

1 Les chemins de fer italiens⁵

Historique

L'histoire des Chemins de Fer en Italie commence le 3 Octobre 1839 à l'époque du Royaume des Deux Siciles avec l'inauguration de la ligne qui reliait les deux résidences royales de Naples et de Portici. Les souverains des autres états italiens ne voulurent pas être moins modernes et c'est ainsi que d'autres tronçons ferroviaires furent rapidement construits, toujours au service exclusif des monarques, dans l'Etat de la Lombardie Vénétie (1840), dans le Grand Duché de Toscane, dans le Piémont, dans l'Etat Pontifical. En 1850, le réseau de voies ferrées en Italie atteignait 2.000 km, 10.510 en 1865 et 16.000 km en 1995.

Quelques grandes dates ont marqué l'histoire ferroviaire de notre voisine latine :

3 octobre 1839: inauguration du premier tronçon ferroviaire italien reliant Naples à Portici (Royaume des Deux Siciles);

1861 : proclamation de l'Unité de l'Italie et prise en charge partielle de l'exploitation de la part du nouvel Etat italien

1871 : inauguration du Fréjus et de la ligne en direction de Culoz

1865 : l'exploitation ferroviaire passe à des sociétés privées (*Società Strade Ferrate Romane, Società Ferroviaria dell'Alta Italia, Società Italiana delle Ferrovie Meridionali, Società Anonima Vittorio Emanuele*);

1905: l'exploitation ferroviaire revient à l'Etat, confiée à une Administration Autonome sous la responsabilité du Ministre des Travaux Publics: c'est ainsi que vient au jour l'*Amministrazione Autonoma delle Ferrovie* (Administration Autonome des Chemins de Fer)

⁵informations recueillies sur le site internet des FS

1985 : l'*Ente Ferrovie dello Stato* (Société des Chemins de Fer Nationaux) est créé par la loi 210/85. Il existe encore des sociétés ferroviaires privées comme celle de Ligne Nord qui dessert la zone de Milan à Come et Malpensa.

1991 : première stipulation du Contrat de Programme et Contrat de Service Public entre l'Etat et l'*Ente Ferrovie dello Stato*;

1992 : transformation de l'*Ente Ferrovie dello Stato* en *Ferrovie dello Stato S.p.A.*

Les changements depuis 1992 prennent leur source dans les directives UE 91/440, 95/18 et 95/19 modifiant en profondeur le secteur ferroviaire en supprimant les monopoles. Ces directives sanctionnent les principes fondamentaux suivants :

1. l'indépendance de la gestion des entreprises par rapport aux Etats où elles se situent;
2. la séparation, du moins comptable, entre le gestionnaire de l'infrastructure et celui du transport;
3. la nécessité du redressement financier des entreprises ferroviaires;
4. la garantie au droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour:
 - a) les associations internationales d'au moins deux entreprises établies dans de différents Pays Membres pour la prestation de services internationaux entre les Etats Membres dans lesquels les entreprises en question sont établies,
 - b) les entreprises ferroviaires effectuant des transports internationaux combinés et de marchandises;
5. les conditions nécessaires permettant d'obtenir la licence d'Entreprise Ferroviaire et donc de bénéficier du droit d'accès à l'infrastructure;
6. les critères relatifs à la répartition de la capacité de l'infrastructure.

Les *Ferrovie dello Stato* (FS) sont une Société de Transports et Services par Actions (SpA) dont l'unique actionnaire est l'Etat (Ministère du Trésor).

a) Acte de Concession

L'Etat accorde à FS une licence d'une durée de 70 ans pour gérer le transport public ferroviaire et sur mer et pour projeter et réaliser de nouvelles lignes et de nouvelles installations.

b) Contrat de Programme

L'Etat, en tant qu'actionnaire de F.S. S.p.A., contribue à l'entretien de l'infrastructure et accorde à la société les financements nécessaires aux investissements.

c) Contrat de Service Public

L'Etat achète les services ayant des buts de cohésion sociale et économique ne constituant pas des sources de profit pour la Société.

Quelques indicateurs

Nous reprenons, à partir du rapport de l'OCDE un certain nombre d'indicateurs qui nous permettent de positionner les FS par rapport aux compagnies nationales des principaux autres pays européens.

