœuvre pour négocier le prix des transports à l'aller, ces prix étant comme nous l'avons déjà évoqués cassés par une concurrence exacerbée au départ du Sud Est France. De fait, ils privilégient les transports en retour, ceux-ci étant réputés « faire leur marge ».

L'intérêt consiste dès lors pour un transporteur routier français à pénétrer au plus vite sur le territoire italien (livraison en lot complet chez un destinataire unique) afin de bénéficier d'un temps maximum (eu égard à la réglementation des temps de conduite) pour organiser les parcours en retour (recherche et enlèvement de fret nécessitant une prestation de ramassage/groupage).

Concrètement, l'exploitation hebdomadaire idéale d'un ensemble routier avec conducteur sur une relation entre le Sud Est France et le Nord Italie se décompose en 2 jours de traction et 4 jours de ramasse/rechargement. La traduction de cette organisation sur la gestion des heures de travail conducteur correspond à 10 heures effectuées sur le territoire français et 30 heures sur le territoire italien.

**La contrainte liée au respect et à l'optimisation des temps de conduite conducteurs occupe donc une place centrale dans la configuration des organisations de transport opérant sur cet espace d'échanges.** Le passage aux 35 heures a conduit les entreprises de transport routier françaises à recalibrer leur offre en gérant au mieux le rapport « heures de conduites autorisées/niveau de service attendue des clients ». Hier, un couple « camion/conducteur » permettait d'assurer 8 tours par mois

sur l'Italie. Aujourd'hui, la nouvelle réglementation sur les temps de conduite ne permet plus à ce binôme d'assurer que 6 tours par mois.

### **Un rapport prix/fréquence performant attendu par les chargeurs français**

A titre d'exemple, une rotation de camion en lot complet mise en place entre le département du Gard et la zone milanaise implique un chargement le lundi matin, un déchargement/rechargement à Milan l'après-midi du mardi, un repositionnement du camion dans le Sud-Est France pour livraison le mercredi midi.

### **Les choix d'itinéraires :**

Au départ du Sud-Est pour livrer les clients du Nord de l'Italie (Turin, Milan,...), c'est **le passage par le Montgenèvre** qui est retenu (en dehors de la saison hivernale) par la plupart des transporteurs français rencontrés pour son caractère économique. C'est en particulier quasi systématique pour les retours à vide qui restent très présents, notamment dans le secteur de la chimie.

**Le passage par Vintimille** est emprunté pour approcher le plus rapidement possible les destinations du Sud de l'Italie (Florence, Rome, Naples, Sicile,...), bien que ce choix d'itinéraire ai un impact sensible sur le coût de revient du transporteur du fait du prix élevé des péages Escota (de l'ordre de 600 F Aller-Retour pour un parcours autoroutier effectué entre Orange et Vintimille).

**Le passage par le Fréjus** souffre d'un coût de péage élevé (de l'ordre de 600 F le passage) : il capte les transports de fret à forte valeur ajoutée soumis à des exigences de délais de livraison rapides (JA-JB), notamment ceux de la filière « produits périssables » destinés à l'approvisionnement des GMS ; fréquence et rapidité d'acheminement sont deux constantes fortes dans le domaine des transports frigorifiques.

**Les choix modaux :**

**La route reste prédominante**, notamment pour l'acheminement des produits légers volumineux transportés en camions remorques grands volumes (120 m<sup>3</sup>) ; le rail-route est ici pénalisé par le fait que l'on doit utiliser deux caisses mobiles, ce qui signifie plus de perte de temps lors des manutentions sur chantiers et pose le problème des gabarits (U.T.I. et ferroviaires).

**L'option ferroutage sur cet axe franco-italien est loin d'être rejetée mais souffre d'une très mauvaise image** auprès des transporteurs routiers français : le manque de fiabilité des F.S., la saturation du pôle ferroviaire turinois, la difficulté pour les transporteurs français à trouver des partenaires offrant un service de reprise/acheminement des U.T.I. au départ des chantiers italiens sont autant de freins techniques et fonctionnels au développement de solutions alternatives au tout route.

**Les points d'articulation logistiques :**

En France :

**La zone lyonnaise polarise l'essentiel des trafics d'échanges franco-italiens** ; des trafics en transit dans le Sud PACA concernent l'axe Italie-Espagne.

