



*ORT Pays de la Loire*

# **TRM**

## **La compétitivité du pavillon français en Europe**

*Sainte-Luce-sur-Loire*  
*Mardi 25 septembre 2012*

*Alexis Giret, Directeur du Comité National Routier*

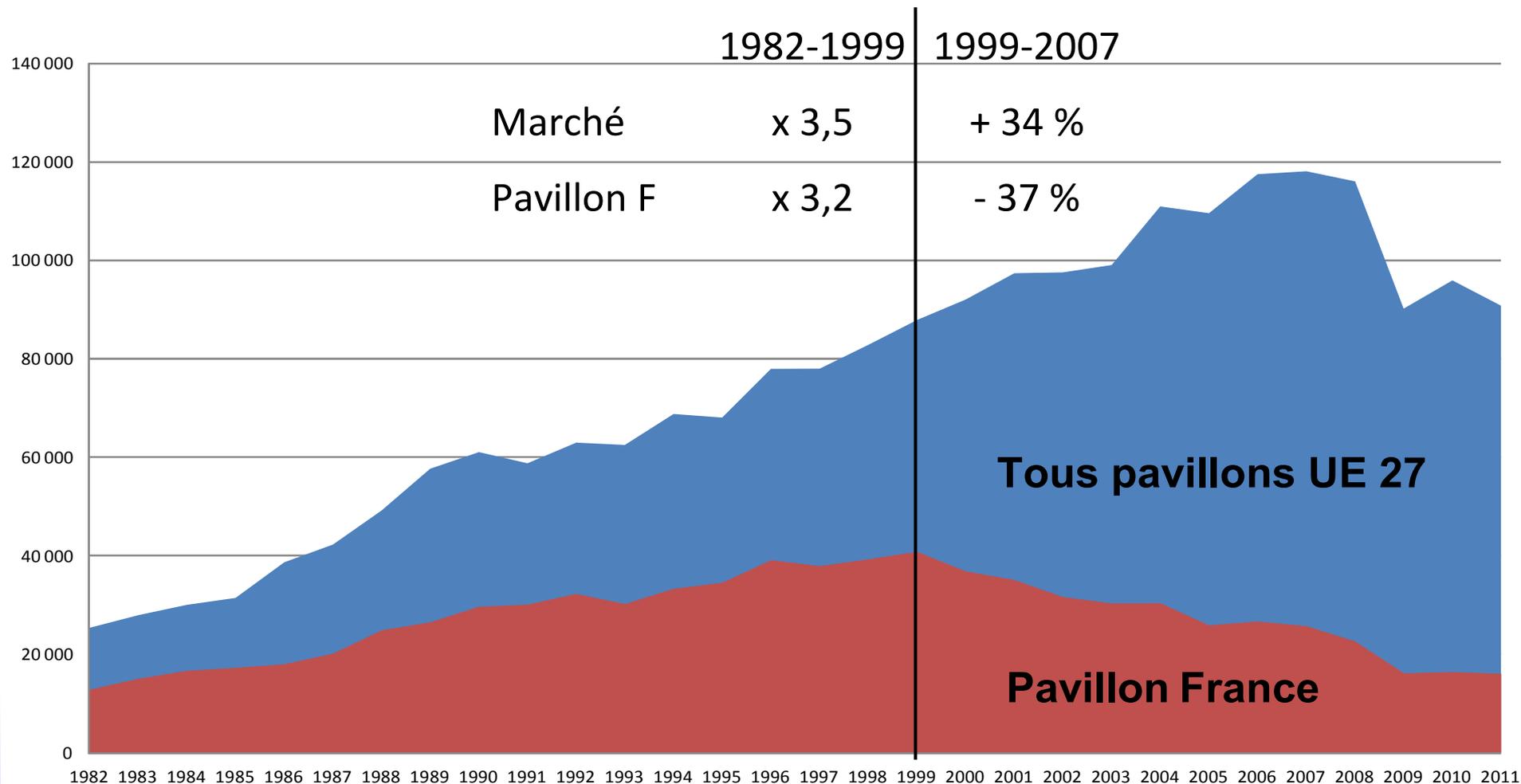


