

03.2021

CONJONCTURE 2020 DU TRM : LES CHARGEURS FACE AU COVID-19

SONDAGE

autf

bp2r
CREATE SMART MOVES

À PROPOS DE

L'AUTF est l'organisation professionnelle des chargeurs.

Elle représente l'ensemble des entreprises qui ont des marchandises à faire transporter (import, export, distribution nationale) que ce soit par des prestataires de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien) ou avec leurs propres moyens de transport.

Multisectorielle et résolument multimodale, l'action de l'AUTF s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes de transport au service de la compétitivité des entreprises et de l'attractivité du territoire.

Acteur majeur du conseil et de l'audit en supply chain appliqué au domaine du transport en Europe, bp2r aide ses clients industriels et distributeurs à améliorer durablement leur performance transport en B2B et B2C. Depuis 2005, les fondateurs de bp2r militent pour placer le transport au centre de la supply chain en tant que maillon décisif dans la compétitivité des entreprises.

La cellule R&D de bp2r sonde régulièrement les communautés des chargeurs et des transporteurs sur des thématiques liées au transport.

WE CREATE SMART MOVES



Fabrice Accary
Directeur Général AUTF
fabrice.accary@autf.fr



Xavier Villetard
Directeur Associé bp2r
xavier.villetard@bp2r.eu

Document réalisé par bp2r

EDITORIAL

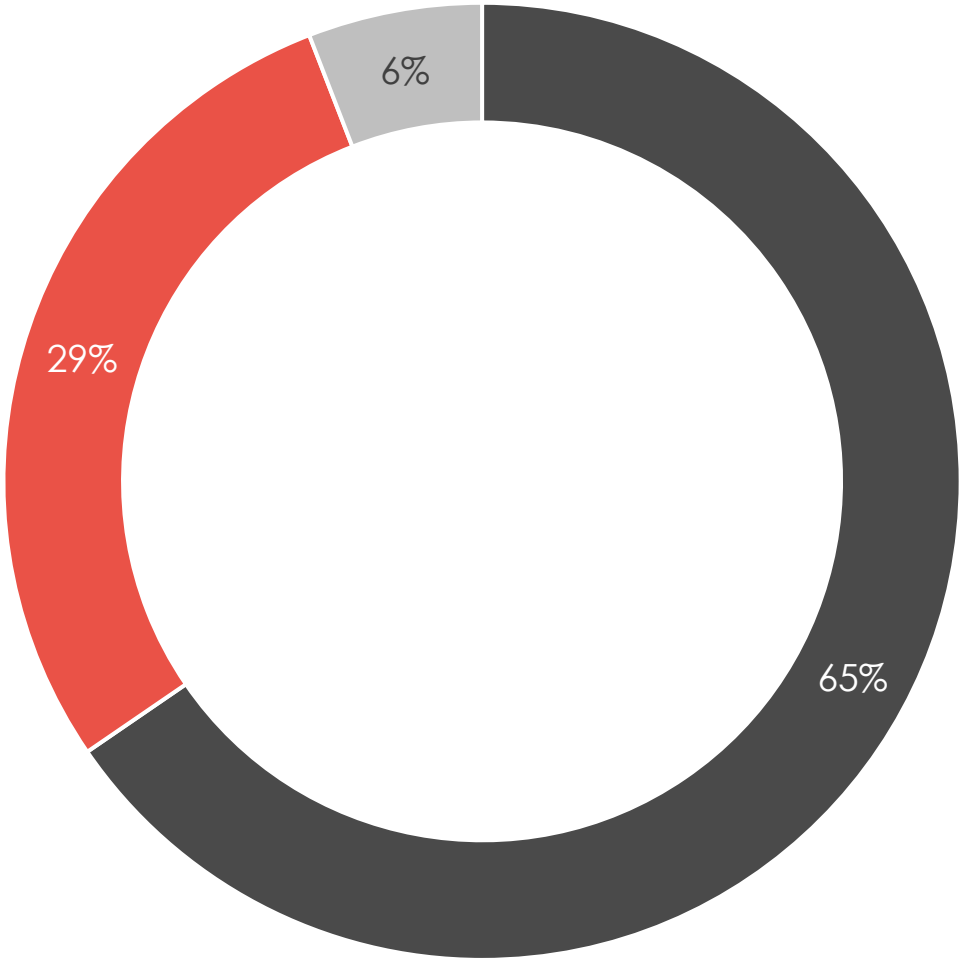
L'année 2020 a été marquée par une crise mondiale, sanitaire et économique, d'ampleur inédite. Le transport de marchandises en a bien sûr subi les effets au premier chef. Comment cette crise s'est-elle traduite côté donneurs d'ordres ? A travers cette enquête annuelle, nous avons cherché à appréhender son impact sur des variables clés (volumes, prix, équilibre capacitaire…) que nous mesurons chaque année. Nous avons aussi souhaité aller plus loin en analysant la façon dont la crise de la COVID devrait influencer les donneurs d'ordres dans leurs priorités stratégiques, tant en termes d'enjeux auxquels répondre que de leviers d'optimisation à activer.

L'AUTF & bp2r

Profil des entreprises participantes

164

participants



Document réalisé par bp2r

SOMMAIRE



I- Volumes : reculer pour mieux sauter ? p. 5

II- Vers la surcapacité ? p. 9

III- La qualité du service face à la crise p. 17

IV- Des prix en stagnation mais des coûts en forte hausse p. 19

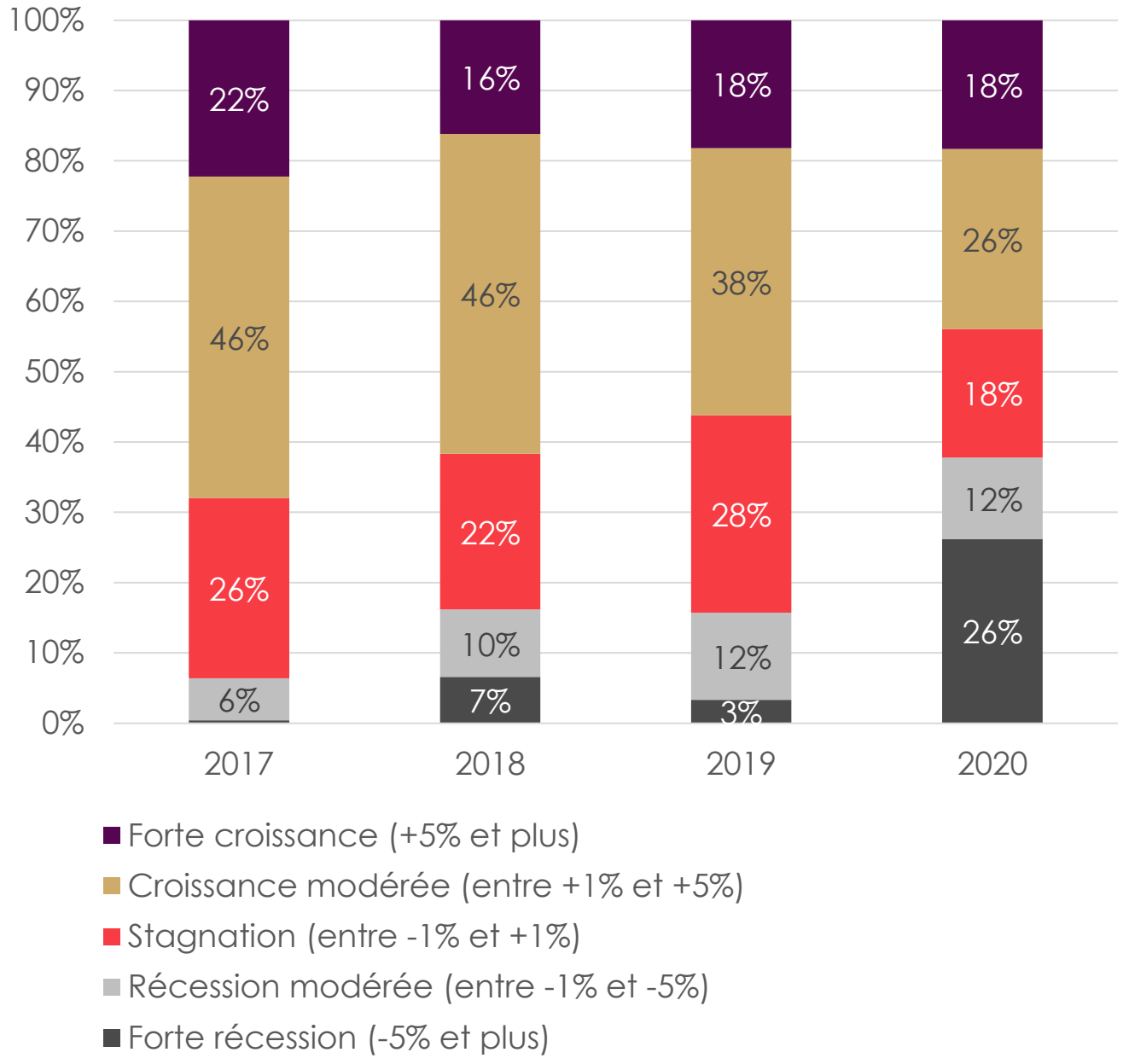
V- Une politique d'achats dans la continuité p. 23

VI- Quelles priorités stratégiques pour 2021 ? p. 26

Document réalisé par bp2r

I- Volumes : reculer pour mieux sauter ?