Quelques indicateurs d'efficacité dans les chemins de fer			
	1990	1996	1996 / 1990 (en%)
	Tarifs en pourcentage des coûts		
Italie (FS)	18,0	25,3	40,6
Royaume-Uni (BR)	67,6	77,3	14,3
Allemagne (DBAG)	40,5	53,0	30,8
Espagne (RENFE)	34,9	41,1	17,8
France (SNCF)	48,8	48,7	- 0,2
	Coût du facteur travail par unité de trafic		
Italie (FS)	153,0	153,0	0
Royaume-Uni (BR)	110	130	18,2
Allemagne (DBAG)	116,0	111,0	-4,3
Espagne (RENFE)	86,0	87,0	1,2
France (SNCF)	77,0	100,0	29,9
	Coût du travail par employé (en millions de lire, à parité de pouvoir d'achat)		
Italie (FS)	49,5	87,4	76,6
Royaume-Uni (BR)	39,9	53,7	34,6
Allemagne (DBAG)	39,0	55,0	41,0
Espagne (RENFE)	45,3	59,4	31,1
France (SNCF)	43,5	61,0	40,2

C'est donc depuis 1992 que les chemins de fer italiens sont dotés d'un statut leur permettant une gestion plus souple en matière de personnel, de financement des investissements et bien entendu des opérations quotidiennes.

Le problème essentiel a consisté à réduire le personnel en excédent et la politique menée à cet égard est tout à fait spectaculaire. En l'espace de dix ans (1987-1997) le personnel des chemins de fer est passé de 216.000 à 120.000, bien entendu au prix d'un certain nombre de mouvements sociaux.

Le rapport 1998 précise :

Le personnel FS continue de décroître. Le 31 décembre 1997 l'ensemble de nos employés atteignait 119.661 unités, à savoir 3.637 unités de moins par rapport à 1996. Cette baisse est attribuable en partie à l'encouragement des exodes prévus pour certaines catégories du personnel; l'ensemble du personnel moyen de l'année se montait à 121.751 employés. Entre le début des années 1990, avant l'inauguration des retraites anticipées, et la fin de 1997, le personnel FS s'était réduit de bien 87.000 unités, dont 63.000 environ sont sorties du cycle de production de l'entreprise à travers cette même politique des retraites anticipées indifférenciées (loi 141/90), réalisée pendant la période allant de 1990 à 1995.

Les coûts globaux pour le personnel se montaient en tout à 9.767 milliards de lires en 1997, marquant une diminution de 1.155,9 milliards par rapport à 1996; cette diminution du coût de travail est due non seulement à une structure plus légère, mais également aux nouvelles cotisations destinées au Fond des Retraites, des cotisations homogènes aux retraites de l'INPS⁶, mais moins onéreuses pour notre Société par rapport aux cotisations précédentes.

La productivité du personnel

Suite à l'effet conjoint de l'augmentation du trafic ferroviaire et de la baisse progressive du personnel, la productivité "économique" du travail, à savoir celle se référant à la quantité de produit vendu par tête, calculée en termes d'unités de Trafic par personne, a été de 613.750 UT par dépendant en 1997. Cette augmentation de 4,2% par rapport à l'année précédente nous a permis ainsi d'atteindre un niveau de productivité qui ressemble fort à celui des principaux réseaux ferroviaires européens, et même meilleure par rapport à celui de DBAG. En dix ans, la productivité économique du travail a plus que doublé en passant de 303.000 UT par dépendant en 1988 aux 613.700 UT d'aujourd'hui. La productivité "technique" du travail, celle se référant en revanche à la production offerte par tête, calculée en termes de tonnes/km brutes par personne a été de 938.522 TKBR par salarié en 1997, et a donc enregistré une augmentation de 2,7% sur la valeur de 1996. Dans ce cas-ci aussi, la productivité technique du personnel a marqué dans les dix dernières années de considérables et de sensibles améliorations (+82%), même si les taux sont légèrement inférieurs à ceux de l'économie en général.