Mais la région parisienne, ou plus largement le Nord de la France (Benelux/Paris et Nord France / Angleterre), apparaît de plus en plus comme un pôle de concentration/traitement majeur des flux en provenance ou en partance d'Italie.

La **tendance** constatée depuis ces cinq dernières années à **la centralisation des stocks sur des dépôts centraux nationaux** s'appuyant au plan local sur des plates-formes de type « cross-docking » conduit à supprimer progressivement les dépôts régionaux. Cette nouvelle organisation tend à fragiliser les pôles logistiques intermédiaires en place tels que celui de Lyon. La traduction en matière de transport est **l'allongement considérable des distances de traction entre les bases nationales**. Dans ce contexte, l'intérêt des chargeurs comme des prestataires logistiques pour des alternatives modales au tout route intégrant

des parcours ferroviaires, fluviaux ou maritimes (l'attente d'une offre compétitive en Short Sea Shipping au départ de PACA sur l'Italie est aujourd'hui tangible) n'ira que grandissant.

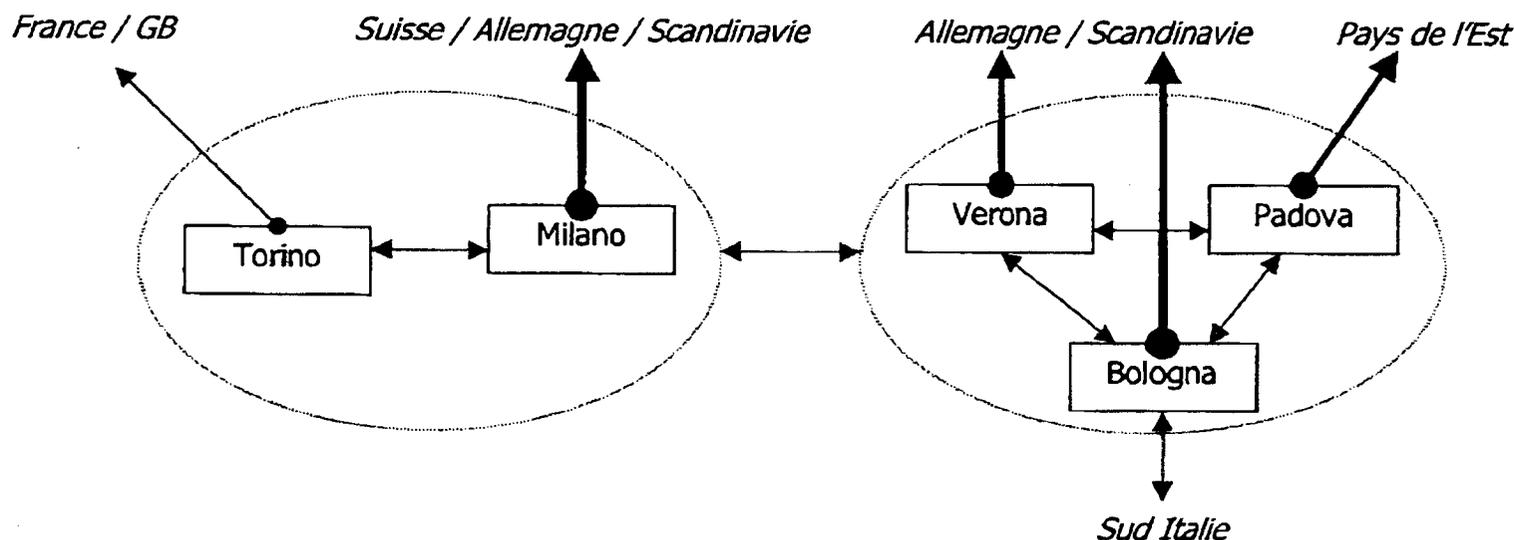
En Italie :

**La zone Milan-Turin demeure un point majeur de massification des trafics italiens à destination du Nord de l'Europe**, Turin étant plus naturellement spécialisée sur l'Ouest Europe (France et Espagne). Néanmoins, des pôles « outsiders » se révèlent aujourd'hui, en l'occurrence le triptyque « Bologne Vérone Padoue » pour leur capacité à traiter des trafics à destination du Nord de l'Europe, notamment en TC rail-route (rôle moteurs des Interporti) qui procurent un avantage concurrentiel par rapport à la route en matière de chargement (44 Tonnes autorisées de PTAC) des produits lourds (filières « équipement de la maison » et « agro-alimentaire »).

