



Une enquête ECG confirme la diminution des capacités logistiques alors que les coûts montent en flèche

Les prestataires de services logistiques craignent que la capacité perdue n'entrave la reprise du marché

Bruxelles, Mercredi 26 Janvier 2022

L'industrie de la logistique des véhicules finis (FVL) craint pour l'avenir alors que les coûts augmentent à un rythme sans précédent dans tous les domaines

L'industrie continue de faire face à une crise sans précédent alors que la hausse des coûts anéantit les marges de profit et que les capacités ont considérablement diminué lorsque les volumes ont chuté. De nombreux coûts auxquels l'industrie est confrontée, tels que les salaires des chauffeurs et les matières premières nécessaires pour les navires, les camions et les wagons, augmentent beaucoup plus rapidement que les taux d'inflation globale, déjà élevés. Les contrats fixes, qui ne tiennent pas compte de ces circonstances exceptionnelles, ont fait perdre aux transporteurs de l'argent sur chaque voiture transportée et les investissements dans les actifs se sont pratiquement taris. L'industrie, qui a été durement touchée d'abord par le Covid puis par l'impact des pénuries de matériaux dans le secteur automobile, espère maintenant une reprise du marché mais n'est pas en mesure de réinvestir.

Dans le secteur maritime, les taux d'affrètement des Pure Car & Truck Carriers (PCTC) ont triplé en un peu plus d'un an, signe certain d'un resserrement des

capacités qui ne semble pas s'apaiser. Pour l'avenir, le très faible remplissage des carnets de commandes de nouveaux navires indique que les tarifs ne feront qu'augmenter, la reprise des volumes rendant le manque de capacité, déjà limité par de nouvelles réglementations, encore plus critique.

Le secteur du transport routier connaît des délais très longs pour les camions neufs mais, plus inquiétant encore, n'a personne pour les conduire ! La pénurie de chauffeurs à long terme, un problème mondial, est devenue un problème existentiel pour le secteur FVL. Sans voitures à déplacer, de nombreux chauffeurs ont maintenant trouvé du travail dans d'autres secteurs, et ils ne retourneront pas à ce qui est l'un des emplois les plus difficiles de l'industrie.

ECG a récemment interrogé ses membres pour comprendre comment la capacité et les coûts ont changé au cours des deux dernières années. Plus précisément, cela couvrait les années 2020/21. Les résultats de l'enquête confirment les craintes déjà exprimées par ECG dans un récent [communiqué de presse](#).

Conclusions d'enquête

Plus de la moitié des membres, opérant dans tous les modes de transport (routier, maritime, barge et ferroviaire), ont signalé que la capacité avait diminué au cours des deux dernières années. De plus, 91% des répondants indiquent que la principale raison de ces réductions est liée aux pénuries de matériel (en particulier les puces électroniques) et aux réductions de volume qui en découlent dans le secteur automobile plutôt qu'au Covid et aux confinements.

Les données recueillies dans le cadre de l'enquête montrent que les entreprises de transport routier et les compagnies maritimes ont été particulièrement touchées. La réduction moyenne pondérée de capacité pour les entreprises de transport routier qui ont répondu est de 21 %. Cela signifie qu'environ 1,200 camions ont disparu de l'industrie, par rapport à il y a deux ans, rien que chez ces transporteurs. En ce qui concerne les opérateurs maritimes, la baisse de capacité a une moyenne pondérée de 6 %, les réponses individuelles indiquant des réductions comprises entre 2 % et 50 %.

En ce qui concerne les coûts, ceux-ci ont tous augmenté de manière significative depuis janvier 2020. Pour les compagnies maritimes et les barges, les coûts du carburant ont augmenté de 60 %. Les salaires, en particulier pour les chauffeurs, ont considérablement augmenté dans de nombreuses régions, certains opérateurs accordant 2, voire 3 augmentations de salaire par an dans le but de retenir le personnel. De nombreuses matières premières, telles que l'acier et le cuivre, ont également connu d'énormes hausses au cours de la période.

Alors que le secteur s'attend à une reprise espérée des volumes, les opérateurs, qui ont souvent vu leurs réserves s'épuiser, s'interrogent sur la manière dont ils vont investir dans de nouvelles capacités dans un contexte d'inflation et de taux d'intérêt croissants. Pour les camionneurs, ces craintes sont aggravées par le fait que les conducteurs qui ont quitté le secteur pour travailler ailleurs ne reviendront probablement jamais.

Mike Sturgeon, directeur exécutif d'ECG, a déclaré : « Même après la crise financière, je n'avais pas entendu de commentaires aussi négatifs de la part de l'industrie

qu'aujourd'hui. Heureusement, même les constructeurs automobiles se rendent compte que la capacité n'est plus là pour déplacer leurs véhicules et l'industrie doit maintenant coopérer pour construire un avenir durable. »

On peut trouver les résultats complets de l'enquête dans le site web [ici](#). Le tableau dépeint par l'enquête renforce la nécessité d'adopter le [plan d'action en 5 points](#) publié par ECG en octobre 2021.

Note aux éditeurs :

L'ECG est la plateforme européenne établie pour le secteur de la logistique automobile, qui rassemble les prestataires de services logistiques, les responsables de la logistique des constructeurs et les fournisseurs du secteur. ECG vise à faciliter la collaboration non commerciale entre les entreprises membres et à les aider à partager les meilleures pratiques dans de nombreux domaines opérationnels, notamment l'harmonisation des normes opérationnelles.

Pour plus d'information veuillez contacter :

Mike Sturgeon

Directeur exécutif

ECG – The Association of European Vehicle Logistics

+32 2 706 82 80

info@ecgassociation.eu

www.ecgassociation.eu

A propos d'ECG

ECG, l'association européenne de la logistique des véhicules finis, est la voix de l'industrie de la logistique des véhicules finis en Europe depuis 1997. ECG représente les intérêts de plus de 140 entreprises membres et partenaires, des PME familiales aux multinationales, et est le principal défenseur du secteur européen de la logistique des véhicules. ECG représente tous les modes de transport au niveau européen - routier, ferroviaire, maritime et fluvial. Les membres d'ECG fournissent des services de transport, de distribution, de stockage, de préparation et de post-production aux constructeurs, aux importateurs, aux sociétés de location de voitures et aux opérateurs de location de véhicules dans toute l'UE, ainsi qu'en Norvège, en Suisse, au Royaume-Uni, en Turquie, en Russie, en Ukraine et au-delà. Ils possèdent ou exploitent plus de 380 navires de transport de voitures, 14 900 wagons spécialement conçus, 28 barges fluviales et plus de 27 800 transporteurs routiers.

En tant qu'employeur majeur, le secteur de la logistique des véhicules finis joue un rôle important en contribuant à la réussite économique de l'Union Européenne. Les membres d'ECG ont un chiffre d'affaires global d'environ 24,5 milliards d'euros et leur impact économique sur les entreprises associées au secteur est estimé à 64 milliards d'euros. [Plus de 112 000 Européens sont employés directement par l'industrie de la logistique automobile et 230 000 autres sont employés indirectement dans le secteur.](#)