***1. Le marché européen de TRM***

***2. La compétitivité***

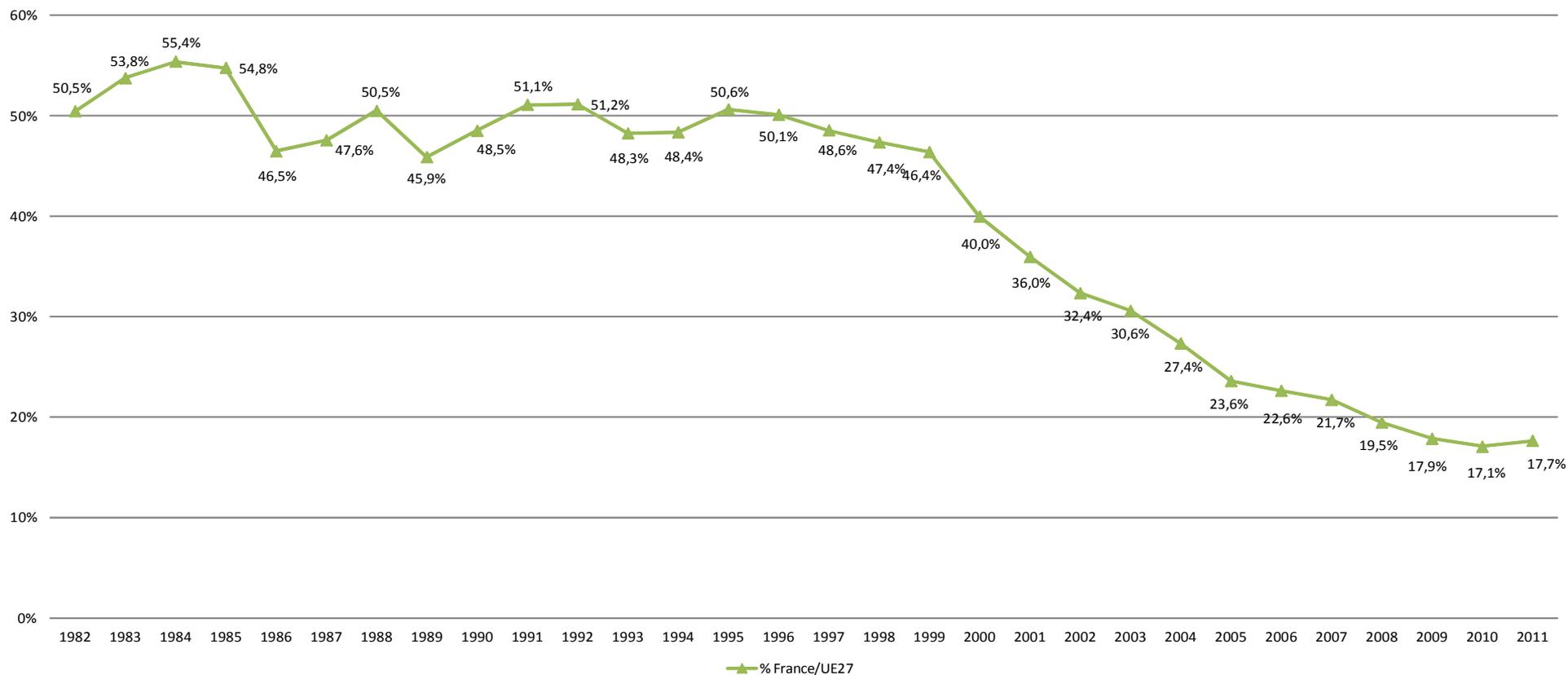
# 1. Le marché européen de TRM

## TRM bilatéral France-UE27



# 1. Le marché européen de TRM

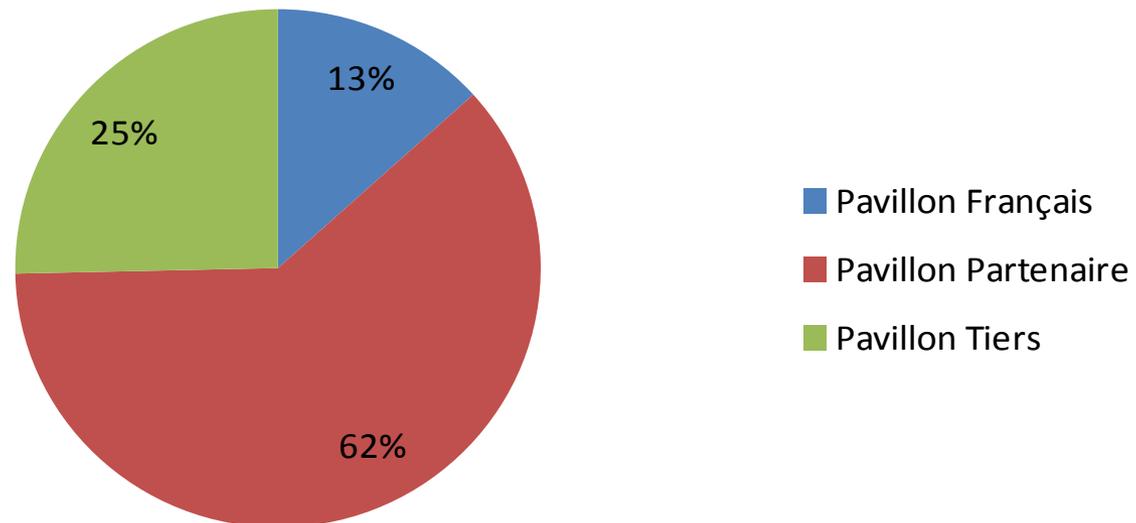