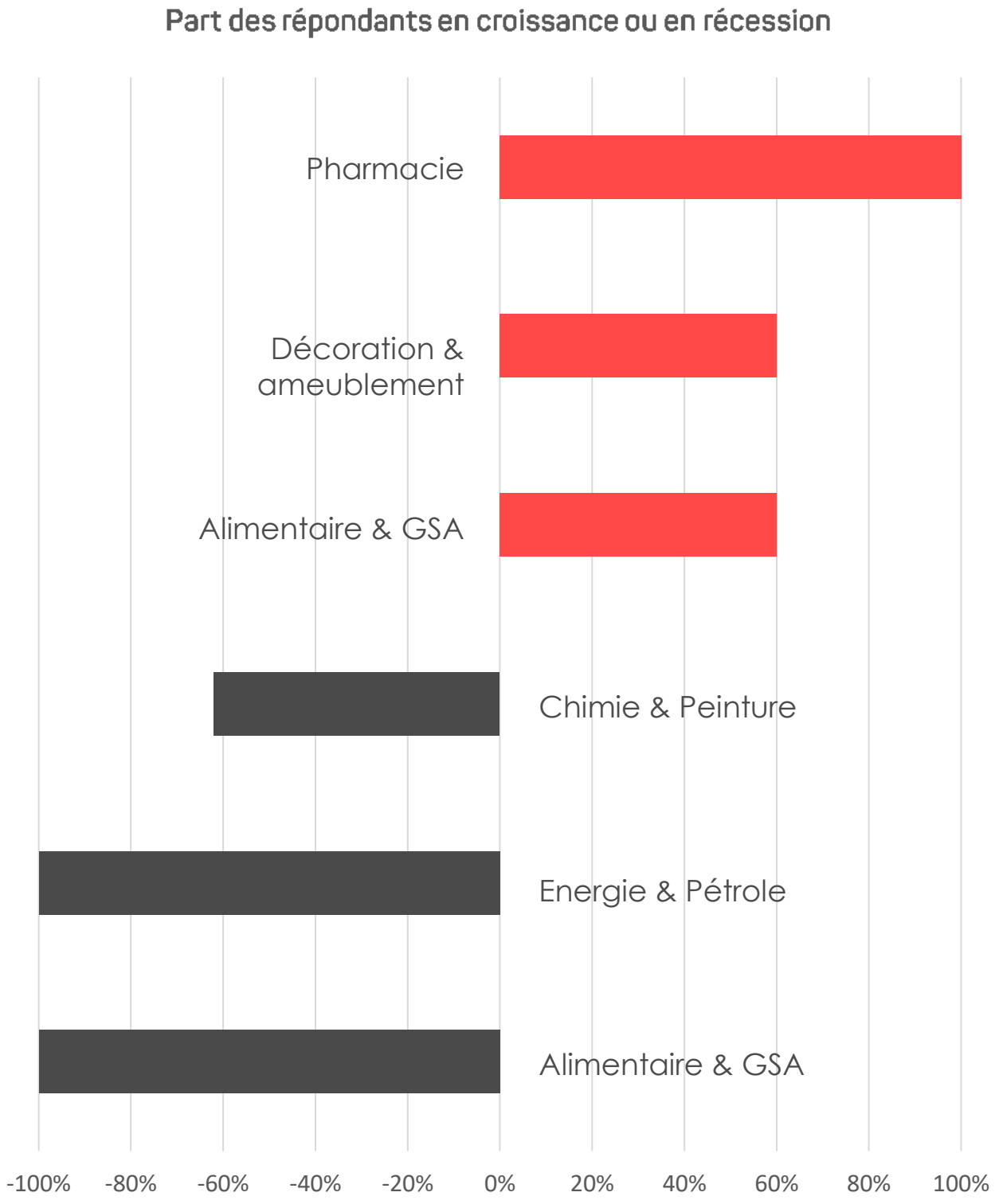
Comment a évolué le volume global transporté par route par votre entreprise au cours de l'année, par rapport à l'année précédente ?



- Sans surprise, les donneurs d'ordres sont nombreux à rapporter des volumes en forte baisse. Ils sont 26% à rapporter une forte récession, contre seulement 3% l'an dernier.
- Ils ne sont plus que 44% contre 56% l'an dernier à faire état d'une croissance, forte ou modérée, des volumes.

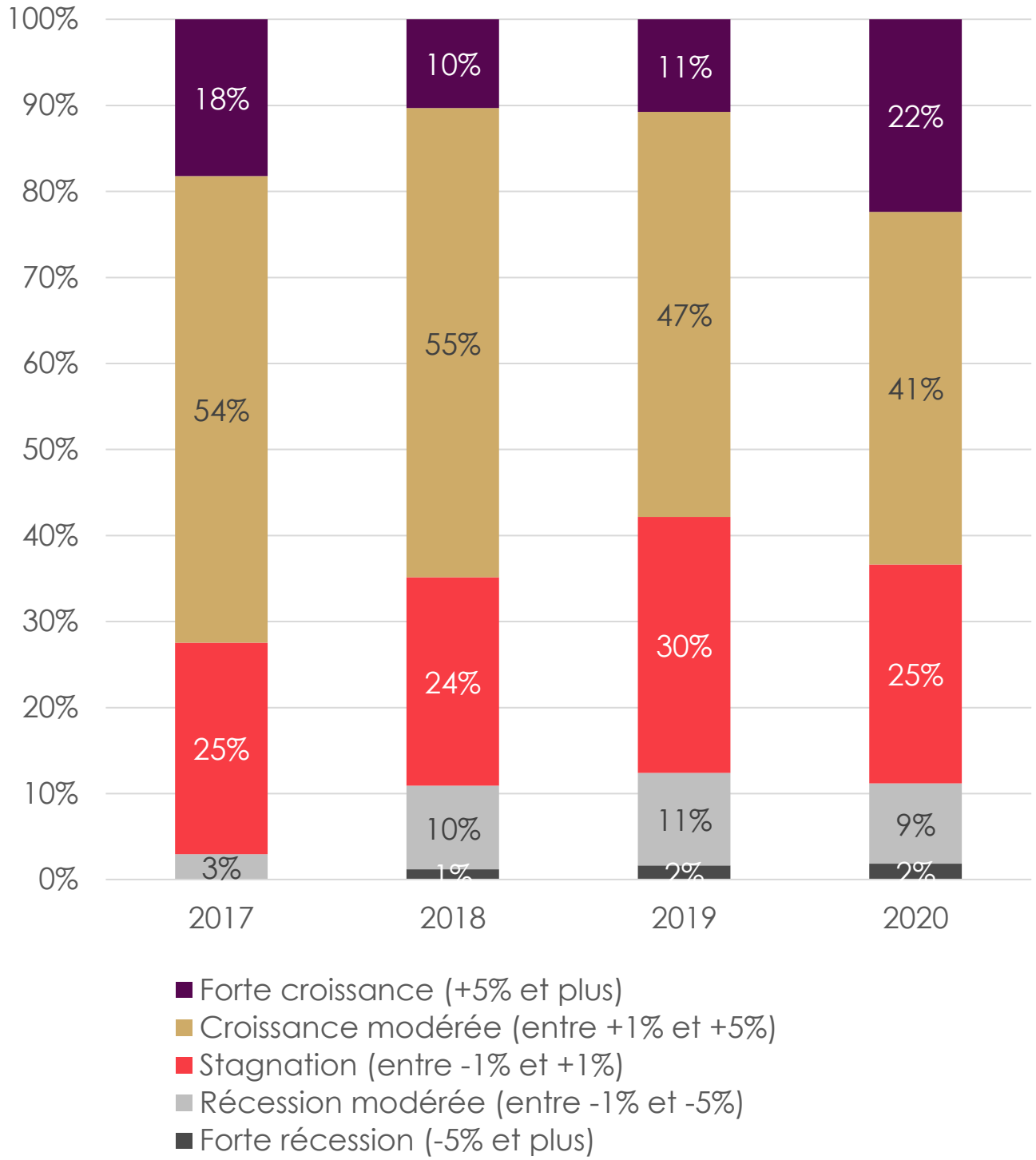
Document réalisé par bp2r

- Les destinées sont diverses d'un secteur à l'autre. L'ameublement, le e-commerce, la pharmacie et les grandes surfaces tirent leur épingle du jeu, là où l'automobile ou l'énergie – et en particulier le pétrole – ont énormément souffert.



Document réalisé par bp2r

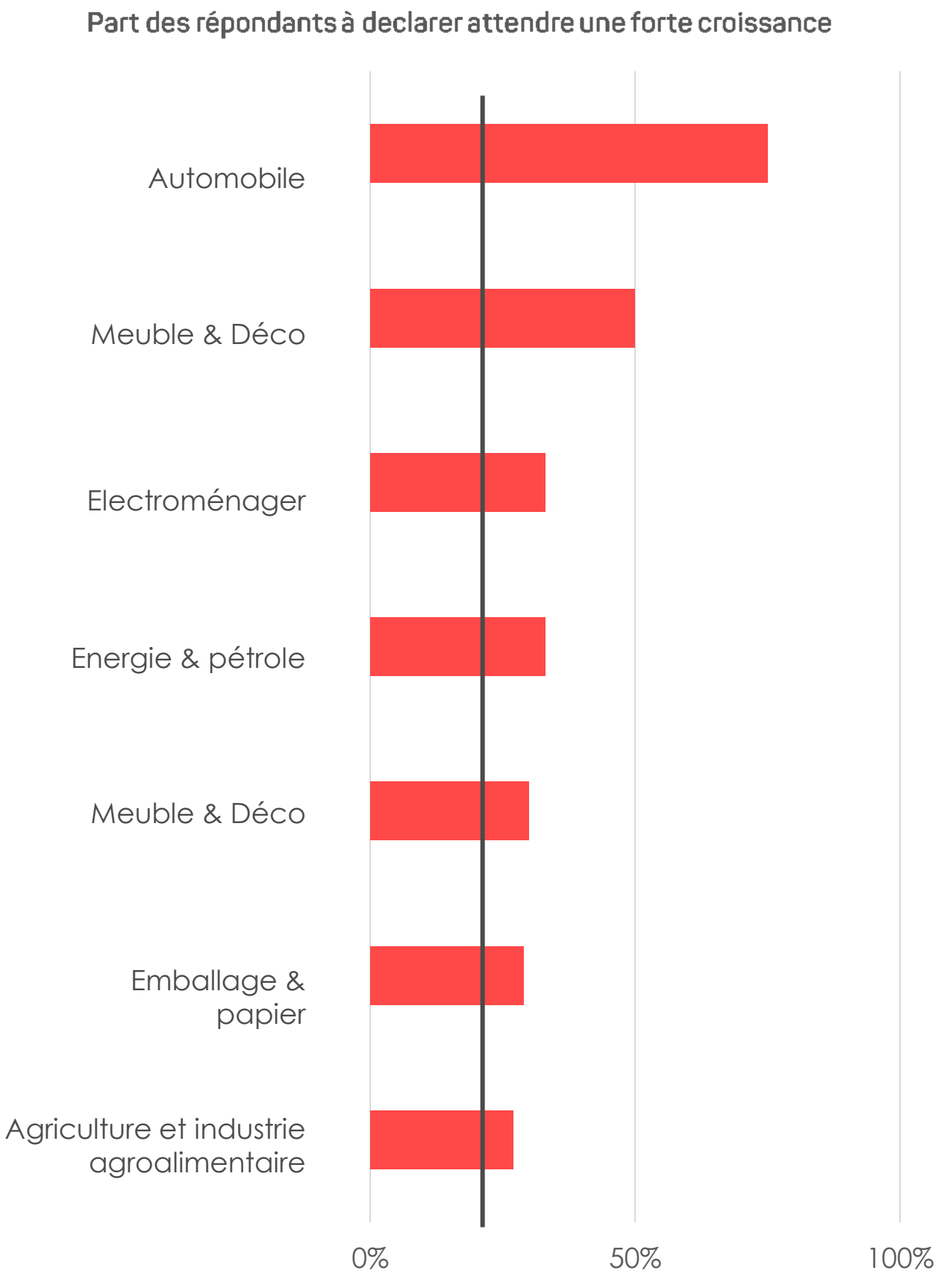
✦ Selon vous, comment évoluera le volume global transporté par route par votre entreprise au cours de l'année par rapport à l'année précédente ?



