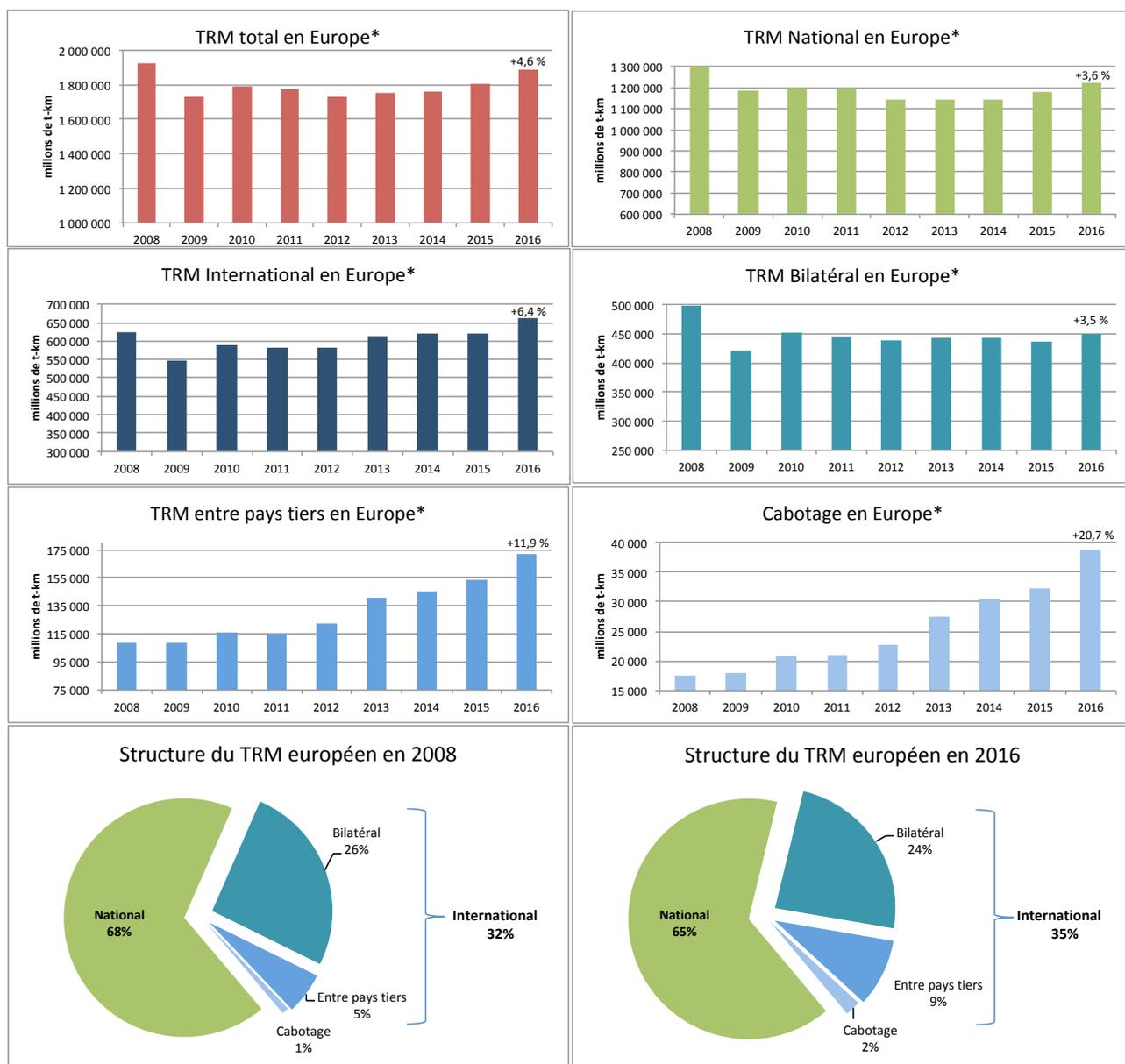


Mars 2018

## Classement TRM européen 2016

Une sortie franche de crise s'annonçait déjà en 2015 avec un taux de croissance de l'activité totale de 2,4 %. En 2016, la tendance se renforce : le TRM européen double la croissance de 2015 et réalise une de ses meilleures performances depuis le début des années 2000. De surcroît, la croissance touche désormais toutes les activités. Les pavillons de l'Ouest profitent du développement de l'activité nationale tandis que les pavillons de l'Est réalisent une percée de 8,6 % grâce notamment aux bons résultats de l'international. Le transport international entre pays tiers se distingue avec une croissance de près de 12 %, le cabotage monte en flèche grâce à un bond de plus de 20 % en un an. Le commerce intra-communautaire semble avoir de beaux jours devant lui.

