



***FNTR – Congrès National***

# **TRM**

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

*CNIT Paris La Défense  
Jeudi 27 octobre 2011*

***Alexis Giret, Directeur du Comité National Routier***



- 1. Le marché européen de TRM***
- 2. Le cabotage***
- 3. Différentiels de compétitivité***
- 4. Quelles évolutions ?***



# ***1. Le marché européen de TRM***

**1<sup>er</sup> janvier 1993 – UE12, bilatéral et tiers**

**1<sup>er</sup> janvier 1995 – UE 15 (Autriche, Finlande, Suède)**

**1<sup>er</sup> juillet 1998 – UE15, cabotage « à titre temporaire »**

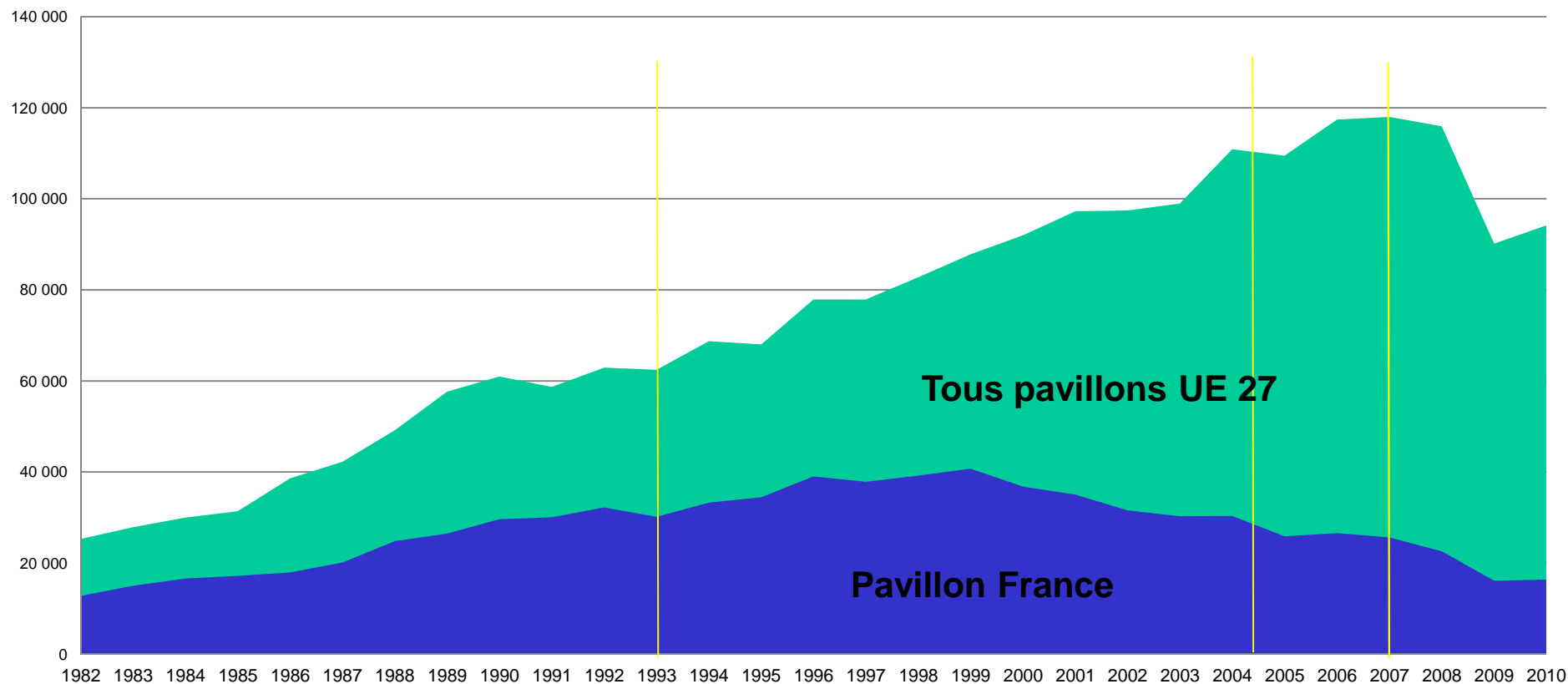
**1<sup>er</sup> mai 2004 – UE 25, entrée de 10 PECO**

