



Qui livrera votre prochaine voiture ?

ECG publie une nouvelle version de son document d'information sur la crise de capacité, incluant une mise à jour de mars 2023.

Bruxelles, le 13 mars 2023

Quatre mois après la première publication, ECG publie la deuxième version du document d'information sur la crise de capacité, y compris la mise à jour de mars 2023, dans laquelle il souligne que beaucoup de choses ont changé dans l'intervalle et que la confiance revient sur le marché. Toutefois, la mise à jour indique que de nombreux problèmes persistent et que le secteur du transport de voitures neuves reste fortement touché par le manque de capacité. Ce qui est en train de devenir un facteur majeur de la situation générale est la fragmentation du marché, les expéditeurs prenant le contrôle de ressources dédiées, ce qui réduit encore l'efficacité de l'utilisation des actifs.

Dans le secteur du **transport routier**, depuis décembre 2022, d'importantes commandes ont été passées pour des transporteurs de voitures. Les délais de livraison des camions restent longs (15 mois ou plus) malgré l'annulation de certaines commandes du secteur du transport général de marchandises, en raison du ralentissement économique, ce qui a permis de libérer des places pour les livraisons

de cette année. Les délais d'approvisionnement pour les remorques s'étendent maintenant bien au-delà de 2024, car ces fabricants spécialisés s'efforcent de reconstituer leur capacité.

Cependant, l'efficacité de l'ensemble de la flotte est aujourd'hui affectée de manière plus importante par plusieurs facteurs :

- Les transporteurs loués pour l'usage exclusif de quelques clients sont utilisés d'une manière très peu efficace.
- L'encombrement des ports a entraîné des changements dans les réseaux et l'utilisation de nouveaux ports, ainsi que des restrictions d'accès aux terminaux portuaires en raison de l'encombrement.

Ces deux facteurs ont eu un impact considérable sur l'efficacité du marché, avec une augmentation du nombre de voyages à vide et une réduction conséquente de la capacité globale du marché.

En outre, la pénurie de conducteurs persiste, et de nouvelles lois telles que le « Mobility Package » et les règles révisées sur le cabotage ont également un effet négatif. En outre, l'augmentation du poids des véhicules transportés à mesure que l'électrification s'accélère réduit le facteur de charge. Dans l'ensemble, le secteur subit une « tempête parfaite ».

La confiance revient également dans le secteur du **transport maritime**, avec une augmentation des carnets de commande pour les navires rouliers, selon les données reçues de VesselsValue. Toutefois, l'amélioration attendue pour 2023 est marginale, car 12 navires doivent être livrés et 4 navires devraient être retirés du trafic.

VesselsValue a noté que « le carnet de commande a gonflé au cours des 12 derniers mois, ce qui est positif pour les constructeurs automobile. Aucun navire spécialisé dans le transport de véhicules (Pure Car and Truck Carrier, PCTC) de taille moyenne ou petite n'a été commandé l'année dernière, ce qui est de mauvais augure pour le commerce des véhicules légers à courte distance. Les constructeurs automobile ...ont augmenté leur activité d'affrètement ces derniers temps en prenant du tonnage de haute mer sur des contrats de 5 ans. C'est une tendance intéressante à suivre, de même que les volumes de véhicules légers qui s'écoulent vers les conteneurs. »

Il est inquiétant de constater que 5 ou 6 navires supplémentaires devraient quitter les eaux européennes dans les mois à venir pour le marché asiatique, ce qui, combiné à l'absence de nouveau tonnage pour le transport maritime à courte distance, suscite encore plus d'inquiétude. Alors que VesselsValue s'attend à ce que la capacité mondiale rattrape la demande en 2025, le court terme n'offre que peu de solutions. Le passage spectaculaire à la conteneurisation au cours des derniers mois en est la conséquence, de même que la baisse considérable des tarifs des conteneurs alors que les tarifs rouliers ont augmenté.

La congestion portuaire se poursuit et, de surcroît, les opérations de terminaux fortement encombrées ajoutent au problème.

Sur le plan **ferroviaire**, peu de choses ont changé et la réduction de capacité résultant des problèmes d'infrastructure, principalement en Allemagne, continue d'exercer une

pression accrue sur les autres modes de transport, principalement le routier. Au cours de l'hiver 2022/23, la situation s'est améliorée, avec des volumes plus faibles que prévu et des temps de circulation améliorés, mais malgré cela, l'offre de wagons reste limitée. Cependant, à l'approche du printemps, les travaux d'infrastructure reprennent de plus belle et il est probable que des actions syndicales soient menées en Allemagne dans les mois à venir.

Mike Sturgeon, directeur exécutif de l'ECG, a déclaré : « *Dans l'ensemble, il y a peu de nouvelles positives à court terme, simplement parce que les actifs ne peuvent pas être créés du jour au lendemain. La capacité partout dans le secteur de la logistique automobile reste exceptionnellement serrée avec l'efficacité des actifs et d'autres opérations qui sont toutes affectées négativement par la situation.* » Même si en regardant plus loin les choses semblent plus positives avec des investissements en cours, 2023 sera une année difficile pour l'industrie à travers l'Europe.

Note aux éditeurs :

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 et au-delà. Ils possèdent ou exploitent plus de 360 navires de transport de voitures, 15.100 wagons spécialement conçus, 22 barges fluviales et plus de 23.000 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 21,3 milliards d'euros et leur impact économique sur les entreprises associées au secteur est estimé à 56 milliards d'euros. **Plus de 93.000 Européens sont employés directement par l'industrie de la logistique automobile et 224.000 autres sont employés indirectement dans le secteur.**