Du côté de l'Ouest, le Royaume-Uni s'en sort indéniablement mieux que ses voisins. Il réalise un score de +11 % alors que l'Allemagne stagne et que la France affiche un timide 1,5 % de croissance par rapport à 2015. L'Italie, les Pays-Bas et la Belgique décrochent. A l'Est, les résultats sont tout aussi mitigés. La Pologne impose sa domination avec un taux de croissance de plus de 11 % sur l'ensemble de ses activités, grâce notamment au développement exceptionnel de son activité internationale, +18 % en un an. La République tchèque recule, -12 %, malgré une croissance de son activité nationale (+5,7 %). Elle perd plus de 22 % à l'international, vraisemblablement au profit de son voisin polonais. D'autres pavillons souffrent également à l'international comme la Hongrie et la Lettonie (-4,3 %). La concurrence effrénée entre pays de l'Est, qui pèse sur les prix et les marges des entreprises, ne fait pas que des gagnants.



\*Voir définitions page 8

**TOUS TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES PAR PAVILLON - 2016**

Rang	Pavillon	Millions de t.km Données Eurostat	Poids dans l'ensemble	% par rapport au premier pavillon	Evolution 2016/2015	Ratio t.km/PIB
1	Allemagne	315 774	16,7%	100%	0,3%	100
2	Pologne	290 749	15,4%	92%	11,5%	683
3	Espagne	216 997	11,5%	69%	3,6%	194
4	Royaume-Uni	176 678	9,4%	56%	11,2%	74
5	France	155 843	8,3%	49%	1,5%	70
6	Italie	112 637	6,0%	36%	-3,6%	67
7	Pays-Bas	67 964	3,6%	22%	-1,4%	97
8	Rép. tchèque	50 315	2,7%	16%	-12,0%	285
9	Roumanie	48 176	2,6%	15%	23,5%	284
10	Suède	42 673	2,3%	14%	2,8%	92
11	Hongrie	40 002	2,1%	13%	4,3%	352
12	Slovaquie	36 139	1,9%	11%	7,7%	445
13	Bulgarie	35 409	1,9%	11%	9,6%	736
14	Portugal	34 877	1,8%	11%	9,6%	188
15	Lituanie	30 974	1,6%	9,8%	16,9%	801
16	Belgique	30 865	1,6%	9,8%	-2,7%	73
17	Finlande	26 846	1,4%	8,5%	9,6%	124
18	Autriche	26 138	1,4%	8,3%	7,0%	74
19	Grèce	24 560	1,3%	7,8%	24,3%	141
20	Norvège	20 932	1,1%	6,6%	-9,5%	62
21	Slovénie	18 707	1,0%	5,9%	4,5%	463
22	Danemark	16 094	0,9%	5,1%	3,8%	58
23	Lettonie	14 227	0,8%	4,5%	-3,2%	571
24	Suisse	12 134	0,6%	3,8%	-2,5%	20
25	Irlande	11 616	0,6%	3,7%	17,3%	42
26	Croatie	11 337	0,6%	3,6%	8,6%	244
27	Luxembourg	9 324	0,5%	3,0%	5,4%	176
28	Estonie	6 716	0,4%	2,1%	7,2%	318
29	Chypre	703	0,0%	0,2%	24,9%	39
<b>TOTAL</b>		<b>1 885 406</b>	<b>100,0%</b>		<b>4,6%</b>	<b>119</b>

	Millions de t.km	Poids dans l'ensemble	Evolution 2016/2015
UE15	1 268 886	67,3%	3,1%
NEM hors Malte	583 454	30,9%	8,6%
UE28 hors Malte	1 852 340	98,2%	4,8%

L'activité globale se développe avec un taux de croissance de 4,6 % sur un an. 22 pays parmi les 29 qui figurent dans le classement affichent un taux positif mais la croissance est loin d'être homogène. Les pavillons de l'Ouest réalisent un bon score (+3,1 %) qui, pourtant, fait pâle figure face aux +8,6 % des pavillons à l'Est de l'Europe.