✦ Un fort rebond est attendu : 22% des donneurs d'ordres s'attendent à une forte de croissance des volumes (+ de 5%) pour 2021, 11 points de plus que l'an dernier. Au total, ils sont 63% à attendre une croissance positive.

Document réalisé par bp2r

- Certains secteurs sont particulièrement confiants pour 2021, comme l'automobile, la décoration ou l'emballage.

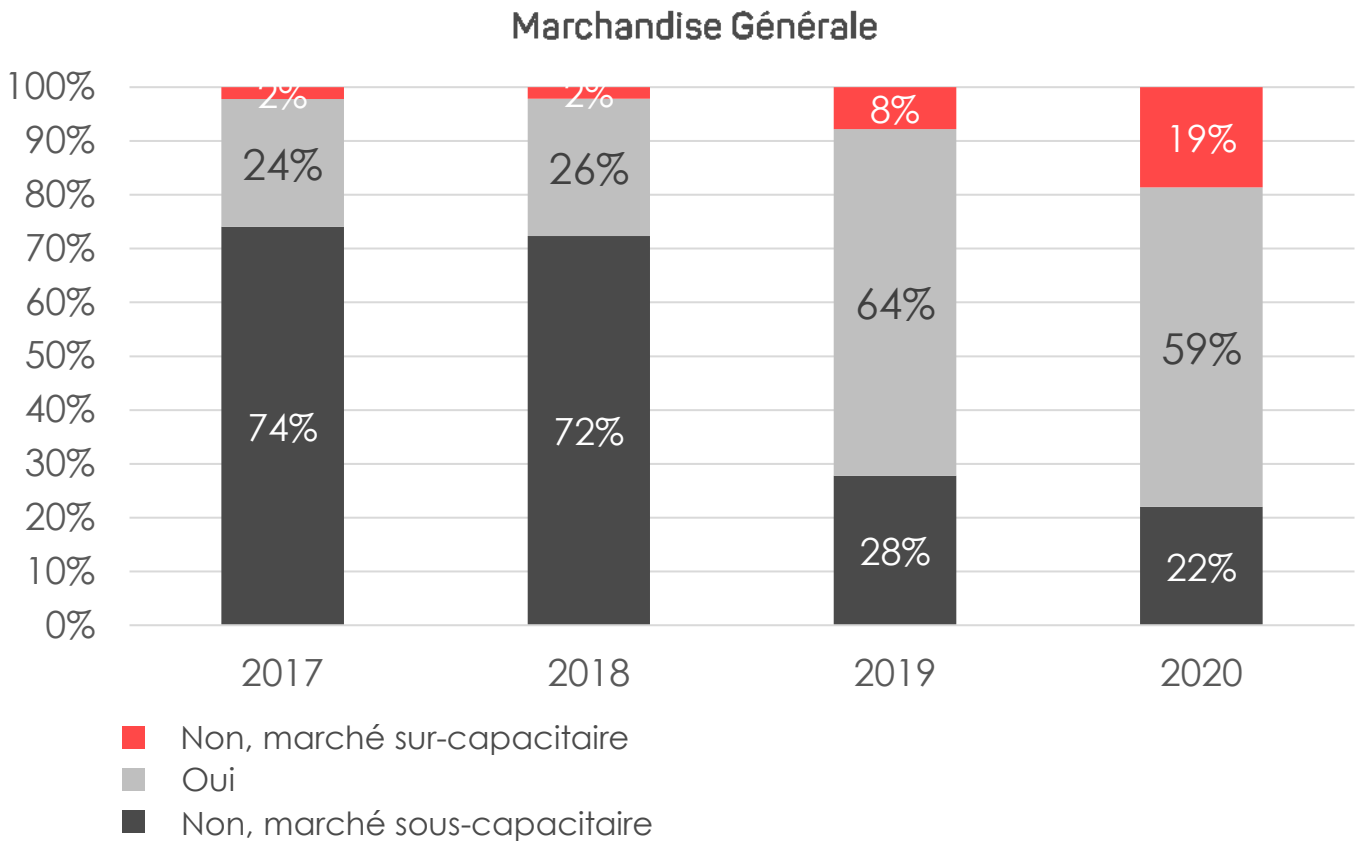


Moyenne tous secteurs : 22%

Document réalisé par bp2r

II- Vers la surcapacité ?

Selon vous, actuellement, la capacité de transport routier est-elle globalement en adéquation avec le volume général transporté ? (1/2)

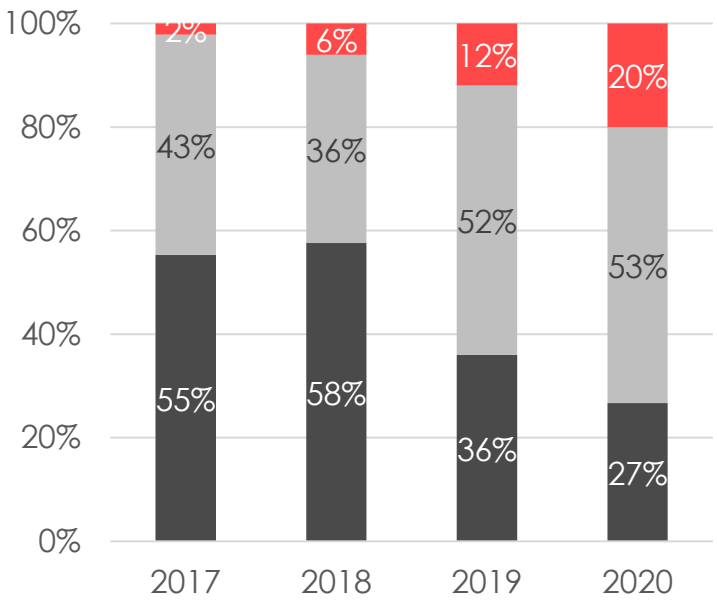


- La chute des volumes a eu des effets sur la capacité : les répondants sont 19% à juger le marché sur-capacitaire, 11 points de plus que l'an dernier. En revanche, 59% des répondants considèrent que le marché est à l'équilibre.
- On observe des divergences entre segments : la température dirigée par exemple, tend plus vers l'équilibre que la sur-capacité : seuls 7% des donneurs d'ordres utilisant ce segment rapportent cette dernière situation.
- Au contraire, les utilisateurs de vrac liquide et pulvérulent, qui comportent les acteurs du pétrole ou de la chimie, rapportent pour 26% une situation de sur-capacité. Une conséquence logique de l'effondrement des volumes.

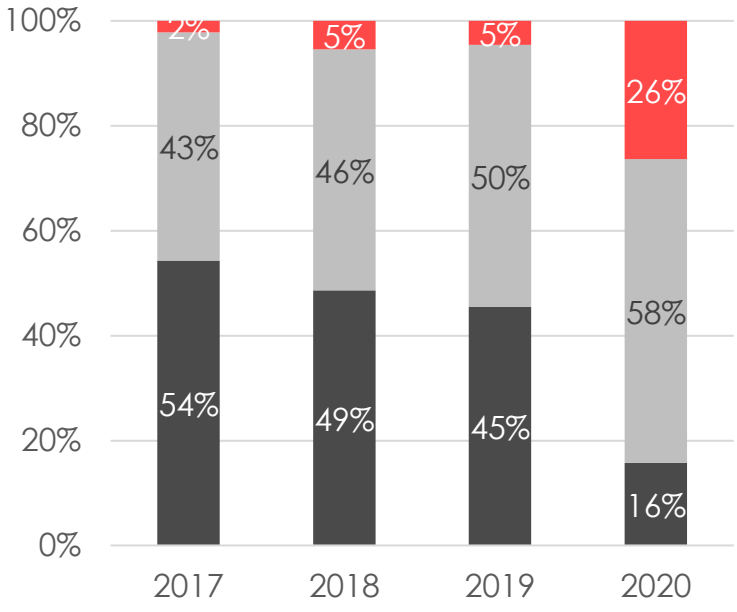
Document réalisé par bp2r

Selon vous, actuellement, la capacité de transport routier est-elle globalement en adéquation avec le volume général transporté ? (2/2)