## Part du pavillon français dans le TRM bilatéral de la France avec l'UE27



# 1. Le marché européen de TRM

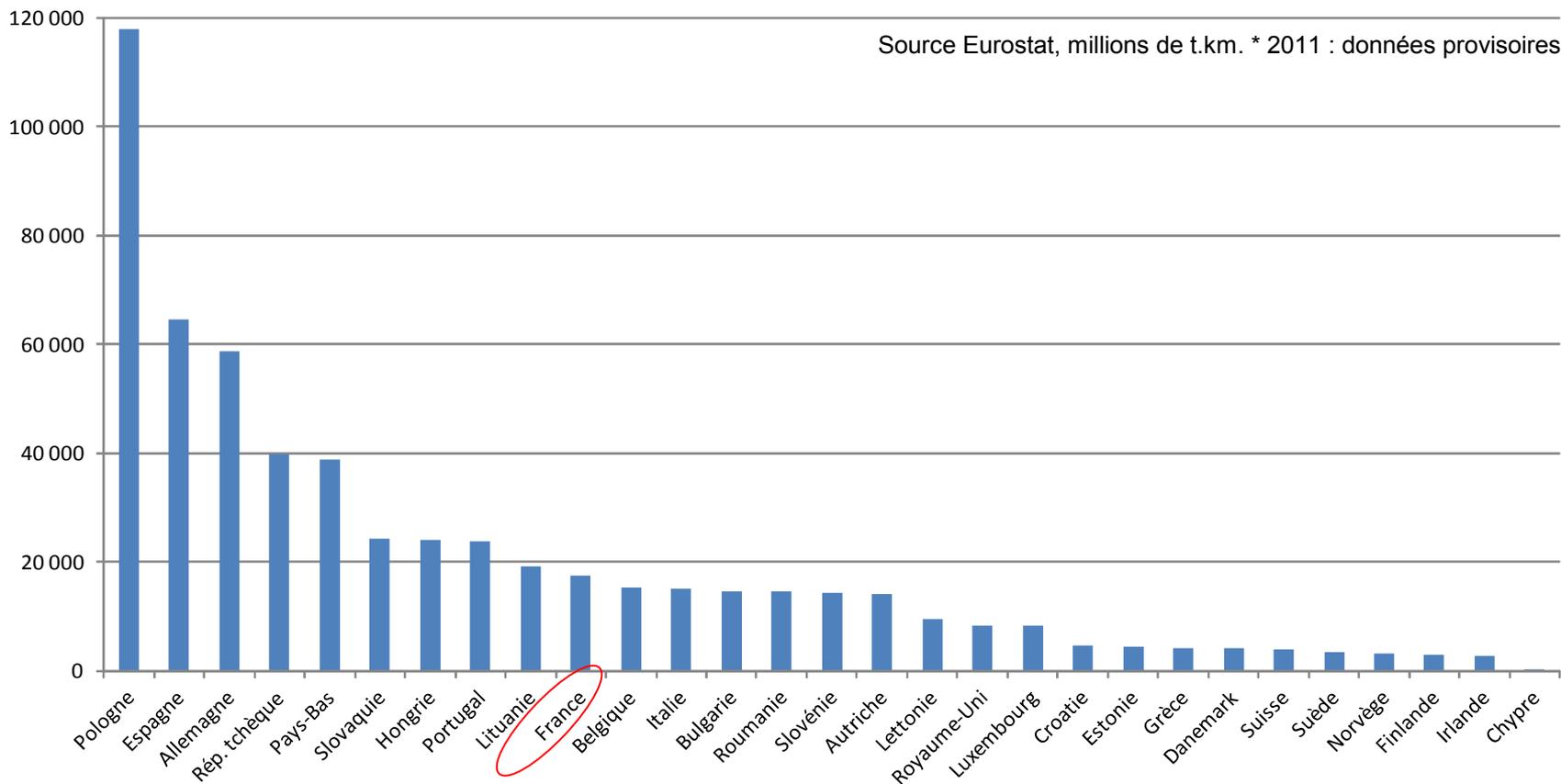
## Part des pavillons (TRM) dans les échanges entre la France et l'Europe\* 2010