Sur l'ensemble des activités, la tête du classement ne change pas. Le TOP 5 est toujours composé de l'Allemagne, championne du national, de la Pologne et de l'Espagne, leaders de l'international, du Royaume-Uni et de la France dont l'activité repose quasi exclusivement sur le marché interne. Le Royaume-Uni, qui était passé devant la France en 2015, confirme sa place grâce à un taux de croissance exceptionnel de 11,2 %, une performance souvent réservée aux pavillons de l'Est. Le TOP 5 concentre plus de 61 % de l'activité européenne.

La croissance des pavillons polonais et roumain est soutenue. Avec +11,5 % sur un an, le pavillon polonais se rapproche du leader allemand. Une progression semblable en 2017 confierait la tête du classement à la Pologne, détrônant le leader historique qu'est l'Allemagne. Avec +23,5 % en 2016, la Roumanie passe devant la Suède et occupe désormais la 9<sup>ème</sup> place.

## TRM NATIONAL PAR PAVILLON - 2016

Rang	Pavillon	Millions de t.km Données Eurostat	Poids du national pour le pavillon	Poids du pavillon dans l'ensemble des activités nationales de TRM	% par rapport au premier pavillon	Evolution 2016/2015
1	Allemagne	271 679	86%	22,2%	100%	0,8%
2	Royaume-Uni	170 304	96%	13,9%	63%	12,2%
3	Espagne	144 984	67%	11,8%	53%	5,6%
4	France	144 205	93%	11,8%	53%	2,1%
5	Pologne	106 634	37%	8,7%	39%	1,9%
6	Italie	100 282	89%	8,2%	37%	-3,7%
7	Suède	39 260	92%	3,2%	14%	3,0%
8	Pays-Bas	34 128	50%	2,8%	13%	6,1%
9	Finlande	24 586	92%	2,0%	9,0%	14,7%
10	Rép. tchèque	22 304	44%	1,8%	8,2%	5,7%
11	Belgique	18 808	61%	1,5%	6,9%	-0,7%
12	Norvège	18 507	88%	1,5%	6,8%	-9,6%
13	Autriche	16 505	63%	1,3%	6,1%	12,4%
14	Grèce	15 191	62%	1,2%	5,6%	1,1%
15	Roumanie	13 140	27%	1,1%	4,8%	8,9%
16	Danemark	13 037	81%	1,1%	4,8%	4,0%
17	Hongrie	11 720	29%	1,0%	4,3%	13,2%
18	Portugal	10 382	30%	0,8%	3,8%	-3,8%
19	Suisse	10 138	84%	0,8%	3,7%	-2%
20	Irlande	9 281	80%	0,8%	3,4%	19,6%
21	Bulgarie	7 324	21%	0,6%	2,7%	2,1%
22	Slovaquie	5 697	16%	0,5%	2,1%	8,6%
23	Croatie	3 986	35%	0,3%	1,5%	-1,7%
24	Lituanie	2 970	10%	0,2%	1,1%	2,0%
25	Lettonie	2 807	20%	0,2%	1,0%	2,0%
26	Slovénie	2 134	11%	0,2%	0,8%	3,1%
27	Estonie	1 792	27%	0,1%	0,7%	17,6%
28	Luxembourg	1 192	13%	0,1%	0,4%	8,1%
29	Chypre	684	97%	0,1%	0,3%	24,8%
<b>TOTAL</b>		<b>1 223 661</b>	<b>64,9%</b>	<b>100,0%</b>		<b>3,6%</b>

	Millions de t.km	Poids du national dans l'activité totale	Poids dans l'ensemble	Evolution 2016/2015
UE15	1 013 824	79,9%	82,9%	3,8%
NEM hors Malte	181 192	31,1%	14,8%	3,8%
UE28 hors Malte	1 195 016	64,5%	97,7%	3,8%

La croissance de l'activité nationale atteint 3,6 %, parfaitement homogène entre l'UE15 et les NEM. Néanmoins, les scores nationaux sont plus hétérogènes. L'Allemagne stagne (+0,8 %), le Royaume-Uni décolle (+12,2 %), l'Espagne affiche une bonne santé avec un taux de croissance de +5,6 % du TRM national grâce à la reprise économique générale. La France perd sa place de 3<sup>ème</sup> au profit de son voisin du Sud malgré un score positif, +2,1 %, en parfait accord avec le taux de croissance de son économie. La Pologne, leader de l'international, ne progresse que très lentement au national, +1,9 %. L'Italie décroche avec -3,7 %.