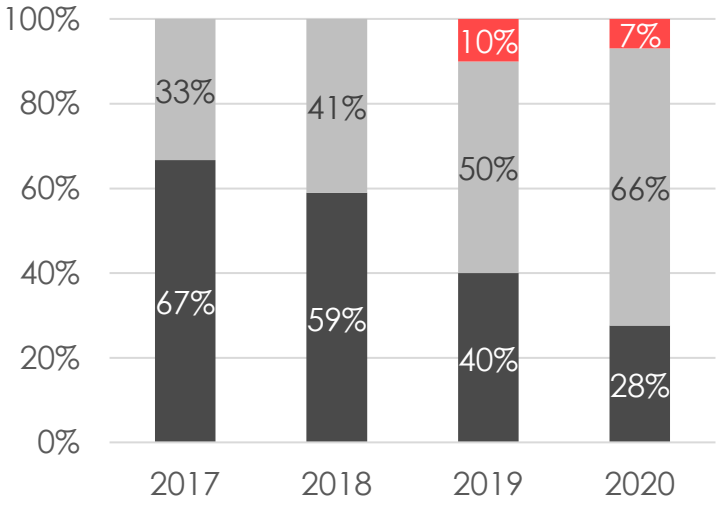
Vrac Solide



VLP
Vrac Liquide et/ou Pulvérulent



TD
Température Dirigée



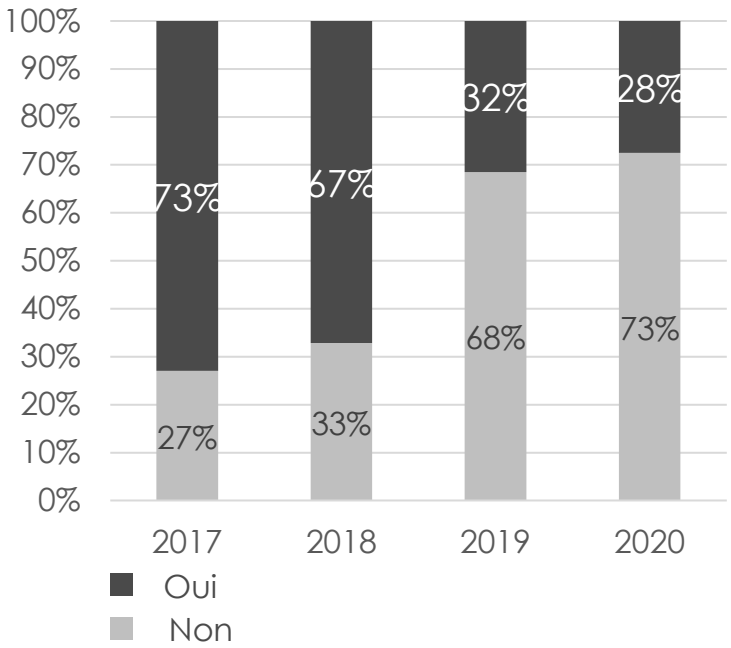
- Non, marché sur-capacitaire
- Oui
- Non, marché sous-capacitaire

Document réalisé par bp2r

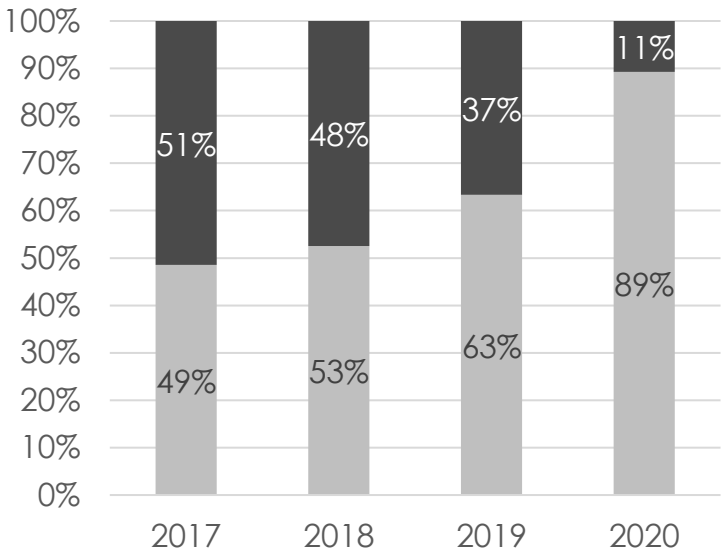
En 2020, votre entreprise a-t-elle rencontré des difficultés à trouver de la capacité de transport routier ?

Transport domestique France

MG
Marchandise Générale

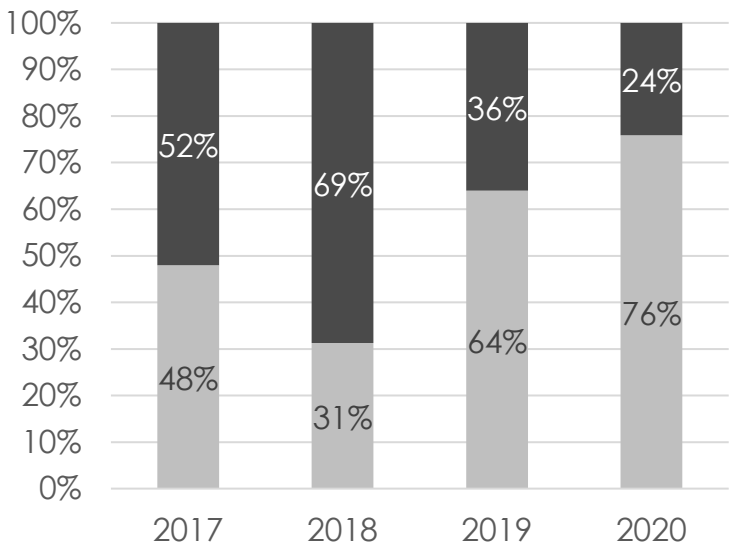


TD
Température Dirigée

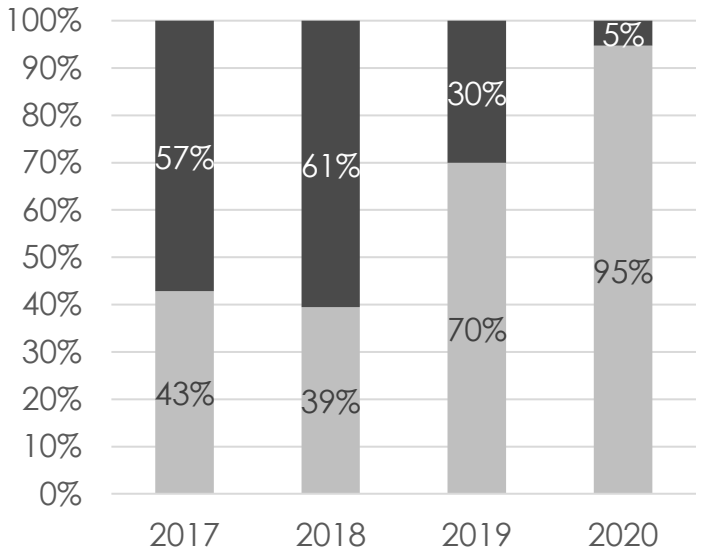


La situation globale de retour à l'équilibre provoque nécessairement une diminution certaine des difficultés à trouver de la capacité, du moins pour le marché domestique. Ainsi, les utilisateurs de transport de marchandise générale déclarent à 73% ne pas avoir été confronté à un manque de capacité, 5 points de plus que l'an dernier.

