

LE « LOW COST » MONTRE DU DOIGT



L. GUARINO

Le TRM italien ressemblera-t-il à un champ de ruine lorsque la crise sera passée ? « Depuis le début de la crise, nous avons observé, une baisse moyenne du trafic PL sur autoroutes de près de 22 % », relève Paolo Uggè, président de l'association italienne Confrtrasporto et ancien secrétaire d'État aux Transports. Un chiffre sans précédent pour un secteur qui représente environ 97 800 entreprises et emploie 339 400 salariées. La Confetra

(confédération italienne des transports et de la logistique) note un recul de 5 % du trafic national au second semestre 2008 et de 11 % à l'international aux passages frontière avec la Suisse et l'Autriche pour la même période. Fait marquant : la crise économique s'insère en Italie dans un système de transport très peu organisé constitué par un maillage de petites entreprises portées sur l'individualisme. « Il est évident que dans un secteur en crise avec un coût du travail élevé, les petits opérateurs sont les plus pénalisés », analyse le responsable. « Depuis le début de la crise, 6000 entreprises ont déjà disparu », précise Francesco del Boca, président de l'Union européenne des transporteurs routiers (UETR), laquelle représente les intérêts de 185 000 TPE-PME de l'UE (voir entretien). Et le nombre de défaillances risque de grossir si le gouvernement tarde à adopter des mesures d'urgence. Les organisations professionnelles italiennes sont unanimes à reconnaître que le véritable impact de la crise sur le TRM est la politique « low cost ». Cette pratique récurrente a été évoquée lors de l'audience organisée le 20 avril à Bruxelles par la DG TREN. En Italie, on estime que la variation peut osciller entre 20 et 50 % en deçà du juste prix. Mais au delà des tarifs « low cost », les organisations professionnelles exposent leurs doléances au Président du Conseil, Silvio Berlusconi. Pour éviter un regain de tensions sociales, la Confrtrasporto lui a présenté en mars cinq revendications majeures. Notamment la création d'un observatoire des coûts, le gel pour six mois du versement des cotisations sociales employeurs et salariés et la remise à plat de la politique des interdictions de circuler. En parallèle, l'UETR exige une harmonisation européenne des contrôles dans le cadre du règlement social européen (RSE) sur les temps de conduite et de repos et l'adoption de délais de paiement à 30 jours. « Les entreprises sont déjà exsangues financièrement, tranche Francesco del Boca. Les dirigeants n'ont pas à se substituer aux banquiers. »

L.G.

ment grandes qu'il n'est pas facile de travailler. En Italie, un conducteur qui est verbalisé parce qu'il n'a pas respecté les temps de conduite est obligé de payer une amende de 50 €. En France, l'amende est de 6000 € avec des conséquences pénales.

» **Les interdictions de circuler sont un sujet sensible en Italie ?**
F.B. : C'est une autre aberration. En Italie, il y a 88 jours par an d'interdiction de circuler, soit l'équivalent de trois mois dans l'année. En Belgique, aux Pays-Bas ou en

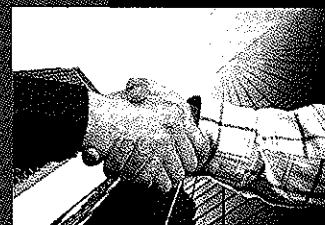
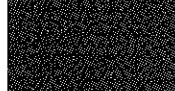
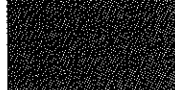
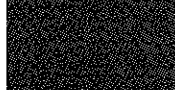
Grande-Bretagne, il n'existe même pas un jour d'interdiction. Il est urgent de concrétiser l'harmonisation européenne pour les interdictions de circuler comme pour les infractions au Code de la Route. ●

Propos recueillis par L.G.

*Le siège de l'Union européenne des transporteurs routiers est située à Bruxelles. L'Union représente les intérêts des artisans transporteurs et des TPE-PME de l'UE soit l'équivalent de 185 000 entreprises et 415 000 véhicules. Outre l'Unostra, on compte en son sein Confartigianato Trasporti, BASAT, FENADISMER, FITA, Nit Hungary, OBRTNA ZBORNICA SLOVENIJE, SAV et l'UPTR.

S'ADRESSER DIRECTEMENT

aux acheteurs de transports multimodaux ?

CONVAINCRE
les leaders d'opinion ?La valeur sûre
de votre plan
media

Transports
Actualités

Informations par tél. 01 76 73 33 56
E-mail : kmorais@wolters-kluwer.fr
www.wk-transport-logistique.fr