\* UE27 + Norvège + Suisse - Chypre - Malte



# 1. Le marché européen de TRM

## TRM International par pavillon UE27 en 2011\*



**France : 10<sup>e</sup> , 15% du 1<sup>er</sup>, 3% de l'ensemble**

**Leaders : Pologne, Espagne, Allemagne**

**5 pavillons sur 29 font 56% du marché**

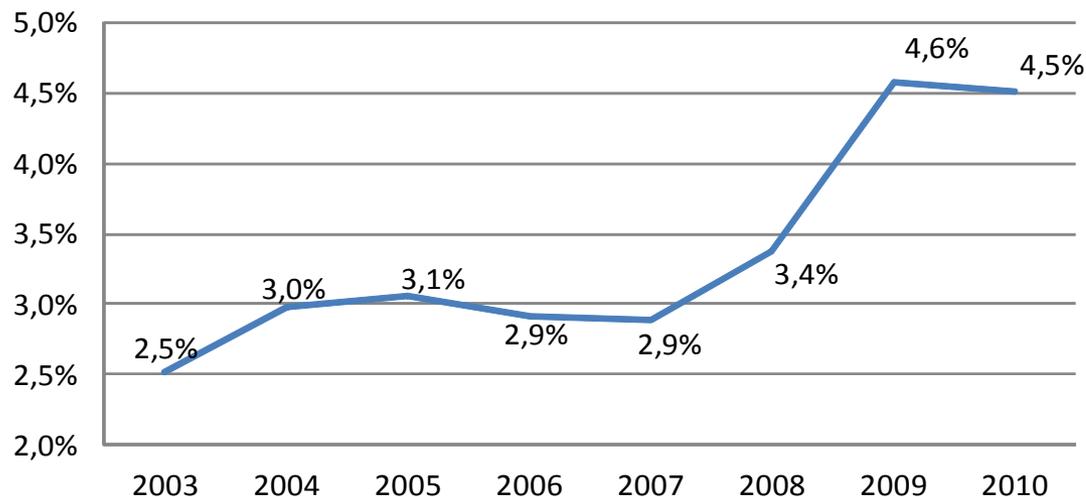
# 1. Le marché européen de TRM

**Cabotage = 2,2% en taux de pénétration tout UE 2010,**

**Mais en France : 4,5%**

**La France est 20 plus cabotée qu'elle ne cabote**

Evolution du taux de pénétration du cabotage (marché)  
en France entre 2003 et 2011

