

# EUROPEAN CAR GROUP

ÉTUDE RÉALISÉE PAR PORTS & CORRIDORS



**LES TROIS THÈMES  
MAJEURS ABORDÉS  
LORS DE L'ASSEMBLÉE  
GÉNÉRALE ANNUELLE**

UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR HERVÉ  
DEISS, RÉDACTEUR EN CHEF DE  
PORTS & CORRIDORS

# European Car Group : les trois principaux thèmes traités pendant l'assemblée générale du 24 mai

European Car Group, l'organisation européenne des logisticiens automobile, a tenu son assemblée générale le 24 mai à Sorrente, en Italie. Cette année, l'organisation européenne a choisi de faire le point sur l'état du marché, de présenter son nouveau guide de bonnes pratiques logistiques, appelé Projet Caesar et d'inviter un représentant de la DG Move pour faire le point sur 2018, l'année de la multimodalité.

Au pied du Vésuve, entre Naples et Salerne, l'organisation européenne European Car Group a tenu son assemblée générale annuelle. Au menu de cette année plusieurs sujets ont été abordés. Nous avons choisi de traiter les trois plus importants. En premier lieu, la présentation par Justin Cox, directeur de LMC Automotive, a permis de faire le point sur la production automobile dans le monde. Il analyse les chiffres de 2018 et des premiers mois de 2019. Le marché a été plutôt difficile en fin d'année dernière. Si le premier semestre de l'année devrait être compliqué avec une baisse de la production, le marché pourrait se redresser en fin d'année avec l'arrivée de nouveaux modèles.

Le second thème présenté cette année vise le projet Caesar. Né en 2013 sur un constat de manque de prévisions entre constructeurs automobiles et logisticiens, le projet Caesar est un guide de bonnes pratiques logistiques pour de meilleures prévisions et une coordination entre les acteurs de la chaîne logistique. Déjà, Mazda a joué le rôle de poisson pilote pour mettre en place les principes édictés dans ce guide. Ce projet est à ses débuts et doit trouver de nouvelles applications pour être développés dans d'autres régions d'Europe et sur tous les modes de transport.

Enfin, organisation européenne oblige, European Car Group a demandé à Gzim Ocakoglu, directeur transport maritime de la DG Move, de venir dresser le bilan de l'année 2018, inscrite comme celle de la multimodalité. Intervenant pendant les élections européennes, le représentant de la DG Move est venu expliquer les actions prises, l'état de certains dossier tel que le Paquet Routier et dresser les lignes de ce que pourrait être la politique européenne des transports de demain.



# ECG : le marché devra encore surmonter des défis en 2019

En 2018, le marché automobile a enregistré une baisse de 1% de la production de véhicules. Une tendance qui s'est manifestée sur la fin de l'année et qui a débordé sur les premiers mois de 2019. Les risques qui pèsent sur le marché comme la guerre commerciale avec les États-Unis, les accords avec le Japon et le Brexit font de l'année en cours une nouvelle escalade.

Avec 790 000 véhicules de moins produits, l'année 2018 montre des signes de faiblesse par rapport à l'année précédente. Avec 94,2 millions de véhicules légers produits, 2018 a enregistré une baisse de 1%. « Une tendance qui s'est manifestée dès la fin de l'année et qui a continué dans les premiers mois de 2019 », a expliqué Justin Cox, directeur de LMC Automotive. Les premières estimations pour 2019 donnent un marché stagnant en 2019 à 94 millions d'unités produites. Le marché chinois devrait rester stable à 26,4 millions d'unités en 2019. Les effets des politiques incitatives à changer de véhicules sont attendues pour les prochains mois. Le marché attend que ces rumeurs se concrétisent avant de revenir dans les concessions. L'Asie-Pacifique et l'Amérique du sud devraient connaître une progression de leur production. L'Asie-Pacifique sans le marché chinois pourrait voir leur marché progresser de 0,9% à 22,9 millions d'unités. Une région dopée par le développement continu au Japon et en Corée du sud et une bonne progression pour le marché indien. L'Amérique du sud augmentera de 0,2% à 3,4 millions de véhicules. Une bonne performance puisque le principal marché du continent, l'Argentine, devrait enregistrer une baisse et le Brésil se maintenir. Les deux marchés baissiers se retrouveront en Amérique du nord et en Europe. La plus forte diminution devrait intervenir dans le marché européen avec une baisse de la production de 1,1% à 21,8 millions d'unités. Le marché russe devrait connaître une hausse de sa production sans pouvoir compenser les baisses des autres pays. Quant à l'Amérique du nord, la production automobile est prévue de se réduire de 0,7% à 16,8 millions d'unités.