La différence structurelle entre l'Est et l'Ouest de l'Europe se renforce. La part de l'activité nationale ne cesse d'augmenter pour la quasi-intégralité des pavillons de l'Ouest avec un pic à 96 % pour le Royaume-Uni. A l'opposé, cette part diminue à 37 % pour la Pologne, 27 % pour la Roumanie, 16 % pour la Slovaquie ou 10 % pour la Lituanie.

Au vu de l'importance des marchés internes et de l'hyperspécialisation des pavillons de l'Est sur l'international, la question du cabotage se posera plus intensément dans les années à venir et opposera les deux blocs géographiques. A noter que cette activité « internationale » qui monte en flèche, +20 % en 2016, menace directement l'activité nationale des grands pavillons de l'Ouest.

## TRM INTERNATIONAL PAR PAVILLON - 2016

Rang	Pavillon	Millions de t.km Données Eurostat	Poids de l'international pour le pavillon	Poids du pavillon dans l'ensemble des activités internationales de TRM	% par rapport au premier pavillon	Evolution 2016/2015
1	Pologne	184 115	63%	27,8%	100%	18,0%
2	Espagne	72 012	33%	10,9%	39%	-0,2%
3	Allemagne	44 095	14%	6,7%	24%	-2,3%
4	Roumanie	35 036	73%	5,3%	19%	30,0%
5	Pays-Bas	33 836	50%	5,1%	18%	-7,9%
6	Slovaquie	30 441	84%	4,6%	17%	7,6%
7	Hongrie	28 281	71%	4,3%	15%	1,0%
8	Bulgarie	28 085	79%	4,2%	15%	11,8%
9	Rép. tchèque	28 010	56%	4,2%	15%	-22,4%
10	Lituanie	28 004	90%	4,2%	15%	18,8%
11	Portugal	24 495	70%	3,7%	13%	16,4%
12	Slovénie	16 573	89%	2,5%	9%	4,6%
13	Italie	12 355	11%	1,9%	6,7%	-2,8%
14	Belgique	12 057	39%	1,8%	6,5%	-5,8%
15	France	11 638	7%	1,8%	6,3%	-5,7%
16	Lettonie	11 420	80%	1,7%	6,2%	-4,3%
17	Autriche	9 634	37%	1,5%	5,2%	-1,1%
18	Grèce	9 368	38%	1,4%	5,1%	97,6%
19	Luxembourg	8 131	87%	1,2%	4,4%	5,0%
20	Croatie	7 351	65%	1,1%	4,0%	15,1%
21	Royaume-Uni	6 373	4%	1,0%	3,5%	-11,4%
22	Estonie	4 924	73%	0,7%	2,7%	3,9%
23	Suède	3 413	8%	0,5%	1,9%	0,5%
24	Danemark	3 057	19%	0,5%	1,7%	3,0%
25	Norvège	2 425	12%	0,4%	1,3%	-9,3%
26	Irlande	2 335	20%	0,4%	1,3%	9,1%
27	Finlande	2 260	8%	0,3%	1,2%	-26,0%
28	Suisse	1 995	16%	0,3%	1,1%	-4,0%
29	Chypre	18	3%	0,0%	0,0%	20,0%
<b>TOTAL</b>		<b>661 737</b>	<b>35,1%</b>	<b>100,0%</b>		<b>6,4%</b>

	Millions de t.km	Poids de l'international dans l'activité totale	Poids dans l'ensemble	Evolution 2016/2015
UE15	255 059	20,1%	38,5%	0,5%
NEM hors Malte	402 258	68,9%	60,8%	10,8%
UE28 hors Malte	657 317	35,5%	99,3%	6,6%

Après une année de stagnation, +0,5 % en 2015, l'international total européen repart à la hausse avec un taux de croissance élevé, +6,4 %. Les pavillons de l'Ouest ne profitent que très peu de cette envolée dont les bénéficiaires sont principalement partagés entre pavillons de l'Est.