**1<sup>er</sup> janvier 2007 – UE27, entrée de la Bulgarie et de la Roumanie**



# 1. Le marché européen de TRM

## TRM Bilatéral France-UE27



### Jusqu'à la crise

	1982-1999	1999-2007	1982-2007
	17 ans	8 ans	25 ans
Marché	x 3,5	+ 34 %	x 4,7
Pavillon F	x 3,2	- 37 %	x 2

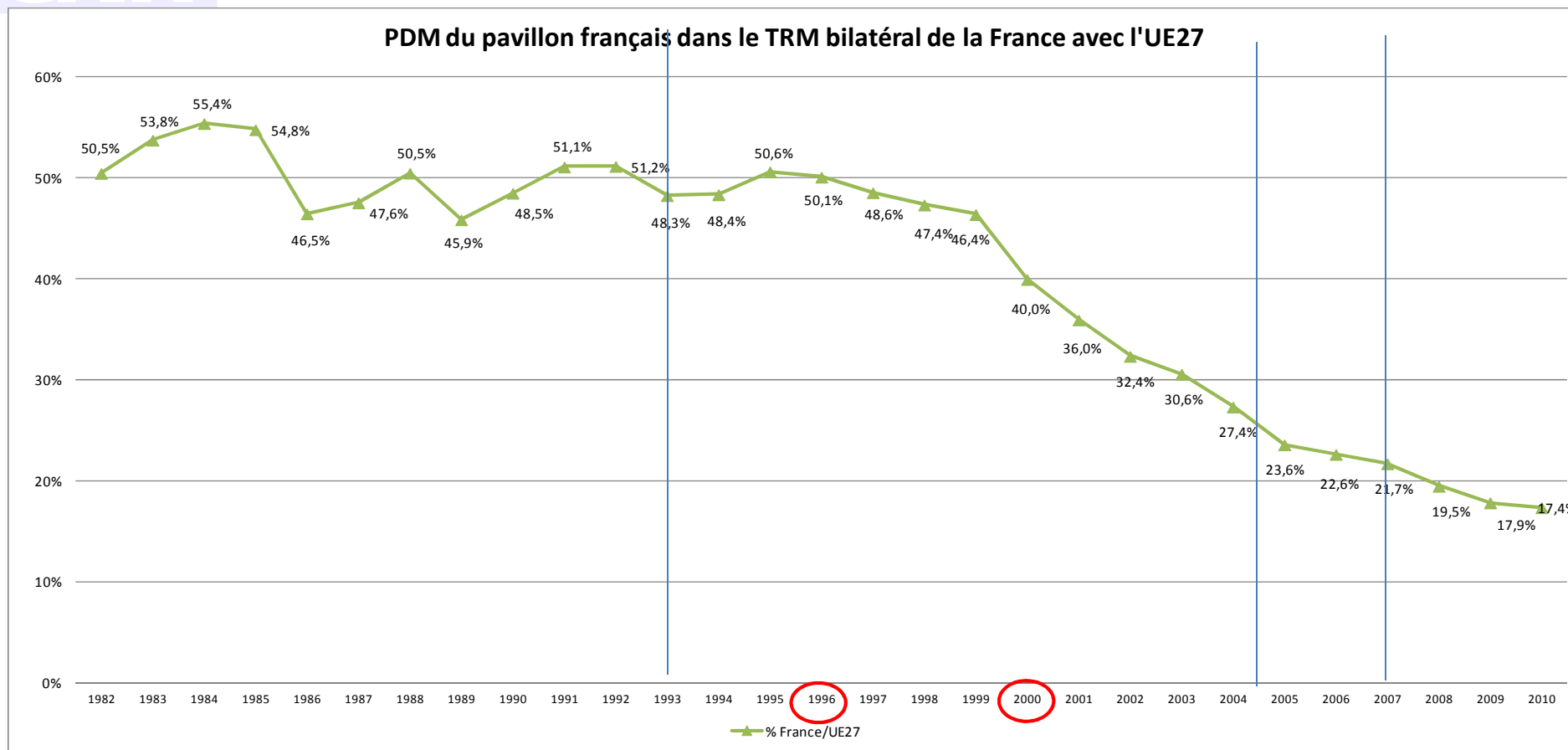
### Après la crise, en 2010

Le marché a reculé au niveau de 2000-2001  
Le pavillon français au niveau de 1984