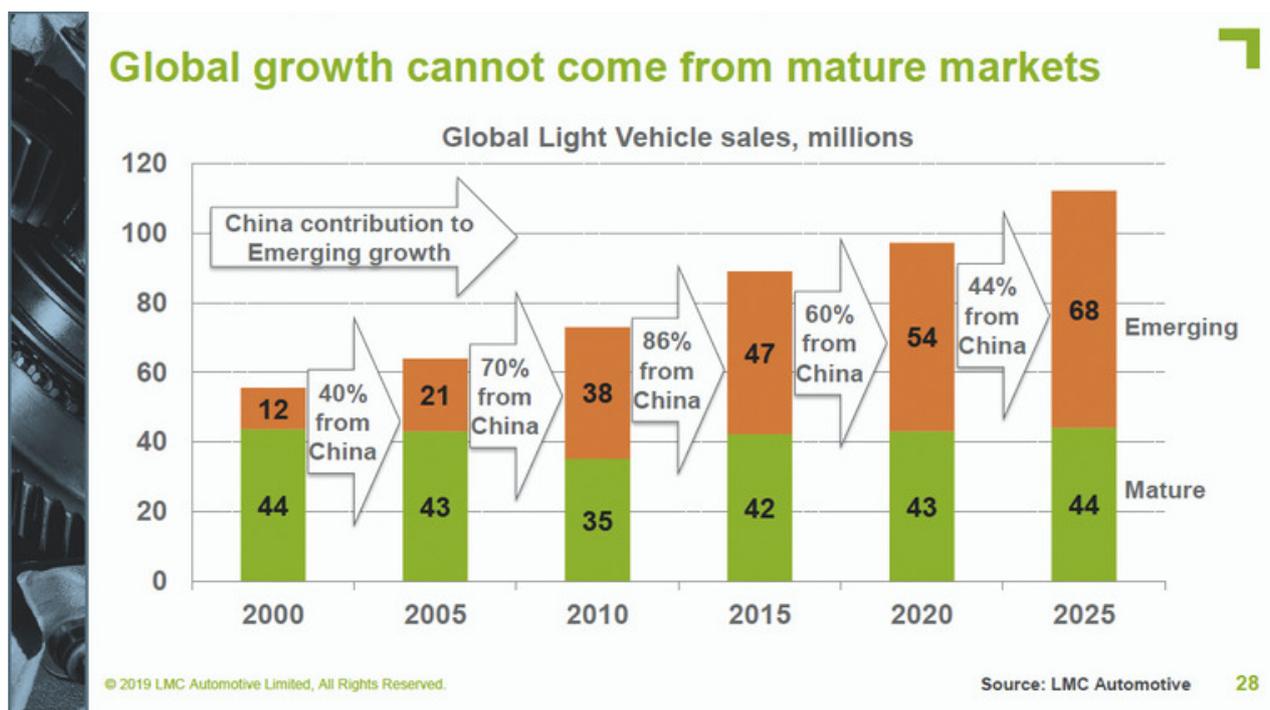
Justin Cox analyse le marché de l'automobile à l'aune des véhicules électriques et hybrides. Aujourd'hui, ce marché de l'électrique se développe surtout en Chine. En effet, en 2018, la Chine a produit 730 000 véhicules électriques et 550 000 véhicules hybrides. Sur la même période, l'Europe a produit 760 000 véhicules hybrides et 180 000 électriques. Pour sa part, les États-Unis ont vu leur production de véhicules « plus écologiques » atteindre 50 000 unités pour les véhicules hybrides et 200 000 pour les électriques. Le directeur de LMC Automotive voit, pour 2020, une progression forte des véhicules électriques dans le monde. La production de véhicules entièrement électrique devrait dépasser les 240 000 unités quand elle a été d'environ 85 000 unités en 2018.

