



Ports et corridors

L'actualité du transport maritime et de la logistique portuaire



CORRIDORS ET LOGISTIQUE

PORTS

PROSPECTIVES

POLITIQUE



JURIDIQUE ET SOCIAL

À REGARDER ET À LIRE

CONTACT



© Hervé Deiss

Corridors et logistique

Logistique automobile : s'adapter aux conditions actuelles et futures

📅 31 mai 2022 👤 Hervé Deiss 📍 ECG, Logistique automobile, Roulier

Après la pandémie et la crise des semi-conducteurs, le conflit en Ukraine perturbe le secteur de la logistique automobile. Les projections de croissance ne sont pas au rendez-vous. Pour les logisticiens, il faut s'adapter avec les constructeurs pour maintenir un niveau de service aujourd'hui et demain.

Les perturbations des chaînes logistiques de l'industrie automobile ont des effets lourds pour les opérateurs. Au cours de son congrès annuel, les membres de l'[European Car Group](#) ont appelé à un véritable dialogue entre constructeur automobile et logisticiens.

Les heures difficiles du secteur

Si la **chaîne logistique** conteneurisée connaît actuellement des perturbations graves, la logistique automobile n'est pas en reste. Entre le conflit en Ukraine et la difficulté pour approvisionner les chaînes de production, le secteur automobile vit des heures difficiles. Au cours de son assemblée générale annuelle, l'European Car Group, organisation européenne réunissant les opérateurs logistiques automobiles, a rappelé les conditions économiques du secteur.

Un manque de confiance dans l'avenir

Depuis trois ans le secteur de la **logistique automobile** vit une crise sans précédent. D'abord, la pandémie a ralenti la production automobile. La fin du confinement a relancé le processus de fabrication avec, en arrière-plan, la difficulté pour les constructeurs automobiles de s'approvisionner en semi-conducteurs. En début d'année, le conflit en Ukraine a encore mis à mal le secteur. « Les derniers résultats de l'enquête trimestrielle « [ECG Cost and Confidence](#) » confirment que les opérateurs logistiques subissent une crise après l'autre et

manquent de confiance dans ce que l'avenir leur réserve pour le reste de l'année 2022 », ont souligné en chœur les membres d'ECG.

La crise des semi-conducteurs a réduit la production de 9,1 millions d'unités

Alors, en décembre 2020, les prévisions de production automobile tablent sur 87,6 millions d'unités produites en 2021. Les chiffres de l'année passée sont loin du compte. Avec 76,9 millions de voitures produites, c'est 12,2% de moins de véhicules produits que prévu. Deux facteurs majeurs ont ralenti la production en 2021 : les effets de la pandémie et la difficulté à s'approvisionner en semi-conducteurs. Selon Justin Cox, directeur de LMC Automotive, le Covid a réduit la production automobile de 1,3 millions d'unité. La **crise des semi-conducteurs** entre pour 9,1 millions de voiture produites en moins.

Ukraine : de nombreuses usines pour la production de faisceaux électriques

Si ces deux éléments affectent durement le marché, le conflit entre l'Ukraine et la Russie va aussi peser sur les chiffres de 2022. En Russie, de nombreuses usines sont à l'arrêt depuis le mois de mars. Certaines ne prévoient pas de redémarrer dans les prochaines semaines. Ensuite, si l'Ukraine ne produit que peu de véhicules légers, le pays demeure un lieu de fabrication de nombreux éléments. Les usines ukrainiennes réalisent pour de nombreux constructeurs des pièces comme les câbles électriques, des sièges, ou encore des pièces pour l'injection. Leur fermeture a des effets sur la production globale.

La hausse des prix des matières premières russes et ukrainiennes

Ainsi, en cumulant la difficulté d'**approvisionnement** en semi-conducteurs et les pièces en provenance d'Ukraine, le marché allemand prévoit, à lui seul, une baisse de production de 125 000 automobiles pour le premier trimestre de cette année. Et pour compléter le tableau, l'Ukraine et la Russie sont des fournisseurs majeurs de matières premières comme le Palladium, le nickel ou encore le néon. Le conflit a pesé sur ces produits dont le prix a fortement augmenté.

Chine : le confinement a réduit la production de 120 000 unités

De plus, le confinement depuis le mois de mars de la région de Shanghai en Chine a ajouté à la désorganisation de la production. Pour le directeur d'Automotive LMC, la perte de production du **marché chinois** au cours de ces quelques semaines s'élèverait à environ 120 000 unités produites en moins.

D'une courbe en V à une courbe en U

Finalement, les prévisions de production automobile pour 2022 demeurent en hausse mais avec une courbe de progression moins forte que prévue. En décembre 2020, les prévisionnistes tablaient sur la production de 90 millions de voitures. En janvier 2022, ce chiffre a été revu à environ 85 millions pour finalement n'être plus qu'à 81,6 millions en avril. « Nous étions sur un schéma de reprise en forme de V après la crise de 2020. Nous sommes aujourd'hui plutôt sur une courbe en forme de U », a souligné Justin Cox.