Source Eurostat, millions t.km



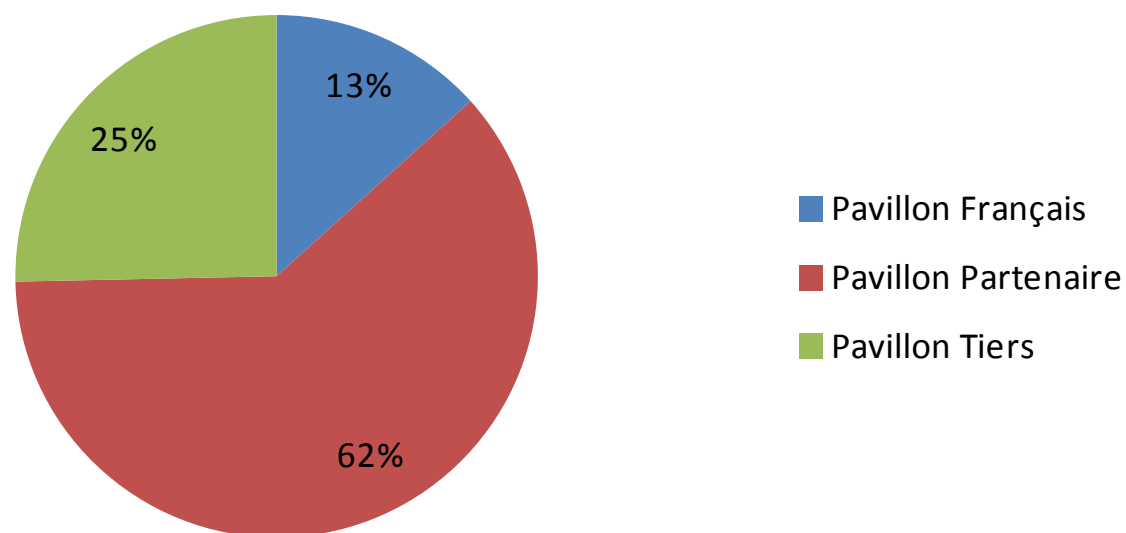
# 1. Le marché européen de TRM



# 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 en UE27 2010



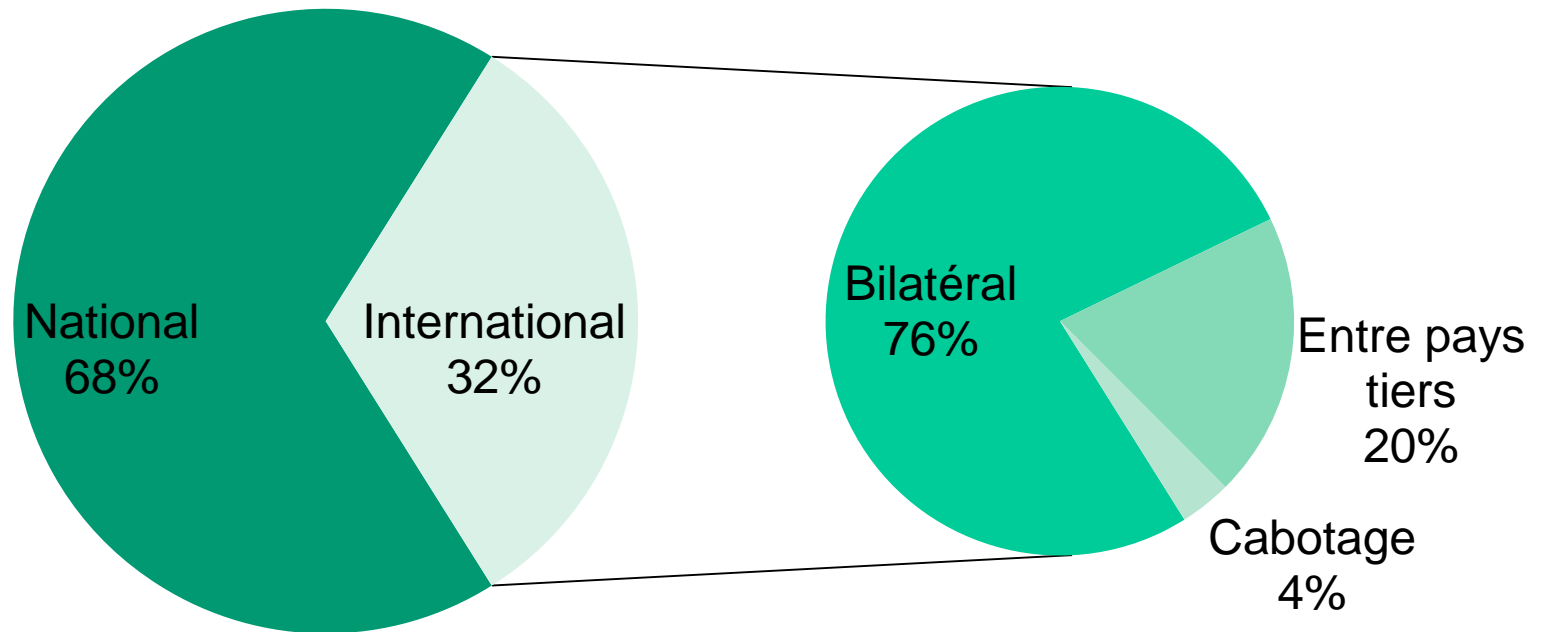
**France : 10<sup>e</sup>, 14% du 1<sup>er</sup>, 3% de l'ensemble**