**Les Interporti : des points d'articulation modaux et de massification des trafics en quête de synergies transeuropéennes...**

Le concept italien d'Interporto consiste à la fois à massifier des trafics et à assurer le transfert modal de ces derniers de la route vers des techniques rail-routières<sup>1</sup>. Réseau incontournable de l'organisation des trafics de marchandises intermodaux sur le territoire italien, les Interporti recherchent aujourd'hui un « second souffle » non plus sur le territoire national, mais auprès de partenaires européens. En effet, pour ce développer aujourd'hui et demain, les Interporti ont besoin que se constituent hors de leur frontières des points de massification et de basculement de trafics à leur dimension. Le transport combiné européen doit représenter une masse économique suffisante pour assurer sa rentabilité et donc son autonomie de développement. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Le réseau des principaux Interporti d'Italie du Nord :



**Les interconnexions et les synergies** sont donc recherchées à la fois :

- entre Interporti polarisés selon leurs axes d'échanges naturels ;
- entre les réseaux européens (Allemagne, Scandinavie, France, Grande-Bretagne, Roumanie, Bulgarie, Pologne...)

**L'ambition des Interporti consiste à** dépasser le stade des synergies verticales (un opérateur isolé développe son propre réseau) et faire accepter l'intérêt de **développer des synergies horizontales** (plusieurs opérateurs associent leurs moyens et profitent de la massification de leurs trafics). Cette volonté affichée des Interporti d'apparaître comme des partenaires

<sup>1</sup> A titre d'exemple, 40 à 50% de l'activité de l'Interporto de Bologna concerne le ferroutage (traitement de trafics en rail-route).

incontournables dans l'organisation des flux italiens ne retiennent pas forcément l'attention des grands opérateurs logistiques européens dont certains continuent à localiser leurs plates-formes en dehors des Interporti.

**La délocalisation en cours des industries d'Italie du Nord vers les pays de l'Est** (Roumanie, Bulgarie, Pologne...) va-t-elle modifier demain la structure et le volume des flux d'échanges franco-italiens ? On peut en effet s'interroger sur les limites logistiques des stratégies des districts industriels italiens qui consistent à délocaliser leur production vers les pays de l'Est pour des raisons évidentes de recherche de coûts de main d'œuvre compétitifs, au détriment des coûts de transport car le finissage (la « touche » italienne) des produits « pré-fabriqués » dans les PECO induit d'importants flux en retour sur l'Italie avant distribution du produit fini. Aujourd'hui le différentiel coût de main d'œuvre Italie/PECO couvre l'augmentation des coûts transport/logistique, mais qu'en sera-t-il demain ? Les produits semi-finis ne pourraient-ils pas alors être finis sur place et dès lors être commercialisés et distribués au départ des pays de l'Est ou de l'Allemagne ? Les volumes d'échanges Italie-France seraient alors à réviser à la baisse...

Enfin, il nous a été rapporté que **des chargeurs industriels italiens**, notamment dans le secteur de l'agro-alimentaire, **souhaitant se positionner sur le marché français** et bénéficier de conditions de distribution identiques à celles de leurs concurrents français, projetaient de s'adosser à des bases logistiques qu'ils localiseraient sur le territoire français (dans la vallée du Rhône ou la région parisienne).

La perception du projet de la nouvelle ligne ferroviaire et de son usage futur

- **par rapport au coûts :**

La composante coût est déterminante dans l'arbitrage modal selon les transporteurs approchés.

- **par rapport aux techniques** (ferroviaire conventionnel, rail-route, autoroute ferroviaire)

**La solution de type «autoroute ferroviaire »** est appréciée pour sa capacité à absorber demain les trafics en transit sur le territoire français : entre l'Italie et l'Espagne, mais aussi et surtout entre l'Espagne et le Nord de l'Europe (Benelux, Allemagne, Hollande, Grande-Bretagne).

**Le cabotage maritime apparaît comme une solution alternative de plus en plus attendue** par les transporteurs et les chargeurs, d'autant plus que les trafics au départ du Sud de l'Italie son en constante progression.

- **par rapport à la fréquence et au délai :** le gain de temps escompté est primordial, notamment pour les transports frigorifiques (au-delà d'une heure de temps gagné, l'impact sera fort sur les professionnels du froid).