VS
Vrac Solide



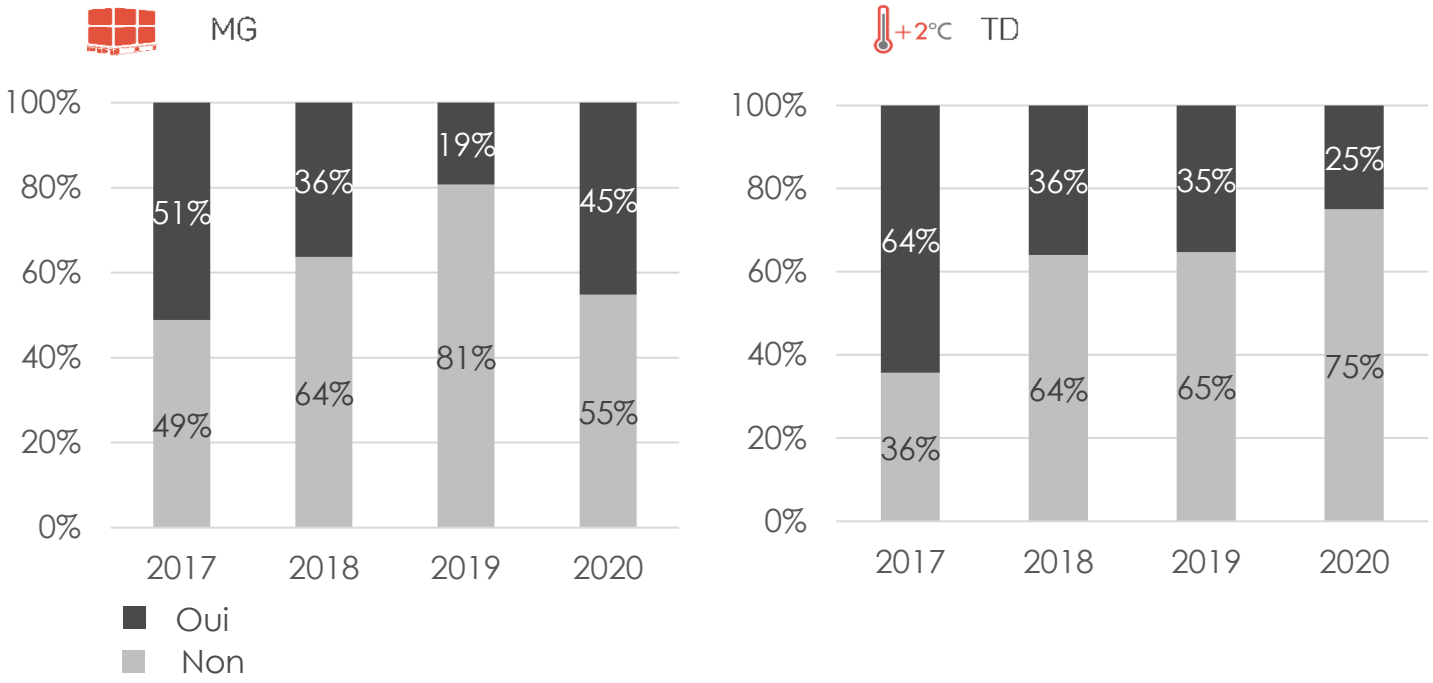
VLP
Vrac Liquide et/ou Pulvérulent



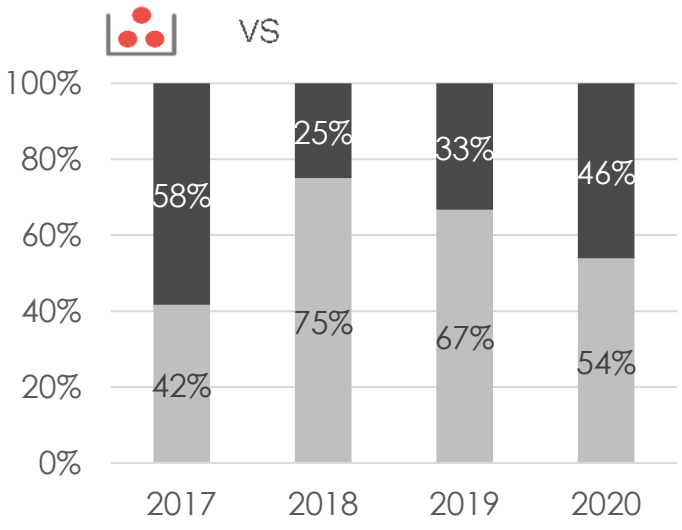
Document réalisé par bp2r

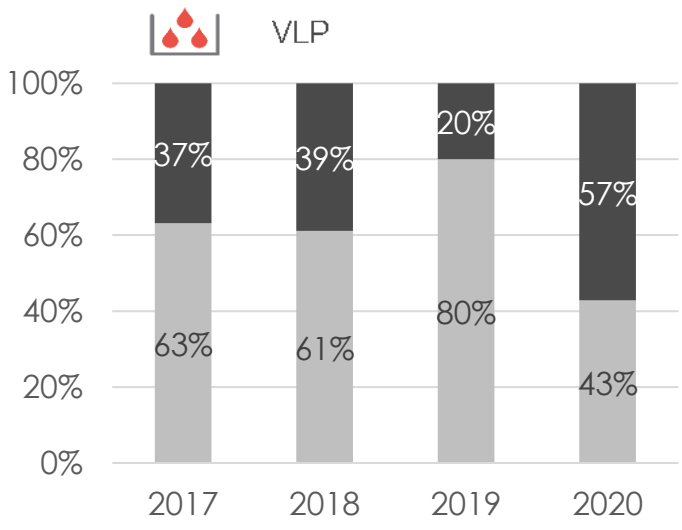
En 2020, votre entreprise a-t-elle rencontré des difficultés à trouver de la capacité de transport routier ?

Transport international import



- En revanche, le transport routier international a été largement touché par le manque de capacité. Ils sont par exemple 45%, en marchandise générale, à avoir rencontré des difficultés capacitaires à l'import, et 41% à l'export. C'est respectivement 26 et 22 points de plus que l'an dernier.
- Plusieurs explications possibles : les difficultés organisationnelles liées aux mesures aux frontières, les retombées des désordres dans le transport maritime ou encore l'introduction du paquet routier européen, qui limite les capacités d'action des transporteurs étrangers.



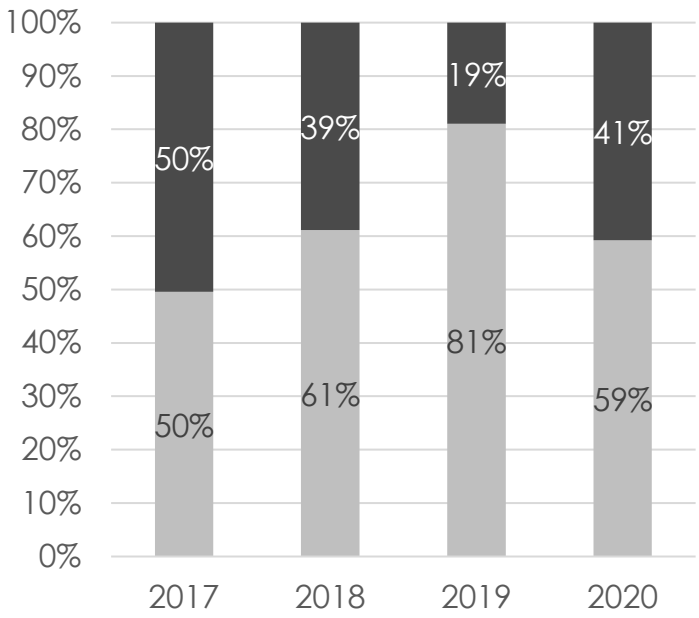


Document réalisé par bp2r

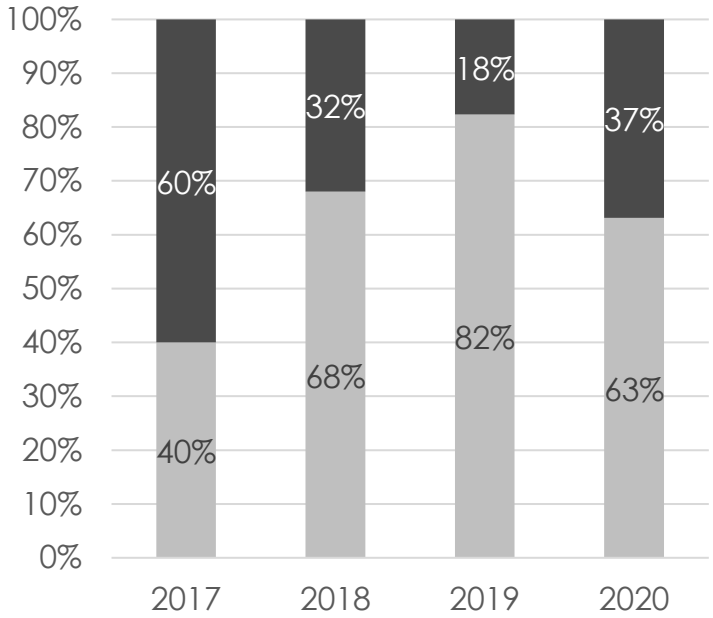
En 2020, votre entreprise a-t-elle rencontré des difficultés à trouver de la capacité de transport routier ?

