

## Logistique véhicule : un marché désorganisé et spéculatif, nouveau goulet d'étranglement du marché automobile

L'acheminement des véhicules en concession subit une conjonction de facteurs qui en ont dégradé considérablement le service : capacité de transport en baisse, pénurie de chauffeurs, hausse des coûts, changements réglementaires... Si Stellantis en paye le prix fort en raison d'un changement de prestataire et de système informatique aucune marque n'est épargnée.



**Auteur : Florence Lagarde**  
**Directrice de la rédaction et Directrice de la publication**

[Dans un article la semaine dernière](#) nous relations les problèmes de livraisons véhicules dans les réseaux Peugeot, Citroën et Opel. Depuis, plusieurs lecteurs nous ont alertés sur une situation qui s'est globalement dégradée et ce quelle que soit la marque. Dans le réseau, cela se traduit par un allongement des délais d'acheminement entre les centres de stockage et de préparation des véhicules et les concessions. *"Habituellement, entre le centre de transport et l'arrivée en concession il y avait 8 jours, depuis quelques mois nous sommes passés à 3 semaines", nous raconte un concessionnaire. "Déjà que les usines ont du mal à produire, les retards s'accumulent et les clients ne le comprennent pas."*

La dégradation de la logistique des véhicules finis a des cause multiples qui se sont additionnées. *"La détérioration de la logistique véhicules est très forte depuis le deuxième trimestre 2022 et atteint un niveau de dégradation que je n'ai jamais vu", nous a dit un dirigeant, dans ce secteur de longue date.*

Il y a d'abord la baisse de la capacité de transport liée au désinvestissement du secteur à partir de la crise du Covid. Le besoin de transport des véhicules neufs

ayant fortement baissé (-21% pour les immatriculations en 2020) et en l'absence de visibilité à moyen terme, les entreprises ont massivement réduits leurs flottes de camion sur cette activité. En juillet dernier, **Mike Sturgeon**, le directeur exécutif de l'association professionnelle européenne de logistique véhicules, ECG, a annoncé que ses membres exploitant des porte-voitures avaient réduit la taille de leur flotte de 30 à 40 %. Selon l'association, ces réductions sont le fait *"de la mise au rebut de transporteurs plus anciens, ce qui signifie que la capacité a été complètement perdue pour l'industrie"*.

Cette baisse des capacités de transport sur le sol français s'est doublée d'une perte de capacité de camions et chauffeurs ukrainiens utilisés en sous-traitance par des entreprises françaises. Comme on le sait, depuis le début de la guerre en Ukraine le 24 février dernier, plus aucun chauffeur ukrainien ne circule en France.

Il y a aussi depuis le 21 février de cette année, [le durcissement de la réglementation européenne sur le cabotage](#) qui a réduit la possibilité de recours à des chauffeurs étrangers. La nouveauté est l'instauration d'un délai de carence de 4 jours (donc d'inactivité temporaire dans le pays de cabotage) après trois opérations de transport dans un pays étranger à la suite d'un transport international. De plus, les chauffeurs ont obligation de renseigner manuellement les franchissements de frontières. *"Les règles de cabotage sont plus contraignantes. Avec l'obligation de sortir après trois livraisons les chauffeurs préfèrent rester sur leur marché"*, nous a dit un professionnel du secteur.

Ces règles faites pour protéger l'emploi local font émerger une autre pénurie : il n'y a pas en France assez de chauffeurs pour remplacer les étrangers, une baisse de compétences que l'on date de la fin du service militaire qui permettait à nombre de jeunes gens de passer gratuitement le permis poids lourds. La pénurie de chauffeur alimente le désinvestissement dans un secteur où les coûts fixes représentent 75% des charges et où il n'est pas envisageable d'avoir un camion sans chauffeur.

Cette rareté des profils a comme on s'en doute fait monter les salaires avec des hausses très conséquentes. *"Pour faire de la logistique véhicules, il faut être motivé et compétent : charger et décharger des véhicules c'est une responsabilité importante"*, souligne un de nos interlocuteurs.

Les entreprises de transport, elles aussi, après avoir longtemps subi la concurrence retrouvent un pouvoir de négociation et les prix flambent depuis le début de l'année. Cette situation serait accentuée par certains constructeurs qui court-circuitent les grands donneurs d'ordre (tel que CAT, Gefco, par exemple) pour traiter en direct avec les entreprises localement. Ils participent, se faisant, à la déstructuration du marché et la hausse des prix. *"Les conditions de marché ont dérapé et le transport de véhicules est devenu un marché spéculatif avec des prix qui sont passés du simple au triple en 2022"*, nous a confié un professionnel.

Cette situation n'est pas réjouissante et permet déjà d'anticiper une fin d'année difficile. Le boost habituel de fin décembre que certains espèrent pourrait, même s'il se produit dans les prises de commandes et que les constructeurs peuvent fabriquer, ne pas se concrétiser par manque de capacité d'acheminement.

A moyen terme, même si le marché repart, la logistique véhicule sera le nouveau goulet d'étranglement. En admettant que les constructeurs donnent aux transporteurs plus de visibilité comme ils l'ont promis à l'ECG avec des garanties de volume minimum et des clauses relatives au taux d'inflation, il faudra également partager des prévisions pour leur permettre d'assurer une planification efficace. Le rétablissement des capacités buttera aussi sur les délais de livraison des matériels. Selon l'ECG ils sont de 12 à 18 mois pour un nouveau camion. La hausse des prix de l'acier a également fait fortement monter le prix des remorques qui pèsera ensuite sur les coûts d'exploitation.

Comme aucune des problématiques citées précédemment ne se résoudra facilement, la demande de transport pourrait rester durablement supérieure à l'offre.

Alors quelles solutions ? Il y aura peut-être le développement de la livraison sur parc où la livraison à domicile depuis les parcs des transporteurs. Les flottes d'entreprises sont dans certains cas prises en main sur les parcs de stockage. Il y a aussi l'exemple de Tesla qui fait venir ses clients de la région parisienne sur le centre de stockage de Valenton où ses propres équipes se déplacent pour faire la mise en main (en Province les véhicules sont livrés dans ses succursales).

A voir ce tableau, on comprend que ce n'était pas vraiment le moment d'ajouter une perturbation supplémentaire comme un changement de prestataire et de système informatique...