En 1997, la ponctualité des trains a subi une baisse générale par rapport à l'année précédente à cause des nombreuses pannes dans les

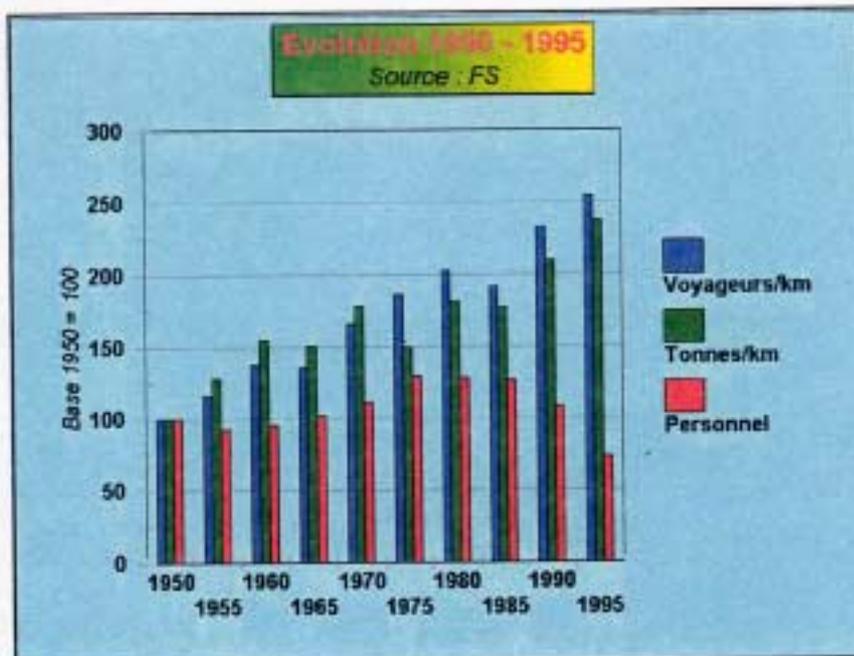
⁶L'équivalent de notre URSSAF

infrastructures (anormalités sur les lignes électriques, pannes de structures), les locomotives, le matériel ETR et enfin à cause des occupations des gares et à cause des mauvaises conditions météorologiques. Au cours de cette année-là, la ponctualité de tous les trains voyageurs, exprimée par rapport au pourcentage des trains arrivés à destination à l'heure ou avec un retard ne dépassant pas 5 minutes a baissé jusqu'à 82%, (86% en 1996), alors que pour ce qui est des trains à long parcours, le pourcentage des trains arrivés à destination avec un retard ne dépassant pas 5 minutes a baissé jusqu'à 66% (74% en 1996). Rappelons d'ailleurs à ce propos que pour les trains Eurostar il s'agit d'un nouveau service ayant des caractéristiques très différentes par rapport à celui qui s'effectuait auparavant avec des matériaux ETR 450 et 460: les trains sont beaucoup plus nombreux et répandus dans toutes les tranches horaires du jour. Par conséquent, les possibilités de récupérer les retards survenus ont diminué et les trains ont souvent entraîné leur retard jusqu'à leur destination. Les trains locaux, eux aussi, ont subi une aggravation dans leur ponctualité. Le pourcentage des trains arrivés à destination avec moins de 5 minutes de retard en effet est passé de 87% à 83% en un an.