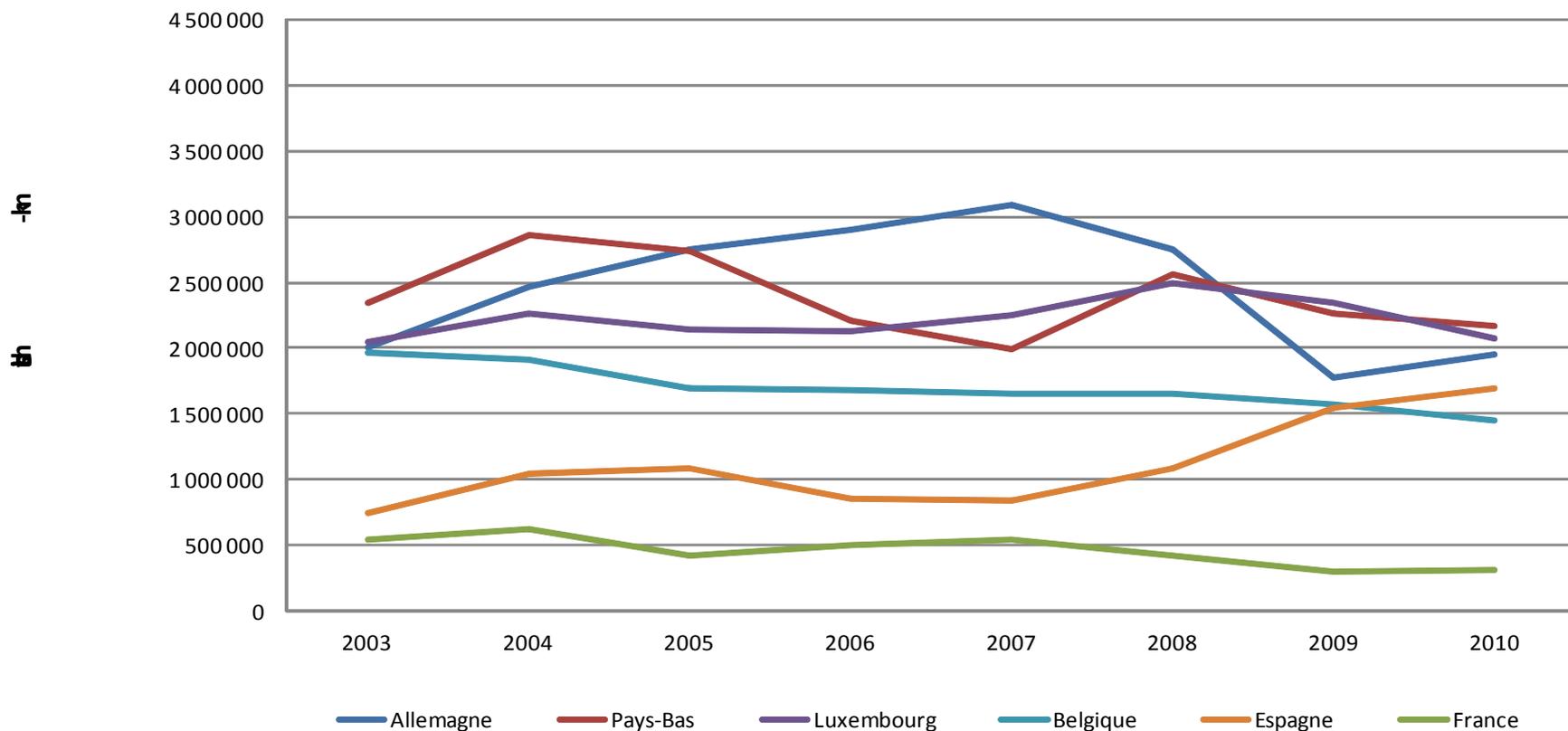


Source : Eurostat, sur la base des t.km

# 1. Le marché européen de TRM

## Phénomène peu dynamique pour les pavillons de l'ouest

Evolution des principaux caboteurs d'Europe de l'Ouest



Source : enquêtes TRM européennes

## 2. Le cabotage

### Un potentiel dans les starting-blocks à l'Est

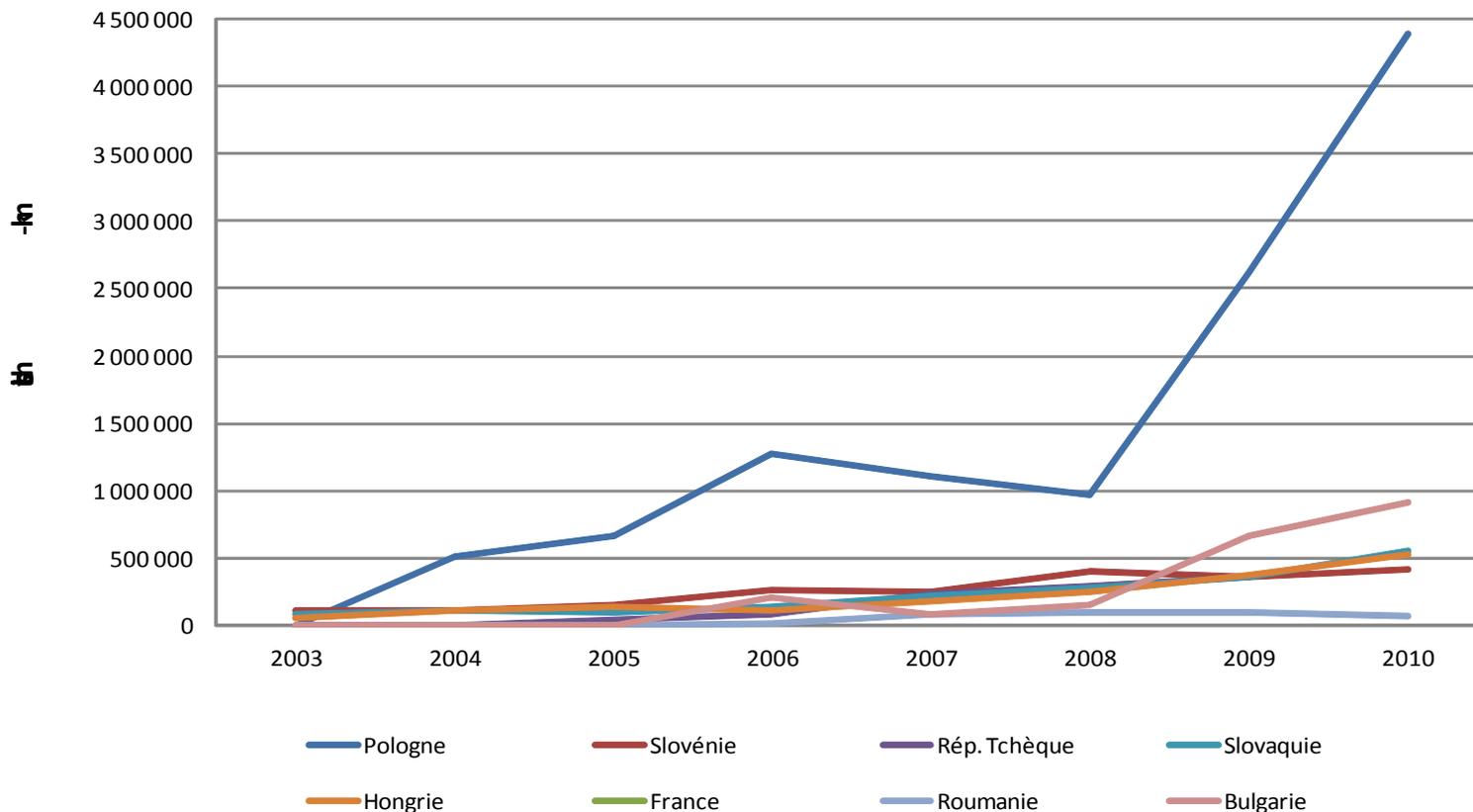
Dates d'accession des NEM au cabotage routier en France		
Pays	Date d'adhésion UE	Actuellement autorisé à caboter en France - depuis
Chypre	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2004
Malte	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2004
Slovénie	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2004
Estonie	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2009
Lettonie	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2009
Lituanie	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2009
Rép. Tchèque	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2009
Slovaquie	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2009
Hongrie	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2009
Pologne	1 <sup>er</sup> mai 2004	Oui – 1 <sup>er</sup> mai 2009
Bulgarie	1 <sup>er</sup> jan. 2007	Oui – 1er janvier 2012
Roumanie	1 <sup>er</sup> jan. 2007	Oui – 1er janvier 2012