A l'Ouest, l'activité internationale du pavillon espagnol affiche -0,2 % par rapport à 2015 tandis que l'Allemagne enregistre une baisse de -2,3 % et les Pays-Bas -7,9 %. A contrario, le Portugal affiche une importante augmentation de +16,4 %. La Grèce double son activité en un an. Ce résultat exceptionnel pourrait s'expliquer par une reprise de l'activité grecque suite à la baisse du coût de la main d'œuvre, mais aussi par une refondation de l'infrastructure statistique.

La progression du pavillon polonais, leader du marché, est remarquable. Avec +18 % en un an, le pavillon réalise à lui seul 28 % de l'activité TRM international en Europe. La Roumanie affiche un score impressionnant de +30 % et se hausse désormais à la 4<sup>ème</sup> place juste derrière l'Allemagne. La République tchèque, qui perd -22,4 %, semble ne plus pouvoir faire face à ses voisins à bas coûts. Son pavillon semble avoir pris le malheureux chemin que les pavillons de l'Ouest avaient emprunté il y a une décennie.

La guerre des prix fait ses victimes, souvent à l'Ouest mais pas seulement. Elle déséquilibre le marché du TRM déjà très tendu et crée des pavillons oligarques sous couvert de marché unique. Leur modèle économique repose totalement sur des bas salaires, explicités dans les publications du CNR. Pour les pays concernés, le poids du TRM dans le PIB vaut dix fois celui connu à l'Ouest. Par exemple, le ratio t.km/PIB (cf. tableau page 2) vaut 683 en Pologne, 736 en Bulgarie, 801 en Lituanie, contre 67 en Italie, 70 en France, 97 aux Pays-Bas ou 100 en Allemagne. Cette ultra spécialisation et cette dépendance d'économies nationales empêchent actuellement le rattrapage des salaires TRM dans ces pays, tous situés à l'Est.

## BILATERAL - 2016

Rang	Pavillon	Millions de t.km Données Eurostat	% par rapport au premier pavillon	Poids du pavillon dans l'ensemble de l'activité bilatérale	% par rapport à l'activité totale du pavillon	Evolution 2016/2015
1	Pologne	118 106	100%	26%	41%	15,7%
2	Espagne	65 594	56%	15%	30%	0,0%
3	Allemagne	38 980	33%	9%	12%	-2,5%
4	Pays-Bas	27 838	24%	6%	41%	-6,0%
5	Rép. tchèque	22 017	19%	5%	44%	-19,3%
6	Portugal	16 694	14%	4%	48%	14,0%
7	Roumanie	16 133	14%	4%	33%	10,7%
8	Hongrie	15 426	13%	3%	39%	2,2%
9	Slovaquie	15 115	13%	3%	42%	7,4%
10	Italie	11 553	10%	3%	10%	-4,6%
11	Bulgarie	11 306	10%	3%	32%	-2,0%
12	France	11 128	9%	2,5%	7%	-6,4%
13	Lituanie	10 636	9%	2,4%	34%	11,9%
14	Belgique	9 560	8,1%	2,1%	31%	-4,9%
15	Grèce	9 308	7,9%	2,1%	38%	98,2%
16	Slovénie	8 341	7,1%	1,9%	45%	-1,2%
17	Autriche	7 476	6,3%	1,7%	29%	0,4%
18	Lettonie	6 026	5,1%	1,3%	42%	-8,3%
19	Royaume-Uni	5 971	5,1%	1,3%	3%	-10,0%
20	Croatie	4 939	4,2%	1,1%	44%	12,0%
21	Suède	3 164	2,7%	0,7%	7%	-1,2%
22	Luxembourg	2 922	2,5%	0,6%	31%	8,3%
23	Estonie	2 815	2,4%	0,6%	42%	-4,0%
24	Norvège	2 417	2,0%	0,5%	12%	-7,6%
25	Danemark	2 397	2,0%	0,5%	15%	10,9%
26	Irlande	1 744	1,5%	0,4%	15%	13,2%
27	Finlande	1 641	1,4%	0,4%	6%	-32,1%
28	Suisse	1 483	1,3%	0,3%	12%	-17,0%
29	Chypre	19	0,0%	0,0%	3%	26,7%
<b>TOTAL</b>		<b>450 749</b>			<b>23,9%</b>	<b>3,5%</b>