## Un début d'année 2019 à la baisse

Sur le court terme, l'avenir n'est pas sans risques. Les premiers signes d'une baisse du marché en 2018 devraient continuer tout au long de l'année 2019. Les niveaux de production en Europe, en Chine et aux États-Unis ne pourront pas soutenir le marché mondial. De plus, la guerre commerciale entre la Chine, les États-Unis et l'Europe ne semble pas trouver de réponse.

Enfin, la mise en place du Brexit aura un effet conséquent sur le marché automobile avec une baisse de la consommation et une relocalisation des industries britanniques sur le continent.

La guerre tarifaire entre les États-Unis, la Chine et l'Europe pourrait avoir des effets dévastateurs pour certains producteurs. L'augmentation des tarifs douaniers par l'administration Trump sur les automobiles va affecter l'ensemble du marché. Le directeur de LMC Automotive estime que les échanges entre l'Europe et les États-Unis représentent quelque 1,2 million de véhicules. Plus particulièrement, des groupes comme Mercedes ou BMW-Mini. Le marché américain de Mercedes entre pour 1/9° de ses ventes. Le groupe exporte 62 000 voitures des États-Unis vers la Chine et 34 000 vers l'Europe. Quant aux unités de production européennes, elles expédient 220 000 voitures vers le marché américain. Toute une chaîne logistique qui pourrait fondre avec les mesures proposées par Donald Trump. Le groupe BMW Mini sera encore plus touché. En effet, les unités américaines du groupe expédient quelque 80 000 voitures vers la Chine et 111 000 vers l'Europe. Quant aux usines européennes du groupe bavarois, elles expédient 240 000 véhicules vers les États-Unis. Ces échanges commerciaux pèsent 1/6° de la production du groupe BMW Mini. Déclinée par usines européennes, le site le plus touché sera celui de Honda à Swindon, en Grande-Bretagne, qui exporte 35% de sa production vers le marché américain. Plus généralement, ce sont des usines britanniques (Crewe de VW, Castle Bromwich de Tata), italiennes (Melfi et Grugliasco de Fiat Chrysler, Sant Agata Bolognese de VW) et allemands (Leipzig et Stuttgart pour VW, Dingolfing et Munich pour BMW, Brême et Sindelfingen pour Daimler). La particularité de ces sites tient à leur proportion élevée de véhicules exportés vers le marché américain. L'usine qui a le moins d'exposition aux mesures américaines de ce classement reste celle de BMW à Munich qui exporte « que » 16% de sa production outre-Atlantique.



Dans le marché des véhicules légers, si les menaces américaines font souvent la Une des journaux, les négociations entre les européens et les japonais n'aboutissent pas face aux constructeurs du Pays du Levant qui veulent relocaliser leurs usines de montage sur leur sol. Une tendance qui pourrait avoir des effets importants sur les marchés britanniques et français. En effet, en 2018, 46% de la production de véhicules légers au Royaume-Uni a concerné des véhicules de marque japonaise. La facture pourrait être encore plus salée si le Brexit se fait sans accord. Justin Cox estime que les japonais gagneraient en compétitivité en produisant localement et en exportant leurs voitures. L'idée que la logistique peut être source de rentabilité fait son chemin. En France, la proportion de voitures produites par une marque japonaise est de 15%. Elle atteint 20% en Turquie.