Source : Ministère en charge des transports, Sous-direction des transports

# 1. Le marché européen de TRM

Un potentiel dans les starting-blocks chez les pavillons de l'Est

Evolution des principaux caboteurs d'Europe de l'Est



Source : enquêtes TRM européennes

**Pologne : depuis son accessibilité double tous les ans**

**1<sup>er</sup> caboteur en UE dès la première année pleine d'accessibilité**

# 1. Le marché européen de TRM

## Perdants - Gagnants

Ratio caboté/caboteur en 2010				
Grèce	84	Belgique	0,79	1,3
France	20	Finlande	0,59	1,7
Royaume Uni	9	Autriche	0,57	1,8
Suède	5,4	Roumanie	0,56	1,8
Norvège	3,9	Espagne	0,38	2,6
Allemagne	3,3	Irlande	0,35	2,8
		République		
Italie	2,9	Tchèque	0,32	3,1
Danemark	1,3	Pays-Bas	0,25	3,9
		Lituanie	0,18	5,4
		Lettonie	0,09	11
		Portugal	0,08	12
		Slovaquie	0,07	15
		Hongrie	0,04	23
		Pologne	0,04	24
		Estonie	0,01	77
		Slovénie	0,01	103
		Luxembourg	0,01	132
		Bulgarie	0,00	464



## ***2. La compétitivité***

Le TRM : un marché hyperconcurrentiel

Les 5 conditions d'une concurrence pure et parfaite énoncées par la théorie sont réunies :

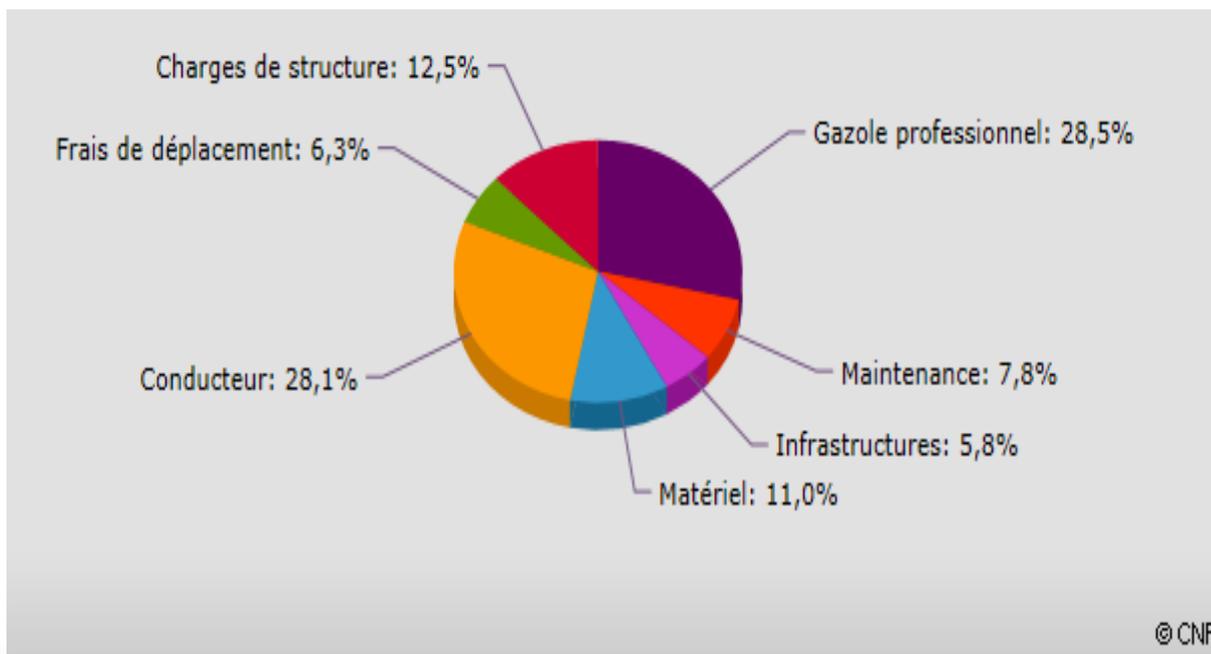
- Atomicité des acteurs
- Homogénéité des produits
- Transparence de l'information
- Libre entrée et sortie des acteurs
- Libre circulation des facteurs de production

**Types de compétitivité :**

- **produit (différencier le produit)**
- **production (innover sur la façon de produire)**
- **coût (sur des inputs comparables)**

## 2. La compétitivité

### La structure des coûts d'exploitation en longue distance 40 tonnes, 2012



## 2. *La compétitivité*

### Coût de personnel de conduite à l'heure

base 100 France - 2011