	Millions de t.km	Poids du bilatéral dans l'activité totale	Poids dans l'ensemble	Evolution 2016/2015
UE15	215 970	17%	47,9%	0,6%
NEM hors Malte	230 879	40%	51,2%	6,6%
UE28 hors Malte	446 849	24%	99,1%	3,6%

Le constat sur le bilatéral est semblable à celui fait sur l'international total. Mis à part quelques pavillons comme l'Allemagne, les Pays-Bas ou l'Espagne qui réussissent à garder une partie de leur transport international directement réalisée avec leurs partenaires commerciaux voisins, l'UE15 stagne tandis que le marché est en croissance de +3,5%. Ainsi, les pavillons de l'Est dominent le marché bilatéral grâce, notamment, au leader polonais.

La différence de croissance entre l'international total (+6,4%) et sa composante bilatérale (+3,5%) prédit un glissement de l'activité vers l'activité internationale entre pays tiers comme en 2015.

Quand au pavillon français, il dégringole avec -6,4% et descend à la 12<sup>ème</sup> place, ne réalisant que 9% de l'activité du leader polonais. A noter la montée en puissance de la Roumanie avec un taux de +10,7%, ainsi que le rééquilibrage du pavillon portugais, +14% après un score de -13,9% en 2015.

## ENTRE PAYS TIERS - 2016

Rang	Pavillon	Millions de t.km Données Eurostat	% par rapport au premier pavillon	Poids du pavillon dans l'ensemble de l'activité entre pays tiers	% par rapport à l'activité totale du pavillon	Evolution 2016/2015
1	Pologne	53 037	100%	31%	18,2%	19,5%
2	Lituanie	15 963	30%	9%	51,5%	21,4%
3	Roumanie	15 864	30%	9%	32,9%	49,2%
4	Bulgarie	14 203	27%	8%	40,1%	17,5%
5	Slovaquie	13 879	26%	8%	38,4%	7,5%
6	Hongrie	11 710	22%	7%	29,3%	-2,0%
7	Slovénie	7 296	14%	4%	39,0%	10,1%
8	Portugal	6 493	12%	4%	18,6%	24,9%
9	Rép. tchèque	5 007	9%	3%	10,0%	-35,2%
10	Lettonie	4 577	9%	3%	32,2%	-2,2%
11	Espagne	4 046	8%	2,4%	1,9%	-1,4%
12	Pays-Bas	3 965	7,5%	2,3%	5,8%	-18,0%
13	Allemagne	3 500	6,6%	2,0%	1,1%	3,5%
14	Luxembourg	3 468	6,5%	2,0%	37,2%	3,5%
15	Croatie	2 360	4,4%	1,4%	20,8%	20,8%
16	Autriche	1 670	3,1%	1,0%	6,4%	-8,9%
17	Estonie	1 610	3,0%	0,9%	24,0%	18,3%
18	Belgique	1 123	2,1%	0,7%	3,6%	-20,7%
19	Danemark	416	0,8%	0,2%	2,6%	-1,4%
20	Finlande	369	0,7%	0,2%	1,4%	-14,2%
21	Irlande	347	0,7%	0,2%	3,0%	-2,8%
22	Italie	300	0,6%	0,2%	0,3%	50,0%
23	Suisse	295	0,6%	0,2%	2,4%	139,8%
24	France	261	0,5%	0,2%	0,2%	-3,3%
25	Suède	178	0,3%	0,1%	0,4%	31,9%
26	Royaume-Uni	152	0,3%	0,1%	0,1%	-48,8%
27	Grèce	60	0,1%	0,0%	0,2%	33,3%
28	Norvège	4	0,0%	0,0%	0,0%	-81,8%
29	Chypre	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>TOTAL</b>		<b>172 153</b>			<b>9,1%</b>	<b>11,9%</b>

	Millions de t.km	Poids de l'activité entre pays tiers dans le total	Poids dans l'ensemble	Evolution 2016/2015
UE15	26 348	2,1%	15,3%	0,3%
NEM hors Malte	145 506	24,9%	84,5%	14,2%
UE28 hors Malte	171 854	9,3%	99,8%	11,8%