### ***L'effet Brexit***

Autre sujet qui devrait avoir un effet conséquent sur le marché automobile cette année, les conditions de retrait du Royaume-Uni de l'Europe. Le pays produit quelques 1,5 millions de véhicules chaque année dont 49% sont destinés au marché européen. L'usine la plus concernée par le Brexit est celle de Toyota à Burnaston dont 90% des volumes sont destinés à être vendus en Europe continentale. Pour le directeur de LMC Automotive, le marché réagira différemment selon les conditions du Brexit. Avec une production avoisinant les 2,7 millions d'unités en 2018, la production britannique pourrait reprendre dès la fin de 2020 dès lors qu'un accord sera trouvé. En cas de Brexit dur, le redémarrage de la production automobile ne se fera pas avant 2021 au mieux. Entre les deux scénarios, ce seront 300 000 véhicules de moins qui seront produits sur le sol anglais en 2020.

Justin Cox prévoit que l'année 2019 se rétablira sur le second semestre. Les effets du troisième trimestre 2018, « qui a été le pire dans le secteur depuis 2009 » ajoute-t-il, se feront sentir jusqu'au milieu de l'année 2019. Dans la seconde partie de l'année, le marché pourrait se redresser avec l'arrivée de nouveaux modèles. Au final, la production automobile européenne devrait perdre 1,1% en 2019, analyse Justin Cox. En regardant plus loin, les choses vont s'améliorer sur le long terme. Globalement, la production de véhicules devrait augmenter de 1,6% par an pour atteindre la barre des 24 millions de véhicules produits en 2023 en comprenant les usines russes.

Et pour conclure, il affirme que le marché sera mené par les économies en développement. Avec environ 112 millions de véhicules vendus dans le monde en 2025, les pays en développement représenteront 60% quand les pays développés entreront pour 40%.

Bien entendu, c'est en grande partie le marché chinois qui va tirer l'économie de la filière. Entre 2020 et 2025, 44% de la croissance des économies émergentes sera le fait de production chinoise.

*Hervé Deiss*

# European Car Group : le projet Caesar, une boîte à outils pour une plus grande efficacité logistique

Le projet Caesar a été présenté pour la première fois lors de l'assemblée générale annuelle du European Car Group. L'objectif est de fournir une boîte à outils pour les logisticiens et les constructeurs automobiles afin de réduire les déséquilibres dans les flux.

La présentation du projet Caesar par Jorg Lenz, de Mosolf Logistics & Services et Geert Rossaert, directeur logistique de Mazda Motor Europe, a été une première lors de l'assemblée générale du European Car Group. Ce projet est né en 2013 quand l'organisation européenne a publié une étude sur les domaines d'amélioration à apporter aux inefficacités dans la logistique automobile. La principale cause de cette inefficacité, qui est ressortie de l'étude, venait du déséquilibre des flux en raison d'un manque de planning, d'absence de prévisions et de l'inexistence d'une standardisation entre les différents acteurs. L'utilisation des moyens de transport, qu'il s'agisse de camions et de wagons s'avèrent difficilement réutilisable. La gestion des prévisions devient essentiel pour une utilisation optimale de ces moyens mais aussi une livraison en temps des produits.

À l'issue de ce constat, ECG a créé un groupe de travail sur ce sujet avec des avocats spécialistes de la concurrence. C'est en juillet 2016 que le groupe a commencé à travailler. En octobre 2017, après plusieurs réunions entre constructeurs automobiles et logisticiens, le Projet Caesar a été approuvé. Il est destiné à améliorer les prévisions en créant une boîte à outils de bonnes pratiques. Le président du European Car Group, Wolfgang Göbel, a rappelé lors de l'assemblée que ce projet est destiné à « créer un standard européen pour les prévisions et un planning des volumes dans une boîte à outils pour les logisticiens et les constructeurs ».



