

MIKE STURGEON, DIRECTEUR DE L'ASSOCIATION EUROPÉENNE DES LOGISTIENS DE VÉHICULES

« Nos plannings sont complètement désorganisés »



Mike Sturgeon, directeur de l'association européenne des logisticiens de véhicules

Rompu à la logistique automobile au sein de Toyota, Mike Sturgeon a pris, en mars 2020, la direction de l'association européenne des logisticiens de véhicules (EAG) qui regroupe 130 membres parmi lesquels des logisticiens (GCA, Gefco, CAT...), des ports, des transporteurs et fournisseurs de services.

Dans quel état sort la logistique automobile de cette crise sanitaire ?

Mike Sturgeon : L'industrie traverse un cycle de transformation inédit. La crise sanitaire a simplement été un accélérateur de mutations. Certes, les premiers signes se sont fait sentir en mars 2020 mais c'est surtout la pénurie de semi-conducteurs qui désorganise aujourd'hui la filière. L'énorme demande en semi-conducteurs des autres secteurs, à l'instar de la Playstation 5, affecte les constructeurs contraints de ralentir voire de stopper leurs chaînes de production. L'usine turque de Ford a fermé un mois entier et

Renault a mis à l'arrêt deux usines en Espagne en juin et juillet. Nos plannings sont complètement désorganisés par les fermetures des sites de production qui ne sont pas anticipées. Le déséquilibre des flux est un scénario noir dans la logistique. Il augmente les coûts opérationnels dans un secteur très concurrentiel où les marges sont faibles.

Le modèle de distribution en concession est remis en cause. Quels en seront les impacts ?

M.S. : Le prochain règlement d'exemption de groupe de l'UE devrait conduire à une

Redistribution des flux sur le marché automobile

Les mouvements dans les forces en présence sur le marché sont de nature à revoir les flux maritimes. Si la Chine présente un potentiel de croissance indéniable compte tenu d'un taux de motorisation encore faible, le pays entend surtout devenir leader dans la production de véhicules équipés de batteries zéro émission polluantes avec pour ambition de concentrer 20 % de ce marché à l'horizon 2025. Les véhicules 100 % électriques devront dominer dans les productions en 2035. Aux États-Unis, le gouvernement incite à produire localement afin de réduire la dépendance du pays. Le deuxième défi américain porte également sur l'électrification des véhicules. Quelque 12,5 millions d'unités devraient y être produites en 2030.

En Europe, la stratégie consiste à faire reculer la part du véhicule individuel avec un impact spécifique sur l'industrie automobile allemande. La France, avec l'introduction des zones à faibles

émissions (ZFE), entend développer les modes de transport alternatifs. « Le manque d'harmonisation entre les États européens constitue une fragilité », observe Jamel Taganza, vice-Président d'Inovev. Selon le spécialiste des bases de données de l'industrie automobile, le marché européen, devrait décliner à 18 millions d'unités d'ici 2030.

L'Europe est le premier exportateur de véhicules vers les États-Unis avec plus d'un million d'unités expédiées et 470 000 exportées vers la Chine. En Europe, les véhicules sont principalement importés de Turquie, du Japon et de Corée du Sud. Voitures connectées, autonomes, électriques, montée en puissance de l'auto partage et impact du télétravail vont radicalement transformer l'industrie automobile dans les années à venir et redistribuer les tonnes-km.

□ N.B.C

Transporteurs de véhicules : l'affrètement s'affole

En avril, les exportations japonaises ont augmenté de 45 % vers les États-Unis et de 39,6 % vers l'Europe, soit la plus forte hausse depuis 1980. Deux des trois principaux produits échangés étaient des voitures et des pièces automobiles. Une bonne nouvelle pour les transporteurs de véhicules et les rouliers.