Un soutien parfois sous la pression

La situation économique crée une tension forte sur le marché de la **logistique** du secteur. En Europe, les premières défaillances d'entreprises surviennent. Les constructeurs automobiles ne font pas la sourde oreille, se rassurent les membres de l'organisation européenne. « Des constructeurs acceptent d'apporter un soutien aux logisticiens, mais cela se réalise après avoir mis la pression », a abondé le vice-président d'ECG, Bjorn Svenningsen.

La perte de chauffeurs routiers ukrainiens

Les deux années de crise ont eu des effets à plusieurs niveaux pour les logisticiens. Avec la réduction des volumes de ses dernières années, et par voie de conséquence le manque de travail, un grand nombre de **chauffeurs routiers** a quitté le secteur. Un manque qui s'est aggravé avec la crise ukrainienne. En effet, en 2022, plusieurs centaines de conducteurs ukrainiens ont décidé de rentrer dans leur pays pour le défendre. Au final, même si les commandes devaient revenir en force, il manquerait des chauffeurs pour conduire les camions.

Maritime : une gestion des entreprises en stop and go

Les opérateurs maritimes sont confrontés à des problèmes similaires, les délais de livraison d'un navire peuvent atteindre cinq ans. « Il nous est demandé de pouvoir gérer nos entreprises en stop and go. Une situation que nous ne pouvons assumer sur le long terme », indiquent les dirigeants d'ECG. Il en est de même dans les parcs portuaires. Les journées se suivent sans que le besoin en main d'œuvre ne soit identique.

Une garantie de volumes

Dans ces conditions, l'organisation européenne des logisticiens automobiles souhaite ouvrir une période de discussions entre constructeurs et fournisseurs. Ces discussions doivent porter, notamment, sur le besoin de garanties de volume minimum qui protège les fournisseurs. « Nous ne sommes pas dans une démarche de plainte mais pour s'adapter à la situation », a souligné Wolfgang Göbel, président d'ECG. Pour les fournisseurs **logistiques** de l'industrie automobile il est devenu vital d'avoir une vision plus claire de l'avenir.

S'adapter avec la stratégie européenne du « Fit for 55 »

Cette approche commune entre constructeurs et **opérateurs logistiques** doit aussi être perçue sous le prisme de la stratégie de la Commission européenne « Fit for 55 » pour investir dans la décarbonation des moyens de transport. « L'industrie doit non seulement être en mesure de soutenir la reprise du secteur automobile, mais aussi d'investir dans les nouveaux systèmes, actifs et infrastructures dont le secteur automobile du futur aura besoin », a rappelé Wolfgang Göbel.

Maritime : pas de retour des trafics avant 2023

Si les ventes de véhicules peinent à retrouver leur niveau d'avant la pandémie, il en est de même pour le monde maritime. Selon les chiffres fournis par NYK Line, il a été transporté 125,2 millions de véhicules par voie maritime en 2021, soit une progression de 9,3%. Les prévisions tablent sur une progression de 9% pour les prochaines années. Il faudra attendre 2023, voire 2024 pour retrouver les volumes de la période pré-pandémique. Des projections

qui sont à prendre avec réserve compte tenu des évolutions politiques et sociales. En effet, selon le président d'ECG, Wolfgang Göbel, les années à venir seront différentes de celles qui ont prévalu depuis le début du siècle. Pour le transport maritime, le transport de véhicules électriques signifie aussi un besoin en investissement pour s'adapter à ce marché. « Nous avons de l'avenir mais nous devons gérer avec anticipation les évolutions du secteur », a souligné le président d'ECG.

Maritime : pas de retour des trafics avant 2023

Si les ventes de véhicules peinent à retrouver leur niveau d'avant la pandémie, il en est de même pour le monde maritime. Selon les chiffres fournis par NYK Line, il a été transporté 125,2 millions de véhicules par voie maritime en 2021, soit une progression de 9,3%. Les prévisions tablent sur une progression de 9% pour les prochaines années. Il faudra attendre 2023, voire 2024 pour retrouver les volumes de la période pré-pandémique. Des projections qui sont à prendre avec réserve compte tenu des évolutions politiques et sociales. En effet, selon le président d'ECG, Wolfgang Göbel, les années à venir seront différentes de celles qui ont prévalu depuis le début du siècle. Pour le transport maritime, le transport de véhicules électriques signifie aussi un besoin en investissement pour s'adapter à ce marché. « Nous avons de l'avenir mais nous devons gérer avec anticipation les évolutions du secteur », a souligné le président d'ECG.

← [Port de Cherbourg : lancement de la procédure de concertation publique pour le terminal de ferroutage](#)

 Vous pourrez aussi aimer



CMA CGM reprend près de 100% de Gefco



European Car Group : les trois principaux thèmes traités pendant

 [La stabilité des rouliers mal prise en compte](#)

Assurances : les incendies des porte-conteneurs et les sinistres des rouliers inquiètent

 16 juillet 2020

📅 8 avril 2022

l'assemblée générale du 24 mai

📅 18 juin 2019

Qui sommes nous ?



Sites partenaires

Mer et marine

IPSE

Dynamar

Port Atlantique La
Rochelle

Haropa

Soget

Dunkerque Port

Port de Sète sud de
France

Flux Africa

Nous contacter



Mentions légales



Copyright © 2022 [Ports et corridors](#). Tous droits réservés.
Theme [ColorMag](#) par [ThemeGrill](#). Propulsé par [WordPress](#).