De gauche à droite: Bjorn Svenningsen, vice-président de ECG, Wolfgang Göbel, président de ECG et Costantino Baldissara, trésorier. Hervé Deiss

## Une première étape

La publication en mai 2019 du guide pour prévoir de meilleures pratiques entre constructeur automobile et logisticien offre une méthode de travail. Avec ce document, chaque acteur de la chaîne logistique automobile devrait voir des améliorations dans l'efficacité et une meilleure gestion des capacités en intégrant les processus et les outils décrits dans les activités opérationnelles. Pour le président du European Car Group, ce livret est une première étape et non pas la fin. Chaque étape et processus doit être adapté en fonction du mode de transport, de la région et des facteurs externes. « Plus le nombre d'utilisateurs sera élevé plus nous pourrons en tirer les conséquences et l'adapter au fur et à mesure », a continué Wolfgang Göbel.

Le groupe Mazda a été volontaire pour devenir un pilote dans l'application de ce guide. Geert Rossaert, directeur de Mazda Motor Logistics Europe, a donné ses premières impressions sur l'application de ce guide. Il a insisté sur l'importance d'avoir un lieu de discussions. « Nous avons une réunion hebdomadaire avec notre logisticien pour faire le point et une réunion mensuelle pour tirer un bilan ». Ces réunions permettent notamment de se comprendre les uns et les autres dans l'application de ces standards. « Il est primordial, pour que les principes de ce guide s'appliquent, que chaque employé s'investisse dans le projet et que nous ayons entre nous une bonne communication. » Reprenant les mots du président de l'ECG, le projet est dans sa phase initiale. D'autres développements sont à prévoir. D'autres applications doivent se faire jour pour améliorer les processus. « Il faudra aussi que nous développons un logiciel pour les prévisions de production et de distribution », continue le responsable de Mazda Motor Logistics Europe. Il en appelle à tous les membres de l'organisation, voire au-delà, pour repérer les goulets d'étranglement des processus décrits. « Au travers de ce projet, nous avons voulu créer des standards pour une meilleure efficacité logistique et une sécurité. C'est du sens commun que d'avoir créé ce guide », a conclu Wolfgang Göbel.

H.D.



# European Car Group : la multimodalité pour une filière plus écologique

Le 24 mai, l'ECG (European Car Group, regroupant les logisticiens automobiles en Europe) a tenu son assemblée générale à Sorrente. L'accent a été mis sur l'importance de la multimodalité dans le secteur pour verdir la logistique de la filière.



« Il nous faut rendre notre secteur plus efficace, plus vert et plus durable », a commencé par déclarer Wolfgang Göbel, président de l'ECG, European Car Group, association regroupant les logisticiens automobiles. Un défi que le représentant de l'Union européenne est venu rappeler. Gzim Ocakoglu, directeur de l'unité du transport maritime et de la logistique à la DG Move, a rappelé que l'année 2018 a été celle de la multimodalité. « Elle est importante pour la Commission européenne », a continué le représentant de la DG Move. Chaque mode de transport, qu'il s'agisse du maritime ou d'un mode de transport terrestre dispose d'avantages. Cette multimodalité doit se définir par l'action menée sur la décarbonisation des transports, la digitalisation, les investissements et l'innovation. Le premier volet comprend les différentes mesures que la commission prend en faveur de la réduction des gaz à effet de serre dans les différents modes de transport. La digitalisation doit définir quel type de véhicule sera demain le plus efficace pour la logistique : celui qui sera connecté ou celui qui sera autonome. « Nous devons disposer d'outils pour trouver celui qui aura la plus grande efficacité ». Les investissements doivent se concentrer sur les besoins en route, voies navigables et autres réseaux. « Nous estimons les besoins en infrastructure en Europe à 100 Md€, pour tous les modes de transport », a continué Gzim Ocakoglu. Enfin, l'innovation, perçue comme la recherche et le développement, a considérablement augmenté au cours des dernières années et devrait encore rester sur cette tendance. Les choses ne sont malheureusement pas si faciles. En Europe la multimodalité connaît encore des freins. Ainsi, le fret ferroviaire n'a pas atteint le niveau souhaité par les opérateurs, regrette le représentant de la DG Move.