Selon le spécialiste des transactions de navires VesselsValue, l'intérêt pour les Pure car & truck carrier (PCTC) d'occasion est réel mais le volume des transactions est resté relativement faible en raison d'un manque d'offres. Le *Perseus Liberty* (6 400 CEU), âgé de 22 ans, a été acheté pour 13,8 M\$ à la suite d'une contre-offre majorée pour repousser la concurrence.

En revanche, le marché a été secoué, début juin, par le prix de vente annoncé pour l'*Asian King* (6 400 CEU), relève Dan Nash, le responsable ro-ro chez VesselsValue. Le navire livré en 1998 par HHI s'est négocié à 20 M\$. Un prix élevé par rapport au *Perseus Liberty* aux spécifications similaires.

Le *Glovis Companion* (6 340 CEU, février 2010) a été vendu par ses propriétaires norvégiens à des acheteurs coréens dans la fourchette basse des 30 M\$. Les tarifs d'affrètement se sont en revanche durcis de mois en mois cette année.

Les prix pour un PCTC de 6 500 CEU, ces bêtes de somme de la flotte de transporteurs de véhicules, « ont augmenté de 54 % depuis janvier sur la base d'un affrètement de douze mois, commente VesselsValue. Les unités de taille moyenne ont suivi la même tendance. Un navire de 4 000 CEU était fixé entre 16 et 17 000 \$/j début mai, soit une augmentation de 2 000 \$/j par



Le *Glovis Companion*, un PCTC d'une capacité de 6 340 CEU, a été vendu à des acheteurs coréens dans la fourchette basse des 30 M\$.

rapport à la moyenne d'avril. »

Les propriétaires de navires ont profité de la fermeté de la demande et de l'étroitesse de l'offre pour conclure des contrats à plus long terme à des taux journaliers plus élevés. Pourtant, la conjoncture ne s'y prête pas. La pénurie mondiale de microprocesseurs limite les exportations maritimes. « Une faible carnet de commandes et une activité de démolition presque record en 2020 ont jeté les bases des conditions positives que nous observons aujourd'hui, sous l'effet d'une demande sous-jacente de voitures de la part de consommateurs dont la demande a longtemps été refoulée », explique l'analyste. La demande de fret augmente en effet régulièrement depuis août 2020 mais l'offre évolue dans une direction opposée, s'établissant à 373 navires en avril 2021.

□ A.D..

transformation du modèle de distribution des véhicules. Volvo a déjà annoncé qu'à compter de 2030 ses véhicules seront vendus directement en ligne, ce qui n'est pas anodin pour les ports. Ces derniers doivent investir dans des bornes de chargement des véhicules à l'image d'ICO à Zeebrugge qui s'est équipé de plus de 100 branchements pour charger les Tesla.

Quels sont vos sujets d'inquiétude dans le transport maritime ?

M.S. : Nous sommes particulièrement inquiets quant au risque à bord des navires provoqué par les batteries électriques. Il est très difficile à circonscrire compte tenu de la forte montée en température lors de la combustion. Aujourd'hui, nous sommes associés à l'Agence européenne de la sécurité maritime au sein d'un groupe de travail pour élaborer des lignes directrices et fixer un taux de charge maximal des batteries à bord. Sans attendre la modification de la

réglementation Solas en 2028, l'Europe entend légiférer sur le sujet à horizon 2023.

À quelle vitesse s'effectue la décarbonation du transport de véhicules ?

M.S. : L'industrie automobile européenne fait appel au maritime, à la route, au ferroviaire et au fluvial sur le Rhin notamment. Dans notre secteur, les critères qui comptent sont le prix du transport, les délais de livraison et la qualité, les véhicules devant être livrés sans dommages. De plus en plus, les constructeurs s'intéressent à la décarbonation du transport. Celle du ferroviaire et du routier est plus évidente que pour le maritime où le temps d'amortissement est bien plus long, de 25 à 30 ans. Quelques projets à propulsion GNL sont en cours. UECC par exemple a fait un choix hybride avec le GNL.

□ Propos recueillis par
Nathalie Bureau du Colombier



© JOEELMANS