Transport international export

MG
Marchandise Générale

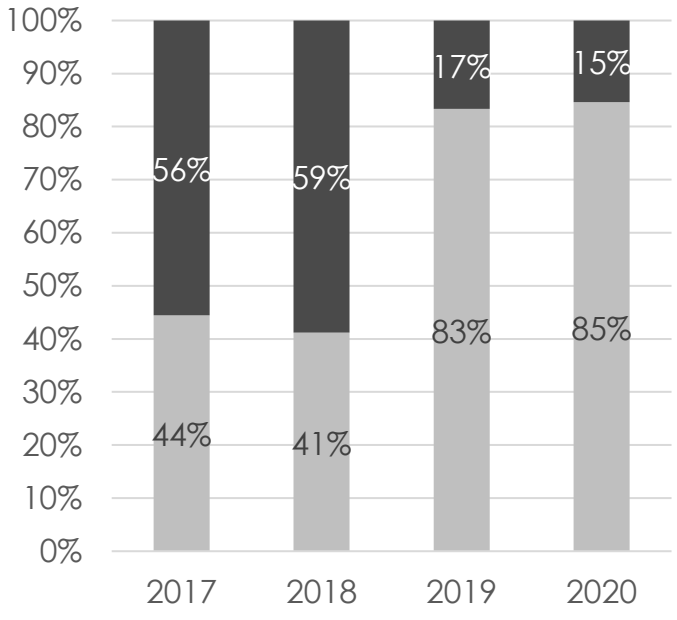


TD
Température Dirigée

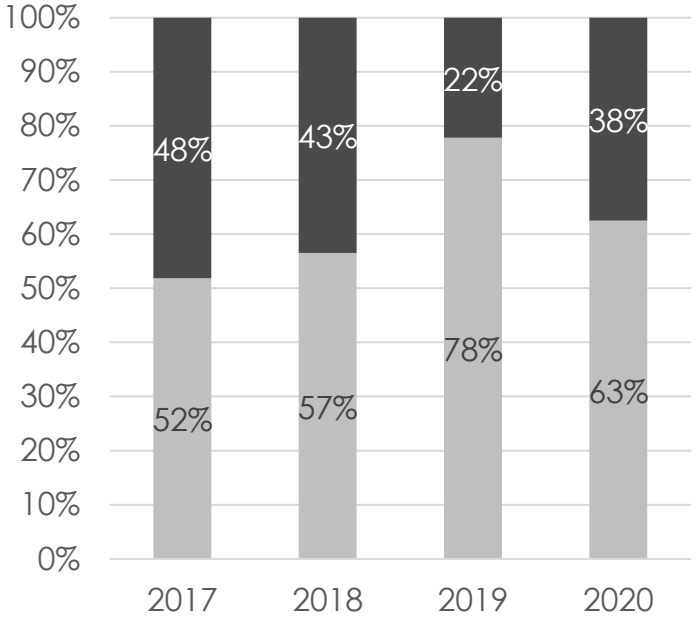


Oui
Non

VS
Vrac Solide



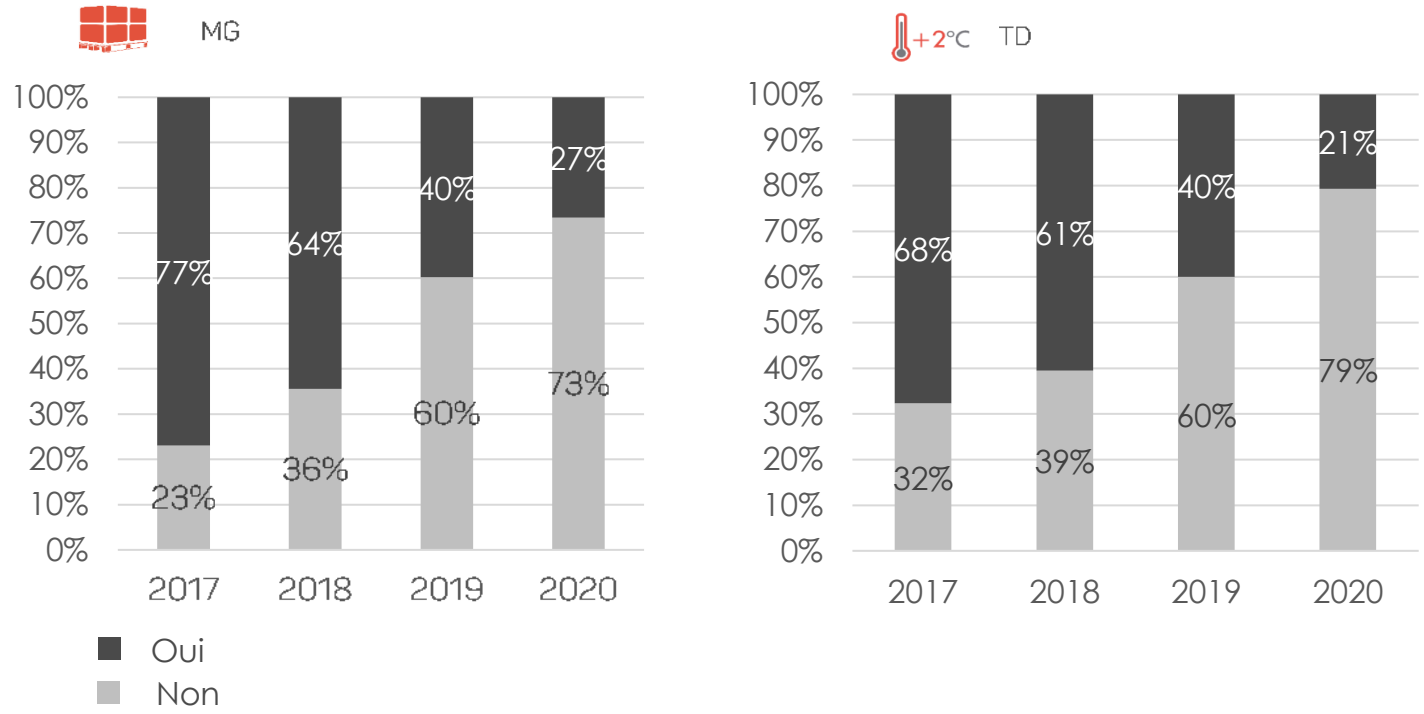
VLP
Vrac Liquide et/ou Pulvérulent



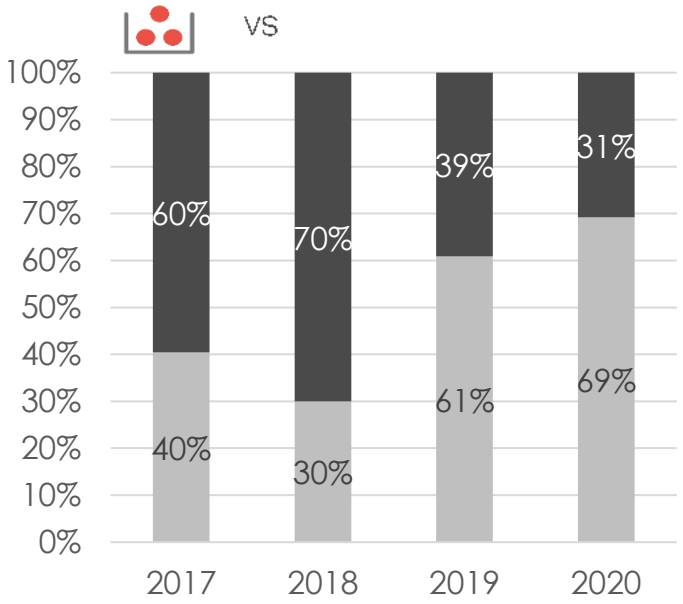
Document réalisé par bp2r

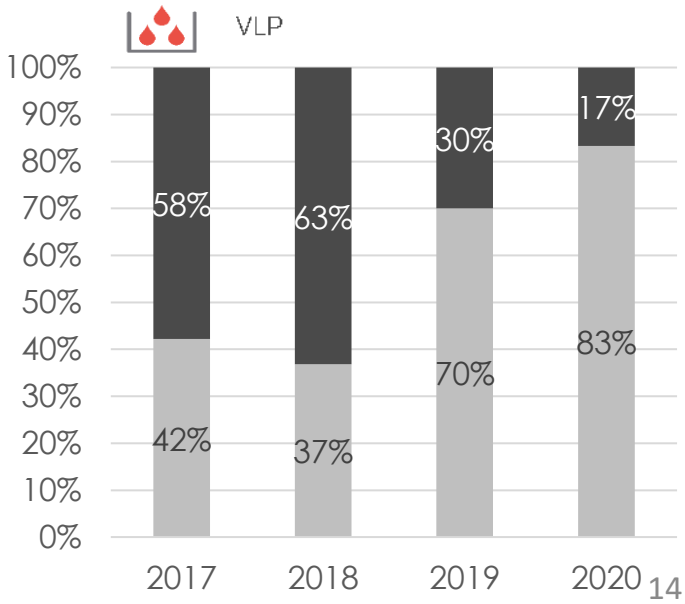
En 2021, pensez-vous que votre entreprise rencontrera des difficultés à trouver de la capacité de transport routier en marchandise générale?

Transport domestique France



- On devrait retrouver une situation similaire en 2021, avec un marché détendu pour ce qui concerne le transport domestique. Les chargeurs utilisateurs de marchandise générale ne sont que 27% à estimer qu'il existe un risque de rencontrer des difficultés capacitaires sur le marché domestique, en baisse de 13 points par rapport aux prévisions de l'an dernier.



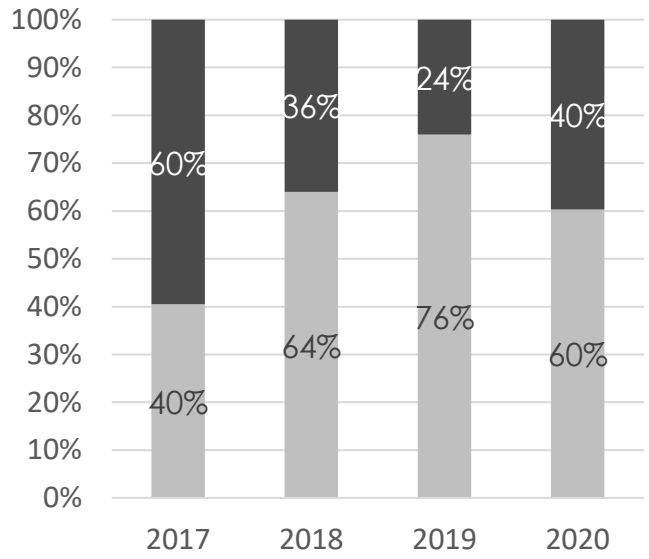


Document réalisé par bp2r

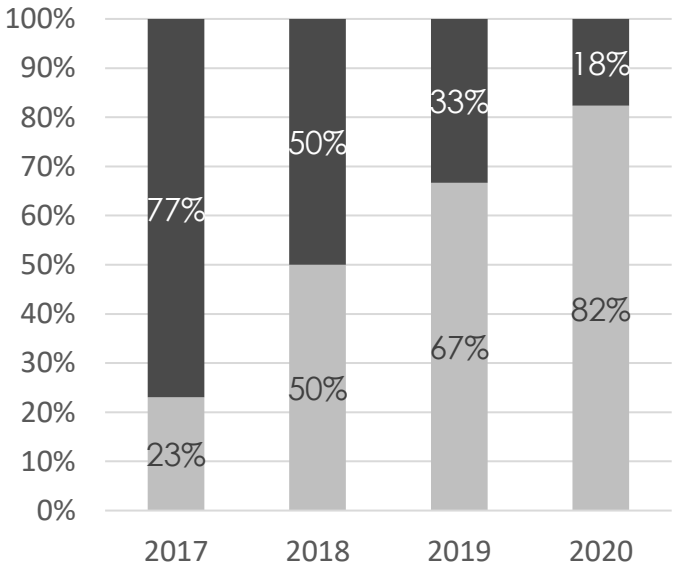
En 2021, pensez-vous que votre entreprise rencontrera des difficultés à trouver de la capacité de transport routier en marchandise générale?

Transport international import

MG
Marchandise Générale



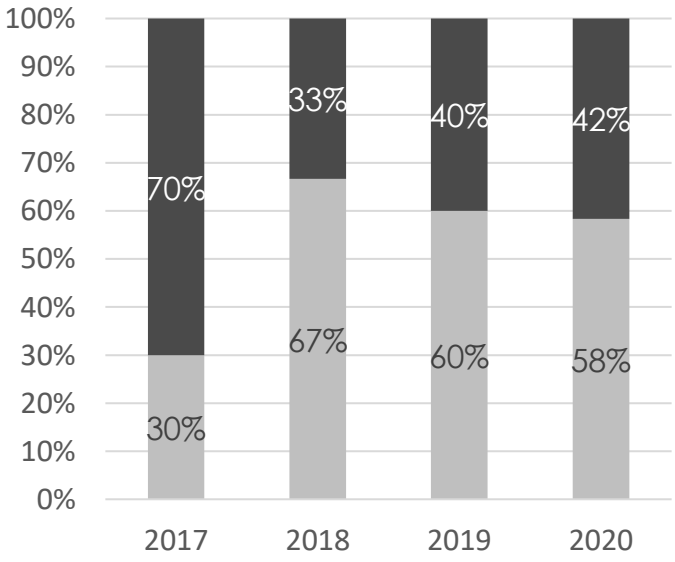
+2°C TD
Température Dirigée



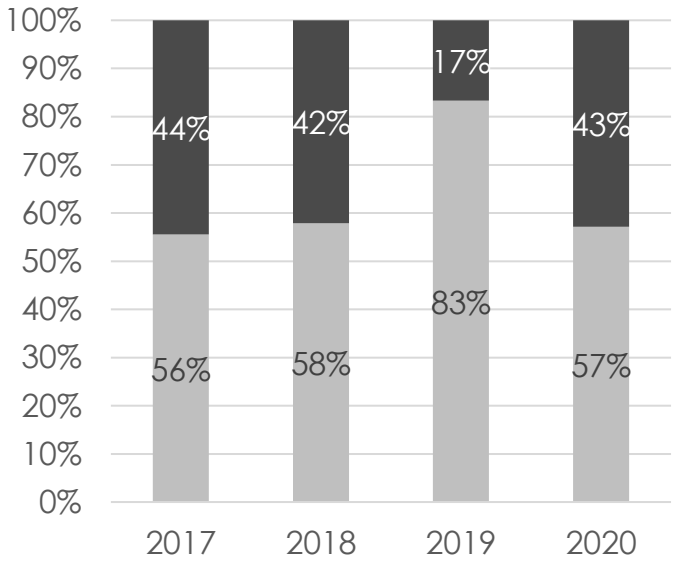
Oui
Non

- Les problèmes à l'international devraient se poursuivre : les utilisateurs de marchandise générale craignent à 40% de rencontrer des difficultés capacitaires à l'import et à 32% à l'export.