« Il doit faire face à un manque de prévisibilité ». Ensuite, cette multimodalité souffre d'un manque de lien entre les différents modes et les frontières. De plus, la bureaucratie demeure aussi un frein à l'interopérabilité entre les modes de transport. Enfin, Gzim Ocakoglu est revenu sur les coûts externes du transport. « La meilleure voie pour le client n'est pas toujours celle qui est la moins coûteuse pour la communauté. Payez vous ce que vous utilisez ? », a lancé à l'adresse des logisticiens automobiles le représentant de la DG Move. À quelques jours des élections européennes, le représentant de la DG Move a fait le bilan de la politique de la Commission européenne en faveur de la multimodalité. Ce thème s'est surtout développé dans trois domaines : la digitalisation, les initiatives en faveur du report modal et celles intervenues en faveur des infrastructures. La Commission a proposé plusieurs règlements pour tendre vers l'informatisation des documents de transport. Elle a proposé un règlement sur les échanges de données dans le transport. Une proposition a été présentée le 17 mai 2018 sur le sujet pour une harmonisation et une interopérabilité des systèmes entre les États et les opérateurs. « Ce règlement est une condition importante pour arriver au zéro papier », confirme Gzim Ocakoglu. Il oblige les autorités à accepter les documents transmis dès lors qu'ils sont présentés au travers d'une plate-forme certifiée par l'Europe. Ce règlement prévoit la certification des fournisseurs de données. Toujours pour rester dans la digitalisation, la Commission européenne a promulgué le règlement sur le guichet unique maritime. Le système prévoit un cadre légal et technique pour la transmission électronique des documents lors d'une escale dans un port européen.

Le second volet d'action de la Commission européenne sur la multimodalité a visé le transfert modal. L'objectif du texte est de transférer depuis la route vers les autres mode de transport du fret pour répondre aux objectifs environnementaux. Le texte a été en débat au Parlement avec de nombreux amendements. Les parlementaires ont posé des conditions pour aller plus loin que les propositions du texte original, a expliqué Gzim Ocakoglu qui regrette de voir que l'éligibilité de ce texte a été réduite par les amendements adoptés au Parlement. Avec les élections européennes, les discussions entre Parlement et Commission ont été suspendues. « Nous sommes déçus », a plaidé le représentant de la DG Move. Et pour finir, il reconnaît que si le texte devait réduire l'éligibilité à ce système, il n'est pas sûr que la Commission l'accepte en l'état. Dans ce texte, il est prévu d'internaliser les coûts externes du transport. « Les utilisateurs des routes ne payent pas les coûts induits. Nous devons rééquilibrer cette situation. »

Dernier volet de l'action européenne sur la multimodalité, les initiatives en faveur des infrastructures européennes. En 2018, les financements des infrastructures ont porté pour une large part sur des projets liés à la multimodalité. Les appels pour les aides au financement en 2019 porteront sur le ferroviaire et les ports maritimes, a confié le représentant de la DG Move.

Après cette année dédiée à la multimodalité, l'Europe connaît en ce début d'année 2019 un pause. Les élections passées, la Commission et le Parlement devrait reprendre leurs travaux dès le mois de septembre. Un projet de règlement sur les conditions du transport routier, Road Package, est en préparation. Les discussions sur les temps de conduite, le cabotage, le manque de chauffeurs et d'autres thèmes ont été abordées lors d'un conseil. « Nous avons vu une opposition entre l'est et l'ouest du continent émerger mais nous sommes finalement arrivés à un accord », raconte Gzim Ocakoglu. Le texte doit passer devant le Parlement élu en mai et la Commission espère la reprise des travaux sur ce sujet en septembre.

Sur l'agenda de la Commission et du nouveau Parlement, la décarbonisation du transport et notamment l'application du règlement de l'OMI sur la limitation dans l'utilisation de soutes. L'arrivée dans le marché de la logistique de l'automatisation qui a déjà pris forme dans les ports, dans le maritime et qui pourrait se décliner sur la route devra aussi être inscrite sur l'agenda de la Commission.

*Hervé Deiss*