**Leaders : Pologne, Espagne, Allemagne**



# 1. Le marché européen de TRM

## Répartition des t.km en UE 2010



Source Eurostat, sur la base des t.km



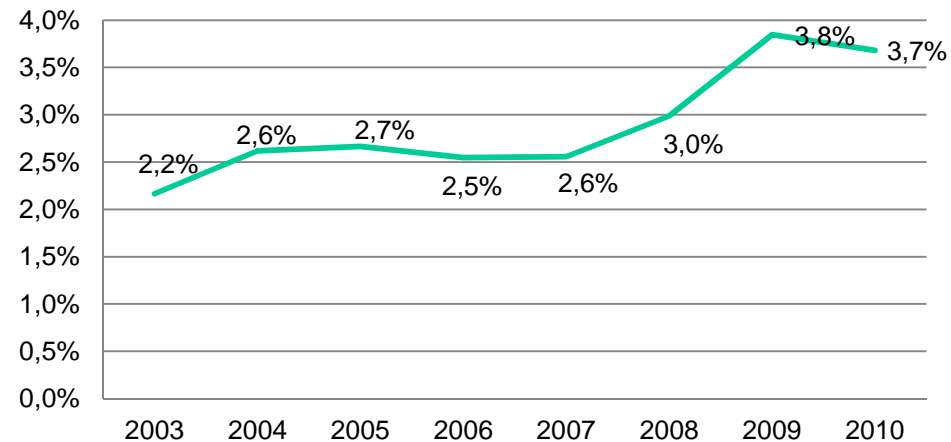


## 2. Le cabotage

**Cabotage = 1,74% en taux de pénétration tout UE 2010,**

**Mais en France : 3,7%**

Evolution du taux de pénétration du cabotage en France entre 2003 et 2010



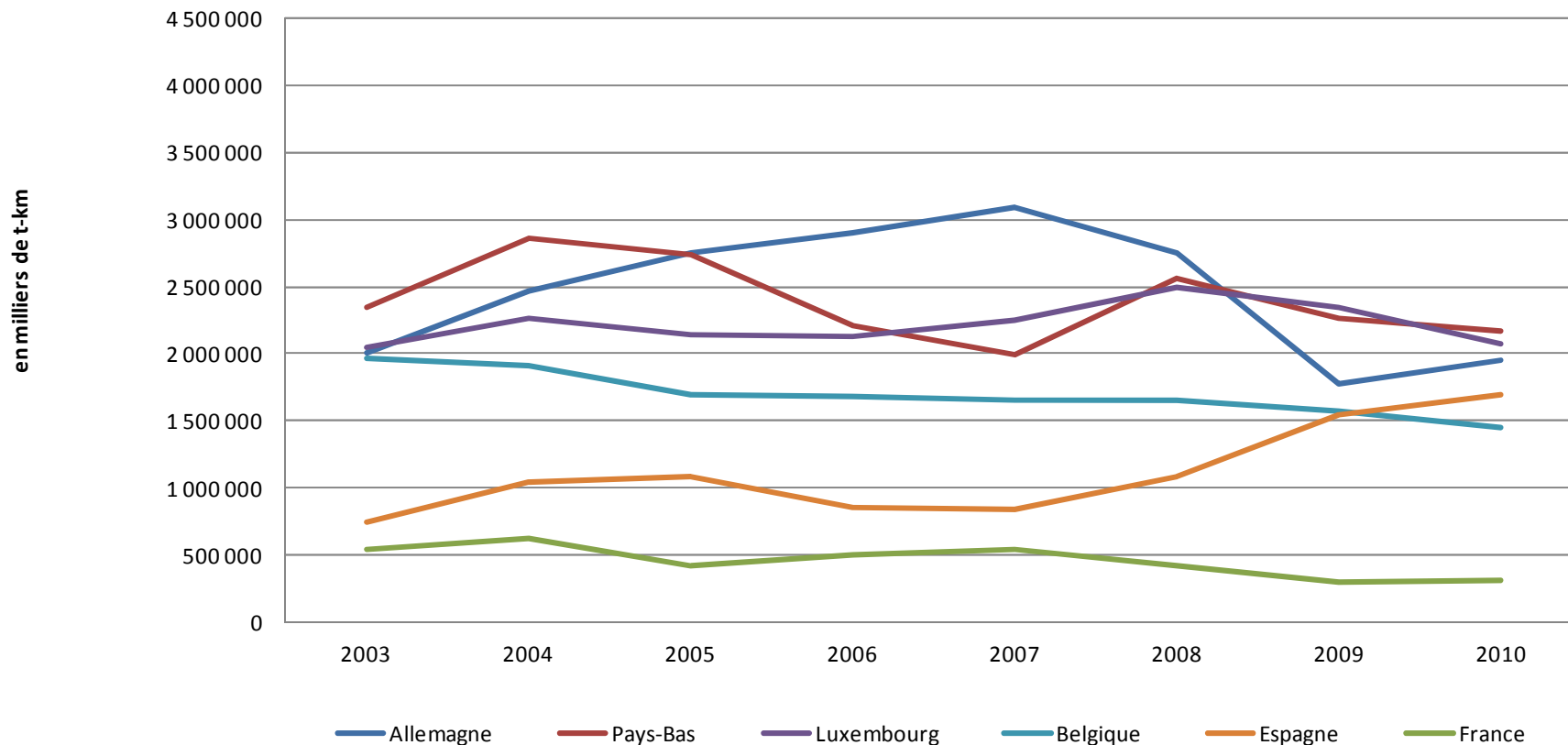
Source Eurostat, sur la base des t.km



## 2. Le cabotage

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

Evolution des principaux caboteurs d'Europe de l'Ouest



Source : enquêtes TRM européennes

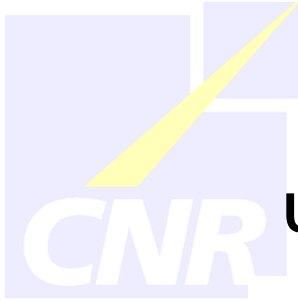


## 2. Le cabotage

### 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	Fin de l'actuelle période d'interdiction
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	Non	1 <sup>er</sup> janvier 2012 non prolongeable
Roumanie	1 <sup>er</sup> jan. 2007	Non	1 <sup>er</sup> janvier 2012 non prolongeable