La croissance du TRM international entre pays tiers enregistre un taux de croissance très élevé avec +11,9 %, exclusivement capté par les pavillons de l'Est. L'UE15 stagne avec 0,3 % tandis que les NEM progressent de 14,2 % en 2016. Ce nouveau marché, né au début des années 2000 après la libéralisation du marché en Europe, devient un levier de développement pour les pavillons de l'Est dont certains en sont devenus des spécialistes, à l'instar de la Lituanie ou la Bulgarie. La capacité d'adaptation des pavillons de l'Est et leur implication à l'international dessine un paysage du TRM différent de ce que la plupart des entreprises de l'Ouest ont connu jusqu'il y a quelques années. La diversification des échanges promeut le nouveau marché de l'activité internationale entre pays tiers au détriment de l'activité traditionnelle bilatérale.

Le volume d'activité du pavillon français, 24<sup>ème</sup> du classement, ne représente que 0,2 % de l'ensemble européen.

## CABOTAGE - 2016

Rang	Pavillon	Millions de t.km Données Eurostat	% par rapport au premier pavillon	Poids du pavillon dans l'ensemble de l'activité de cabotage	% par rapport à l'activité totale du pavillon	Evolution 2016/2015
1	Pologne	12 972	100%	33%	4,5%	35,8%
2	Roumanie	3 038	23%	8%	6,3%	73,1%
3	Bulgarie	2 576	20%	7%	7,3%	71,5%
4	Espagne	2 372	18%	6%	1,1%	-4,1%
5	Pays-Bas	2 034	16%	5%	3,0%	-10,6%
6	Luxembourg	1 741	13%	4%	18,7%	2,7%
7	Allemagne	1 614	12%	4%	0,5%	-9,9%
8	Slovaquie	1 447	11%	4%	4,0%	10,5%
9	Lituanie	1 404	11%	4%	4,5%	52,9%
10	Belgique	1 373	11%	4%	4,4%	3,5%
11	Portugal	1 308	10%	3%	3,8%	9,1%
12	Hongrie	1 146	9%	3%	2,9%	20,3%
13	Rép. tchèque	986	7,6%	3%	2,0%	-10,0%
14	Slovénie	936	7,2%	2,4%	5,0%	22,4%
15	Lettonie	817	6,3%	2,1%	5,7%	19,4%
16	Italie	502	3,9%	1,3%	0,4%	23,3%
17	Estonie	499	3,8%	1,3%	7,4%	11,6%
18	Autriche	488	3,8%	1,3%	1,9%	5,4%
19	Royaume-Uni	251	1,9%	0,6%	0,1%	-4,2%
20	France	249	1,9%	0,6%	0,2%	34,6%
21	Finlande	249	1,9%	0,6%	0,9%	19,7%
22	Danemark	245	1,9%	0,6%	1,5%	-36,4%
23	Irlande	244	1,9%	0,6%	2,1%	0,4%
24	Suisse	217	1,7%	0,6%	1,8%	26,9%
25	Suède	71	1%	0,2%	0,2%	24,6%
26	Croatie	52	0,4%	0,1%	0,5%	173,7%
27	Norvège	4	0,0%	0,0%	0,0%	-89,2%
28	Grèce	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
29	Chypre	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>TOTAL</b>		<b>38 835</b>		<b>100,0%</b>	<b>2,1%</b>	<b>20,7%</b>

	Millions de t.km	Poids du cabotage dans l'activité totale	Poids dans l'ensemble	Evolution 2016/2015
UE15	12 741	1,0%	33%	-2%
NEM hors Malte	25 873	4,4%	67%	36%
UE28 hors Malte	38 614	2,1%	99%	21%

Le cabotage explose littéralement en 2016 avec un taux de croissance record de 20,7 %. La répartition de l'activité est déséquilibrée, les pavillons de l'UE15 perdent -2 % tandis que les pavillons des NEM affichent un score de +36 %. Le leader polonais progresse de +35,8 %. Les deux pavillons des Balkans, la Roumanie et la Bulgarie, affichent respectivement +73,1 % et +71,5 % et se placent 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> dans le classement, expulsant le géant allemand du TOP 5.