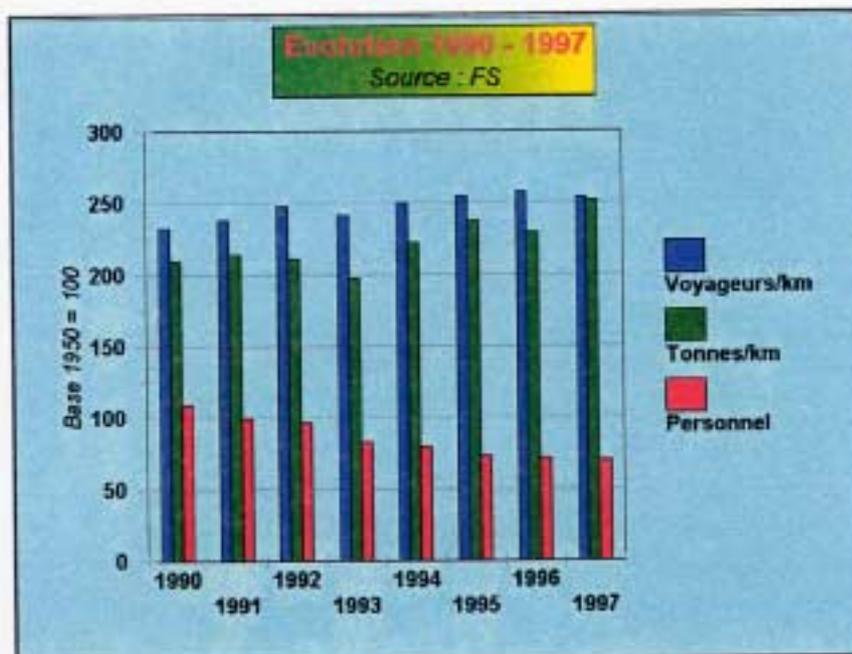
Cette diminution de la ponctualité a été également provoquée par la considérable augmentation des trains métropolitains et directs survenue suite à l'entrée en vigueur de l'horaire d'été '97 et à cause des retards provoqués par les difficultés rencontrées dans la mise en service et de la coexistence des trains ES avec le reste du matériel roulant. L'ensemble de ces facteurs a entraîné des retombées négatives sur le fonctionnement du service des trains de marchandises de qualité qui en moyenne sont parvenus à destination avec un retard de 49 minutes (26 minutes de plus par rapport à 1996).

Ces dernières observations jointes à des accidents particulièrement graves, très mal ressentis par l'opinion publique montrent que les FS ont encore des progrès considérables à réaliser pour devenir un concurrent efficace, crédible et dans la durée de la route. Ces caractéristiques n'empêchent pas les chemins de fer de peser lourdement sur le budget de l'Etat, près de 1% du PNB !

En 1998 les FS ont relancé leur politique d'investissements, les appels d'offre réalisés conformément aux textes européens sur les marchés publics, ont augmenté de 121% par rapport à 1997 et cette politique s'amplifie d'après les données recueillies pour les premiers mois de l'année 1999.



Graphique 12



Graphique 13

2 Les transports routiers

Le transport sur route représente 5,6% du PNB, il y a 110.000 entreprises de transport en Italie employant environ 600 000 personnes. Ces entreprises sont majoritairement des entreprises ne comptant qu'une seule personne (68,91%) d'après les données de l'Istat pour 1996, il n'y a au total que 33 entreprises de plus de 200 salariés.

Italie : entreprises de transport routier selon la forme juridique			
Forme	Recensement 1991	Recensement 1996	Augmentation en %
Entreprise individuelle	73 134	91 364	24,90
Sociétés de personnes	9 437	14 030	48,70
Société de capitaux	2 696	4 422	64,00
Coopératives	813	1078	32,60
ConSORZI et autres	377	527	39,80
<i>Source : Istat</i>			

A titre de comparaison nous donnons pour la France une statistique relative à la répartition des entreprises selon leur taille. Le fait qu'il n'existe pas de statistiques selon la nature juridique de l'entreprise est en lui même révélateur de la non pertinence de l'interrogation. Il y a donc en Italie trois fois plus d'entreprises de transport qu'en France même si on observe que dans les entreprises françaises ayant un effectif inférieur à 5, les non salariés (artisans) constituent près de la moitié des travailleurs.

France : ventilation des entreprises selon leur taille (1996)				
Effectif salarié	Entreprises		Effectif total	
	En nombre	En %	En nombre	En %
de 0 à 5	20 366	77,0	56 978	20,6
de 6 à 9	3 428	9,0	25 681	9,3
de 10 à 19	2 504	6,6	35 097	12,7
de 20 à 49	2 104	5,5	66 378	24,0
de 50 à 99	443	1,2	30 998	11,2
de 100 à 199	227	0,6	31 173	11,3
200 et plus	63	0,2	30 133	10,9
TOTAL	38 155	100,0	276 438	100,0
<i>Source : Ministère des Transports (1998)</i>				

Nous avons vu dans l'introduction la part prise par la route pour les transports de personnes et de marchandises. Cette part a pu se développer grâce à un réseau autoroutier très complet, parfois obsolète, avec des réalisations de génie civil tout à fait remarquables. Ce développement a été favorisé par une structure juridique ad hoc l'ANAS. Le rapport entre la longueur du réseau autoroutier et celle du réseau routier total (routes nationales, départementales etc ..) se monte à 2% pour l'Italie ce qui est le taux le plus élevé de tous les pays de l'OCDE. La longueur totale se monte à 6 440 kilomètres dont 5 380 à péage, les autoroutes sans péage étant surtout présentes dans le Sud pour favoriser le développement.