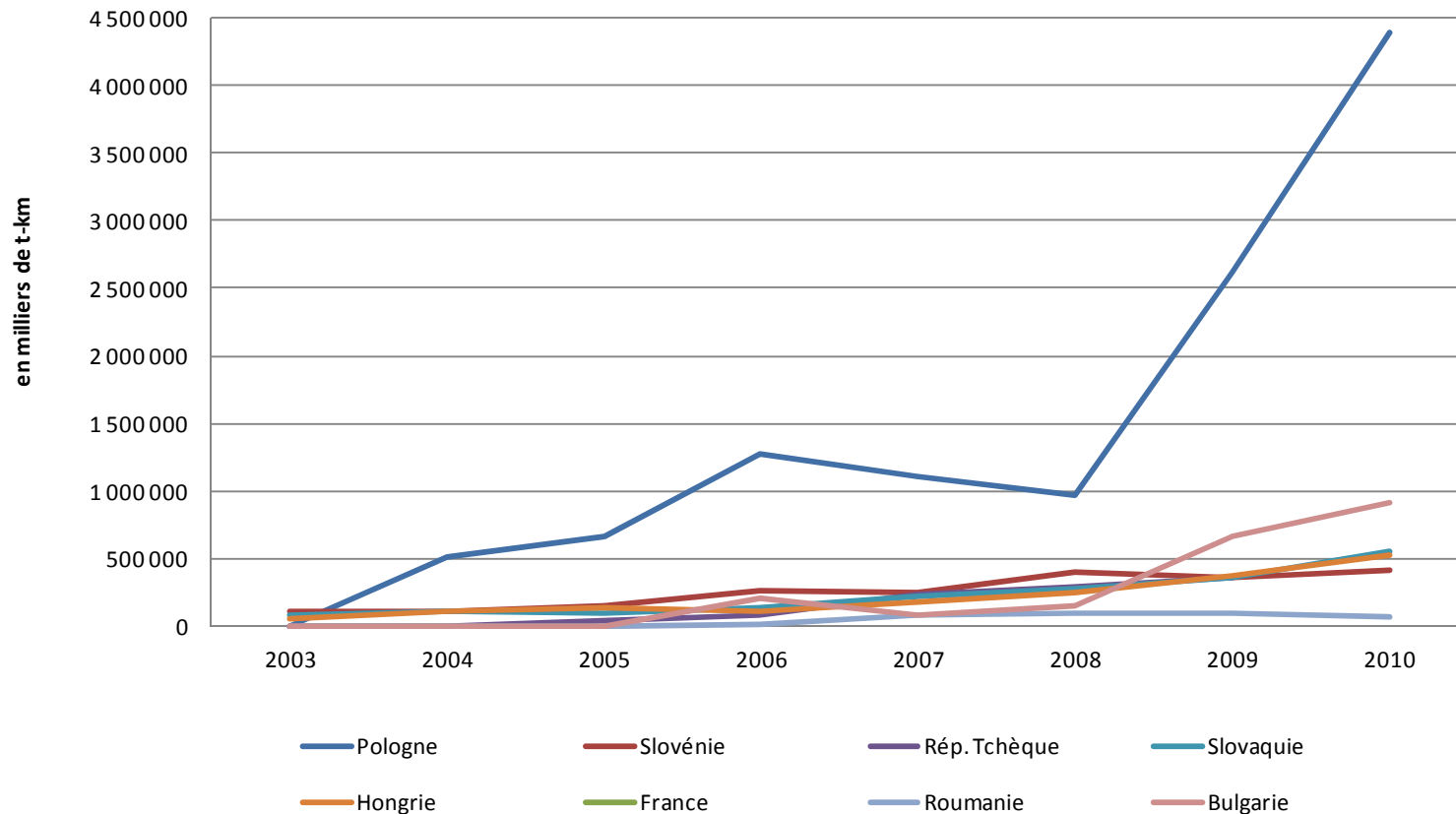
Source : Ministère en charge des transports, Sous-direction des transports routiers.



