

[Transport \(https://transportmedia.be/fr/category/news-transport-fr/\)](https://transportmedia.be/fr/category/news-transport-fr/)

News

[Logistics \(https://transportmedia.be/fr/category/news-logistics-fr/\)](https://transportmedia.be/fr/category/news-logistics-fr/)

News

[Van \(https://transportmedia.be/fr/category/van-fr/\)](https://transportmedia.be/fr/category/van-fr/)

News

[Magazines \(https://transportmedia.be/fr/magazine/\)](https://transportmedia.be/fr/magazine/)

[Vidéo \(https://transportmedia.be/fr/video/\)](https://transportmedia.be/fr/video/)

[Business Partners \(https://transportmedia.be/fr/business-partner/\)](https://transportmedia.be/fr/business-partner/)

[Events \(https://transportmedia.be/fr/events-home/\)](https://transportmedia.be/fr/events-home/)

[NL \(HTTPS://TRANSPORTMEDIA.BE/2024/05/DE-AUTOSECTOR-HEEFT-INDUSTRY-DEAL-NODIG/\)](https://transportmedia.be/2024/05/de-autosector-heeft-industry-deal-nodig/) 



Le secteur automobile a besoin d'un 'Industry Deal'

🕒 28/05/2024 👤 CLAUDE YVENS 📄 RÉGLEMENTATION (HTTPS://TRANSPORTMEDIA.BE/FR/CATEGORY/NEWS-TRANSPORT-FR/REGLEMENTATION-FR/) 🏷️ ECG (HTTPS://TRANSPORTMEDIA.BE/FR/TAG/ECG-FR/)

Réunis en Italie pour leur assemblée générale annuelle, les logisticiens automobiles réunis au sein de la fédération ECG ont constaté l'ampleur des facteurs qui continuent de modifier les chaînes d'approvisionnement des véhicules finis. Si certains de ces facteurs ont quasiment disparu, d'autres apparaissent ou risquent d'apparaître dans les mois et années qui viennent. Le tout dans un contexte européen où le Green Deal suscite des inquiétudes quant à l'avenir de l'industrie automobile en Europe, ce qui pousse plusieurs entreprises, mais aussi le président de l'ECG (à titre personnel, certes) à plaider pour un Industry Deal lors de la prochaine législature européenne.

Les crises (notamment à cause des semi-conducteurs) ayant perturbé l'approvisionnement des usines automobiles font heureusement partie du passé mais c'est l'état de l'économie européenne qui inquiète les spécialistes du véhicule fini : le pouvoir d'achat ayant reculé, les acheteurs de voitures sont trop hésitants pour l'instant, d'autant plus que la transition 'à marche forcée' vers l'électrification amène beaucoup d'acheteurs potentiels à retarder leur commande. Les perspectives de croissance du marché automobile européen restent donc très modestes et Wolfgang Göbel (président ré-élu d'ECG) est certain que le marché européen ne retrouvera pas le niveau qui était le sien entre 2017 et 2019.

Des chiffres présentés par Justin Cox (Globaldata), il apparaît également que la progression des voitures électriques est en train de ralentir en Europe, en dessous des attentes du marché en fait : la part de marché des voitures électriques a reculé dans tous les pays, parfois de manière spectaculaire comme en Allemagne après la fin des primes à l'achat. Par contre, la progression des voitures construites en Chine s'accélère. Namrita Chow (responsable Business Intelligence chez ECG) a fait le point sur les mesures anti-dumping qui ont été prises ou qui vont l'être par l'Union Européenne face à la Chine. Actuellement, les droits d'importation sont de 10 % mais ils pourraient passer à 25 % (rappelons que les USA imposent des droits de 100 % !). Le tout fait actuellement l'objet d'un jeu d'intimidation entre les deux super-puissances mais pourrait avoir plusieurs conséquences pratiques pour les sociétés qui transportent les véhicules : des constructeurs chinois vont probablement construire une ou plusieurs usines en Europe ou en Turquie (ce qui provoquera un glissement du transport maritime vers le transport terrestre) mais dans le même temps le taux d'utilisation des usines européennes stagne. Le risque est donc réel, selon Justin Cox, de voir jusqu'à 7 usines automobiles fermer leurs portes à plus ou moins long terme.

Le contexte réglementaire européen ne joue pas non plus en faveur des constructeurs automobiles. Le Green Deal devrait être 'transité', selon Wolfgang Göbel, sous l'impulsion de la future commission, et être accompagné d'un 'Industry Deal' : « Le nouveau mot d'ordre doit être la compétitivité de l'Europe par rapport aux autres super-puissances. Les chiffres de la croissance en Europe sont plats par rapport à la Chine et aux Etats-Unis qui, certes, financent cette croissance avec de la dette. Mais en Europe, on continue d'imposer de nouvelles règles aux entreprises tout en leur demandant d'avancer. Ça ne marchera pas comme ça : si rien ne change, l'industrie européenne continuera à périr comme elle le fait actuellement » Selon Andrea Serbu (responsable des affaires extérieures à l'ECG), il est cependant peu probable que le Green Deal soit réduit à néant : il devrait plutôt s'agir d'un réajustement des principales mesures, comme par exemple les dates-limites pour la vente de véhicules à moteur thermique.

L'assemblée générale d'ECG a également permis d'aborder des thèmes liés à l'impact du modèle d'agence sur les logisticiens et aux rapports sur les émissions de CO2 que les entreprises doivent (ou devront) communiquer dans le cadre de l'ESG. Ce dernier point fera l'objet d'un article complet dans le prochain numéro de Truck & Business.

 [https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?](https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=https%3A%2F%2Ftransportmedia.be%2Ffr%2F2024%2F05%2Fles-logisticiens-de-lautomobile-en-appellent-a-un-industry-deal%2F)

[u=https%3A%2F%2Ftransportmedia.be%2Ffr%2F2024%2F05%2Fles-logisticiens-de-lautomobile-en-appellent-a-un-industry-deal%2F](https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=https%3A%2F%2Ftransportmedia.be%2Ffr%2F2024%2F05%2Fles-logisticiens-de-lautomobile-en-appellent-a-un-industry-deal%2F)