Les autoroutes à péage sont gérées par 25 sociétés concessionnaires dont la plus importante est Autostrade SpA qui gère près de 3000 kilomètres.

Dans son dernier rapport annuel cette société montre qu'en 1997 le trafic a augmenté de 3,8% sur le réseau dans son ensemble et de 4,2% sur la partie du réseau gérée par la société, c'est à dire à un rythme beaucoup plus élevé que le PNB.

Ce réseau autoroutier est proche de la saturation à la fois en rase campagne et dans la proximité des villes : les parcours entre Milan, Rome et leurs aéroports respectifs sont bien connus. Le magazine *// Mondo* du 20 novembre 1998 a publié une étude particulièrement sévère sur la situation des autoroutes montrant que la densité de la circulation sur le réseau autoroutier était plus élevée en Italie que dans aucun autre pays industriel. Cet article illustre bien comment le développement industriel local contribue à la saturation du réseau. Ainsi la situation la plus catastrophique est celle du tronçon Mestre-Ravenne, résultat du dynamisme économique du Veneto. On ne compte donc plus les embouteillages qui bloquent la circulation sur des dizaines de kilomètres au prix de coûts privés et coûts collectifs élevés.

Ces autoroutes sont souvent par ailleurs de qualité contestable : voies relativement étroites, zones de service très faiblement équipées, revêtement en mauvais état qui nécessite de nombreux chantiers. Il n'est donc pas surprenant qu'à chaque mauvaise saison, des accidents particulièrement graves affectent des dizaines voire des centaines de véhicules.

Bien entendu les conséquences de cette situation sur l'environnement sont particulièrement néfastes : pollution atmosphérique, hydrologique et sonore. Ainsi en 1997, Autostrade SpA a dépensé 268 milliards de lire (123 millions d'Euros) pour des chantiers relatifs à l'environnement auquel s'ajoutent en Italie les travaux nécessaires à la sauvegarde des monuments dans un pays qui compte près de la moitié des trésors de l'humanité selon la définition de l'UNESCO.

Les analystes concordent pour dire que l'augmentation de l'offre ne fait que déplacer le problème de quelques années, le système autoroutier dans des zones fortement peuplées obéissant aux fameux théorème de la valise : la demande suit la dimension de l'offre.⁷

On pourrait multiplier les citations de déclarations d'hommes politiques et d'études officielles montrant que la situation est sans issue à structure constante.

⁷Quelle que soit la taille d'une valise, il faut toujours s'asseoir dessus pour pouvoir la fermer.

Début août 1999 plusieurs mesures ont été prises pour interdire entre autres le dépassement par les poids lourds notamment, devant les manifestations des conducteurs de poids lourds bloquant les routes du grand départ en vacances d'août (18 millions de personnes sur les routes), le gouvernement faisait marche arrière et rapportait la mesure à compter du 16 août. Dans un interview à *La Stampa* du 4 août 1999, Enrico Micheli (Ministre des Travaux publics) déclarait

C'est la nature du trafic en Italie qui rend quasiment inévitable la congestion. Chez nous, 72% des marchandises sont transportées par la route, c'est la proportion la plus élevée d'Europe. Et nous devons penser que d'ici 2015 nous nous attendons à une augmentation du trafic marchandises de 120%. Si nous n'arrivons pas à développer les moyens alternatifs, le pays ne deviendra plus qu'une immense autoroute

On peut noter enfin que si les camions ne constituent que 6,4% des véhicules impliqués dans les accidents (1997), ils sont impliqués dans des accidents ayant fait 4.000 morts c'est à dire plus de la moitié des décès par accident de la route.

Il est donc évident que toute solution durable passe par les transports collectifs en zone urbaine et périurbaine et par le transfert vers le rail d'une part substantielle des transports de marchandises.