## 2. Le cabotage

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**



## 2. Le cabotage

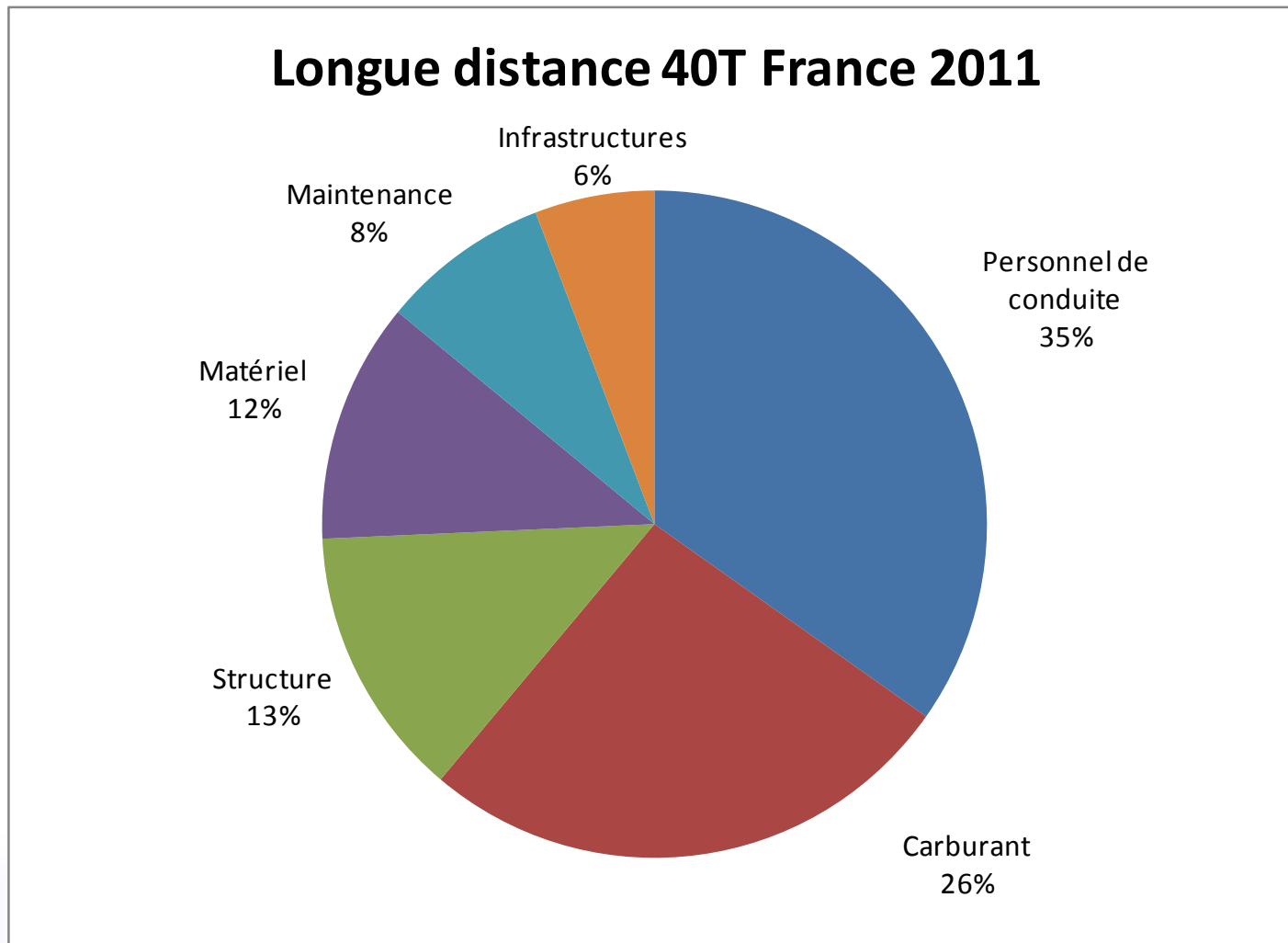
### Perdants - Gagnants

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

Source Eurostat, sur la base des t.km

### 3. Différentiels de compétitivité

#### La structure des coûts d'exploitation



Source : enquête longue distance 40T CNR



### 3. Différentiels de compétitivité

Conducteur affecté à l'international	2011	France moyenne enquête CNR	Allemagne Land de l'Ouest	Allemagne Land de l'Est	Espagne Nord, entreprise structurée	Espagne, chauffeur de l'Est à "1000€"	Pologne* tournées de 3 semaines /mois en Europe	Pologne* distances moyennes" weekend à la maison
Salaire (heures supplémentaires incluses) + primes rapporté au mois	€/mois	2 349	2 500	1 400	1 756	1 000	550	450
Charges patronales (aides Fillon déduites pour la France)	%	33,6	24,3	24,3	32	32	18,5	18,5
Complémentaire santé pour les conducteurs internationaux	€/mois				20	20	22	22
Indemnités de déplacement par jour	€/jour	38	20	20	14	14	45	
Indemnités de déplacement par an	€/an	8 301	4 200	4 672	3 129	3 528	11 340	
Autres compléments de salaire, non chargé	€/an				5 268			10 668
<b>Coût total annuel</b>	<b>€/an</b>	<b>45 960</b>	<b>41 490</b>	<b>25 547</b>	<b>36 232</b>	<b>19 608</b>	<b>19 424</b>	<b>17 330</b>
Temps de conduite	h/sem	38	45	45	45	45	45	45
Nombre de semaines de travail par an	sem/an	42	42	44	43	36	36	43
Temps de conduite annuel	h/an	1 601	1 890	1 980	1 935	1 620	1 620	1 935
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,7	22,0	12,9	18,7	12,1	12,0	9,0
<b>Base 100 France</b>		<b>100</b>	<b>76</b>	<b>45</b>	<b>65</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>31</b>

\* Pologne : étude en cours, résultats provisoirs



## 4. Quelles évolutions ?

### Coût de l'heure de conduite – base 100 France

	France	Allemagne Ouest	Espagne standard	Pologne*
2002	100	110	83	
2005	100	89		41
2011	100	76	65	42*

\* Pologne : étude 2011 en cours, résultats 2011 provisoirs



## 4. Quelles évolutions ?