Ce marché ultra concentré, dont près d'un tiers est dominé par le leader polonais, gagne du terrain. Longtemps considéré comme une activité résiduelle par les pavillons historiques, le cabotage est désormais un réel marché pour quelques pavillons spécialisés qui l'intègrent dans leur organisation de transport lors des grandes tournées européennes, comme c'est souvent le cas des pavillons roumain et bulgare.

Avec quelques 249 millions de t.km, le pavillon français se place en 20<sup>ème</sup> position. Le cabotage des pavillons étrangers sur le territoire français progresse pour atteindre près de 10 000 millions de t.km. La France est ainsi 40 fois plus cabotée qu'elle ne cabote. A l'opposé, la Pologne cabote 73 fois plus qu'elle n'est cabotée.

## Conclusion

L'année 2016 se présente comme une année charnière où les tendances se renforcent. La forte croissance du marché est évidente et son déséquilibre flagrant.

A l'Ouest, les pouvoirs publics ont parfois tendance à oublier que le TRM représente un maillon clé de la chaîne commerciale et un catalyseur des échanges extérieurs, donc de la croissance économique. Le secteur du TRM se trouve donc à l'écart des efforts politico-économiques. Dans ce contexte, ils se replient toujours plus, essaient de conserver leur marché national menacé par la montée du cabotage, dont les statistiques officielles ne reflèteraient qu'une partie seulement. A noter également que l'actuel phénomène du recours aux VUL pour les opérations de cabotage reste hors du champ d'étude de l'Eurostat.

Inversement, les pavillons à l'Est de l'Europe se concentrent sur les marchés internationaux. Depuis 2016, une guerre des prix serait en train de redistribuer les cartes. Certains pays, comme la Pologne par exemple, considèrent le TRM comme un élément politique et stratégique dans leurs relations avec les autres pays membres. Les bonnes relations entre le secteur privé et les gouvernements de certains NEM se font moins discrètes. Les gros pavillons veulent dominer le marché pour imposer leurs règles non seulement dans le secteur du TRM, mais aussi dans le commerce international des pays membres. Certains pavillons de l'Est font déjà les frais de l'actuelle guerre des prix et perdent des parts de marché, comme la République tchèque, la Lettonie ou encore la Hongrie.

## Définitions

Europe : UE28 - Malte + Norvège + Suisse

UE28 : Tous les membres de l'Union européenne en 2016.

UE15 : Les 15 plus anciens Etats membres de l'Union européenne, soit l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède.

NEM (Nouveaux Etats Membres) : Les 13 Etats membres les plus récents de l'Union européenne entrés à partir de 2004, soit la Bulgarie, Chypre, la Croatie, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie.

### Transport total

La totalité des opérations de transport routier de marchandises réalisées sur le territoire de l'ensemble « Europe » défini ci-dessus.

### Transport national

Transport dont les points de chargement et de déchargement se trouvent dans le pays d'immatriculation du véhicule réalisant l'opération.

### Transport international

Transport dont les pays de chargement ou de déchargement ou d'immatriculation du véhicule effectuant l'opération de transport sont différents.

### Transport bilatéral

Transport international effectué par un véhicule immatriculé dans le pays de chargement ou de déchargement.

### Transport entre pays tiers

Transport international effectué par un véhicule immatriculé ni dans le pays de chargement ni dans le pays de déchargement de la marchandise.

### Cabotage

Transport entre deux points d'un même pays effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays. L'activité de cabotage réalisée par un pavillon s'opère, pour lui, à l'étranger, elle est donc classée comme un transport international. Mais elle concurrence le transport national (des autres pavillons).

Source : Eurostat, base de données TRM Européen, type A2 avec approche parcours. Eurostat ayant révisé plusieurs fois ses séries, des écarts de résultats avec d'autres publications peuvent subsister. Le CNR reprend et commente la série arrêtée au 5 février 2018.

Sur l'activité de TRM en Europe, Eurostat diffuse deux séries différentes, A2 et A3. Les résultats sont très voisins. Les éventuels écarts se retrouvent principalement sur le transport national. L'existence de ces deux séries explique qu'on puisse trouver des résultats parfois légèrement différents entre diverses publications sur le sujet.