VS
Vrac Solide



VLP
Vrac Liquide et/ou Pulvérulent

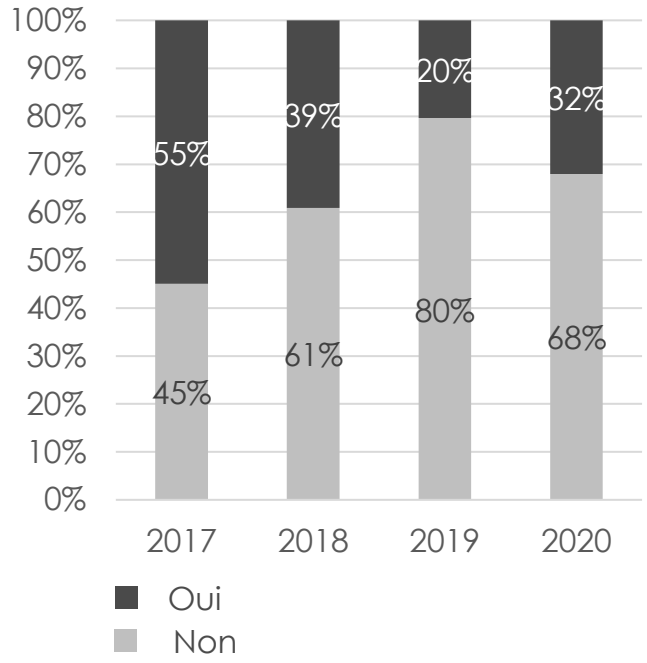


Document réalisé par bp2r

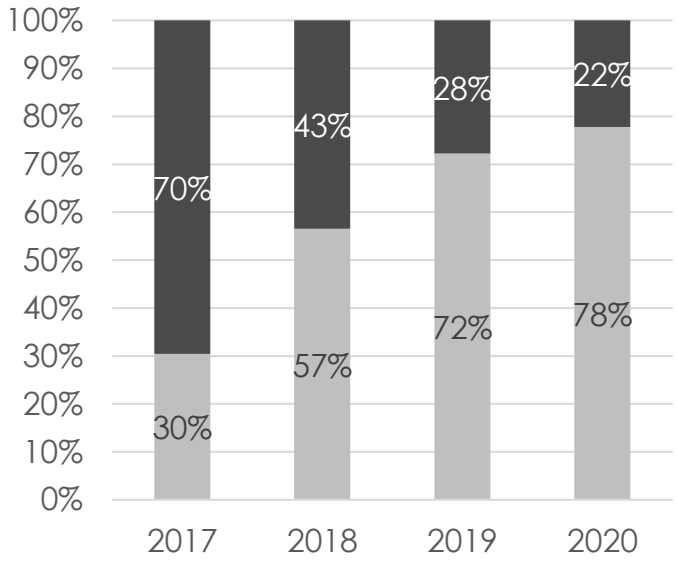
En 2021, pensez-vous que votre entreprise rencontrera des difficultés à trouver de la capacité de transport routier en marchandise générale?

Transport international export

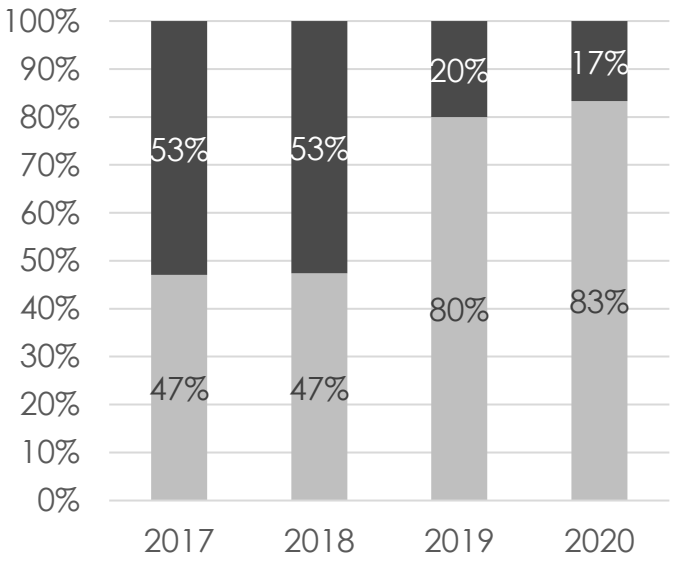
MG
Marchandise Générale



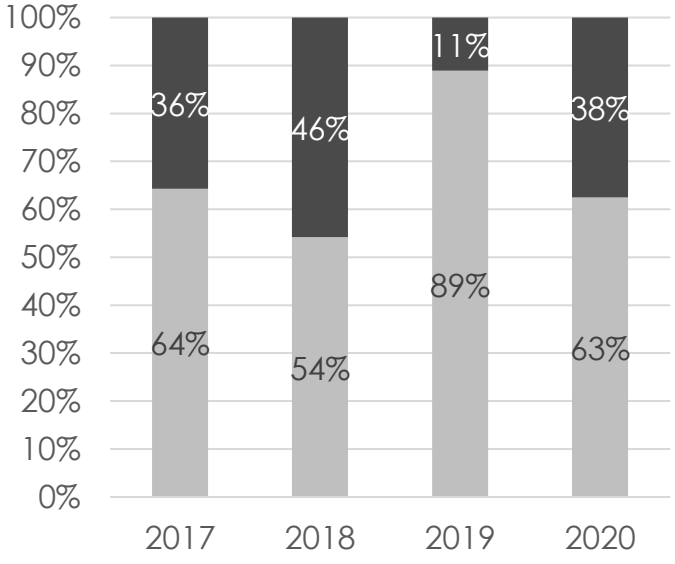
TD
Température Dirigée



VS
Vrac Solide



VLP
Vrac Liquide et/ou Pulvérulent

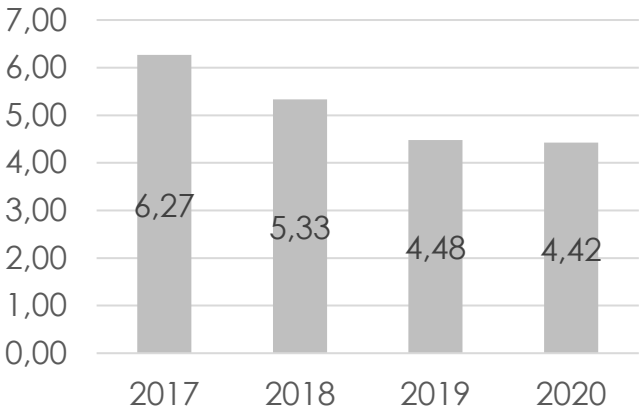


Document réalisé par bp2r

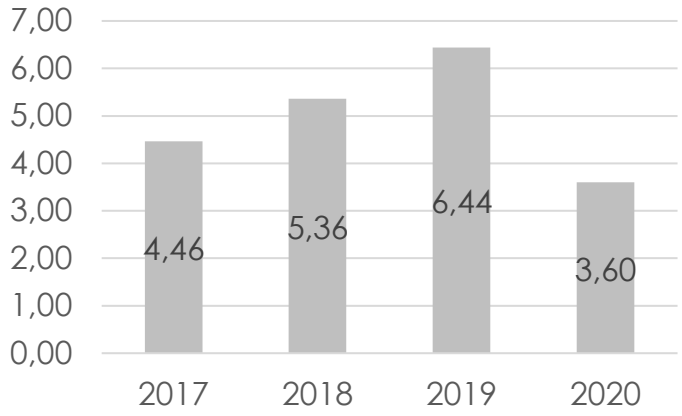
III- Une qualité de service maintenue

✦ Quel est le taux de reports/annulations de prise en charge de marchandises que votre entreprise a enregistré en 2020 en marchandise générale ?

MG

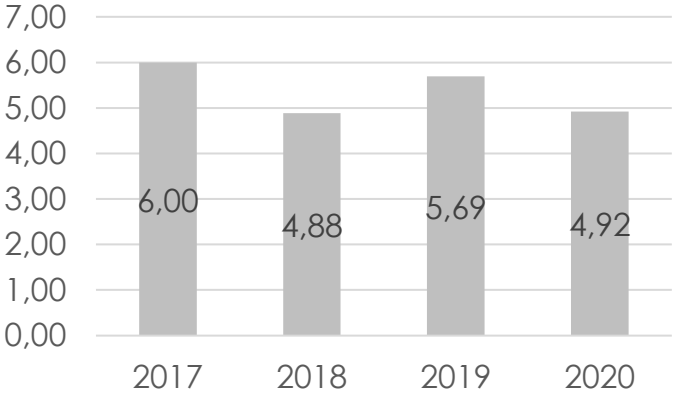


+2°C TD

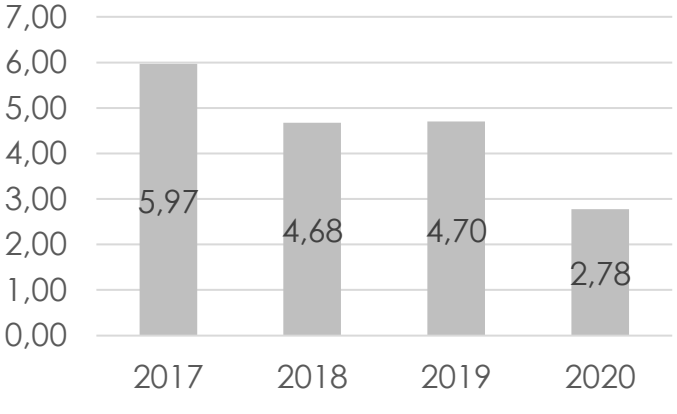


- En dépit des circonstances extrêmement difficiles, la qualité du transport ne semble pas avoir souffert. Le taux de report et d'annulation rapporté par les chargeurs est quasiment identique que l'an dernier, à 4,42%.
- L'amélioration de la qualité est surtout significative du côté de la température dirigée, avec un taux de défaillance de seulement 3,6%, contre 6,44% l'an passé. Les utilisateurs de vrac liquide et pulvérulent rapportent également un taux en baisse de 2 points, à 2,78%.

VS



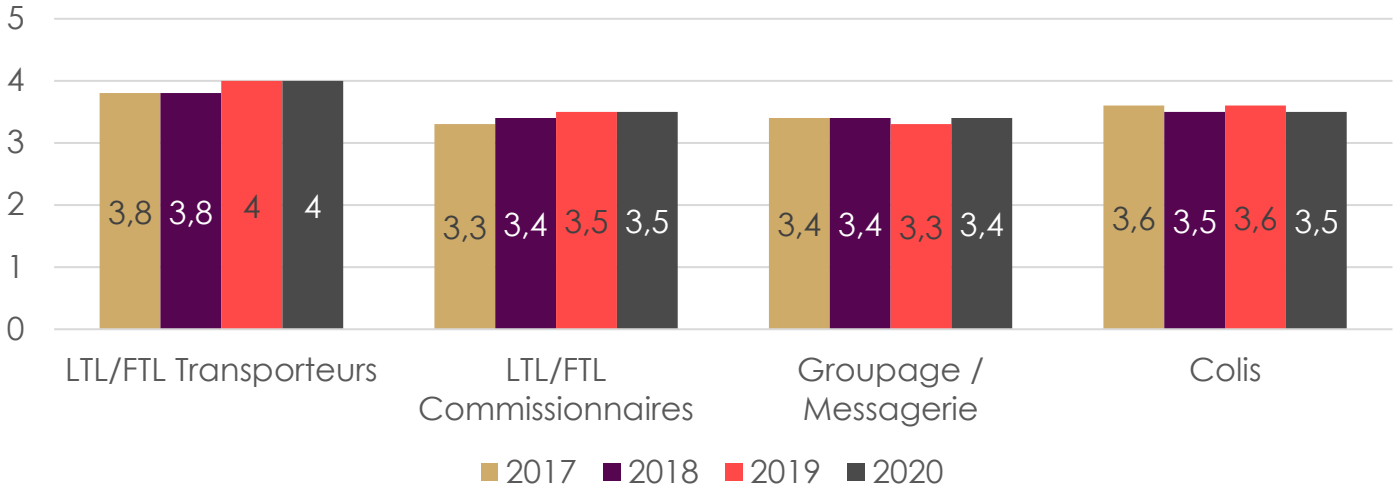
VLP



Document réalisé par bp2r

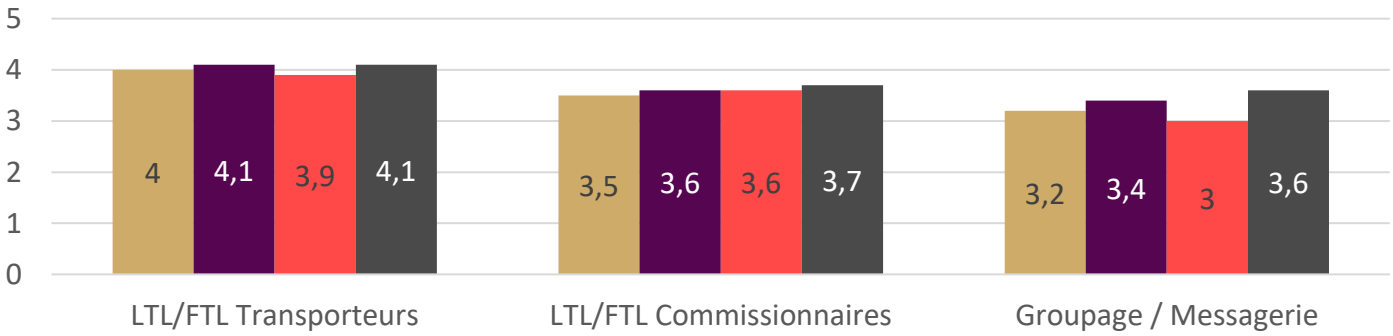
Comment jugez-vous la qualité de service de vos prestataires ?

MG

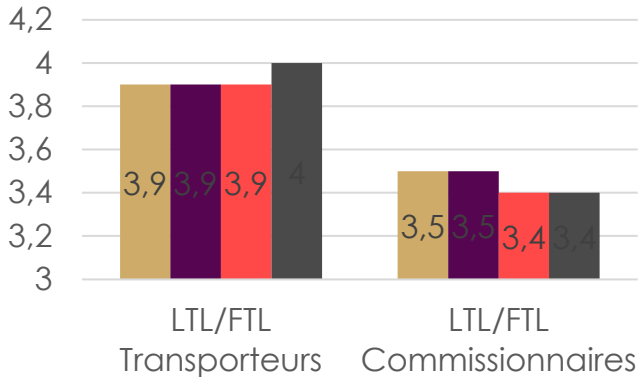


- La satisfaction des chargeurs envers les transporteurs est également identique à l'an dernier, avec une très légère dégradation seulement pour les acteurs du colis, dont on sait qu'ils ont pourtant été sollicités avec les deux confinements.
- La note moyenne sur cinq attribuée par les donneurs d'ordres à leurs prestataires est donc en stagnation. Seule hausse notable, le transport, messagerie et groupage en température dirigée, avec un passage de 3 à 3,6.

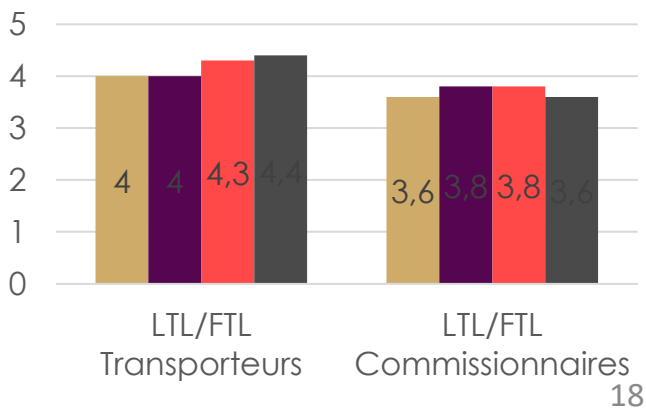
+2°C TD



VS



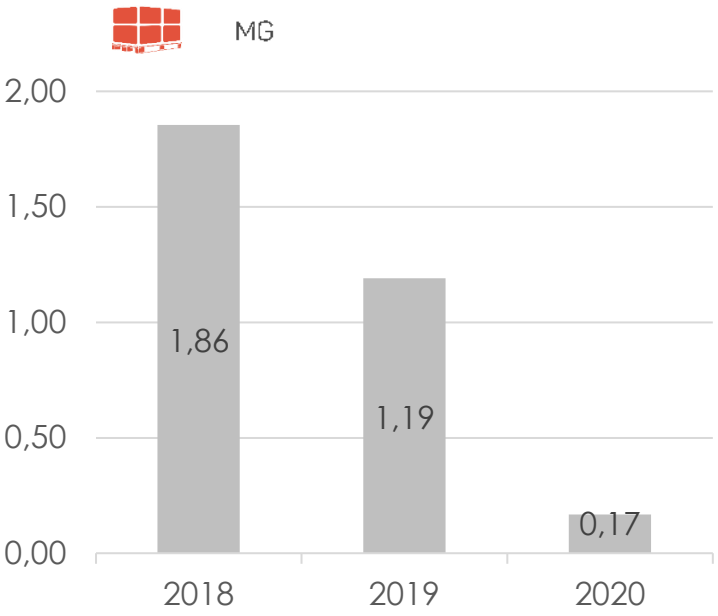
VLP

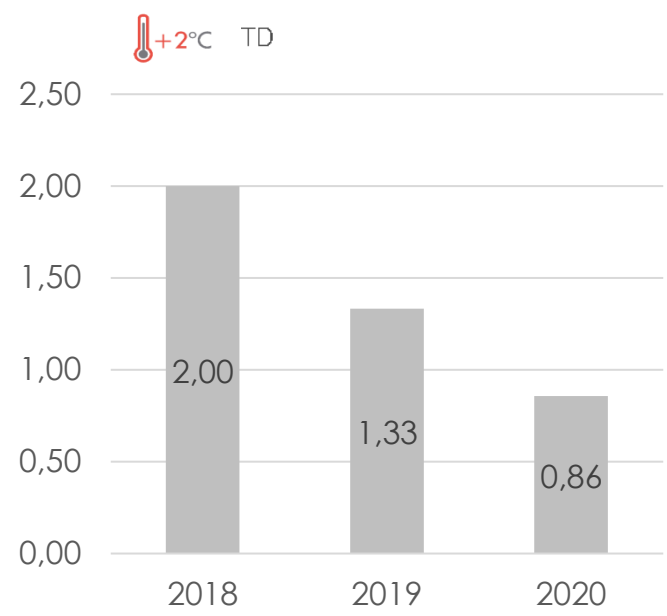


Document réalisé par bp2r

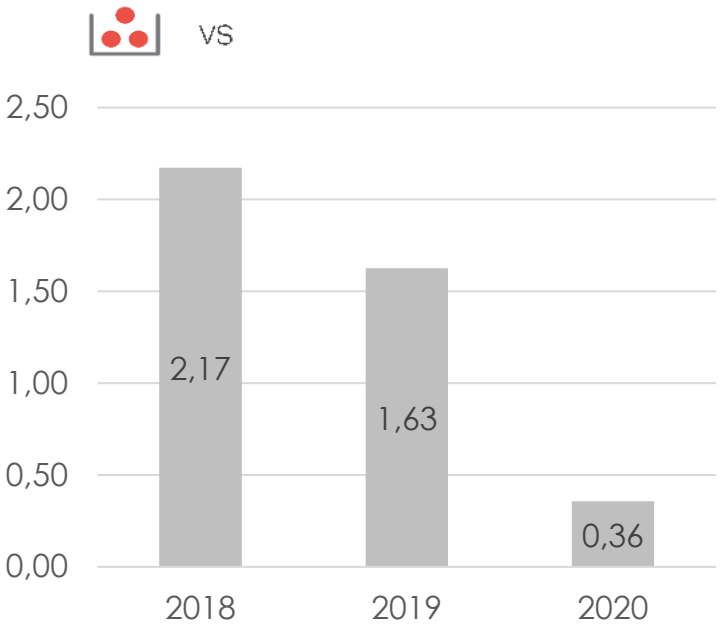
IV- Prix et coûts : des trajectoires contraires

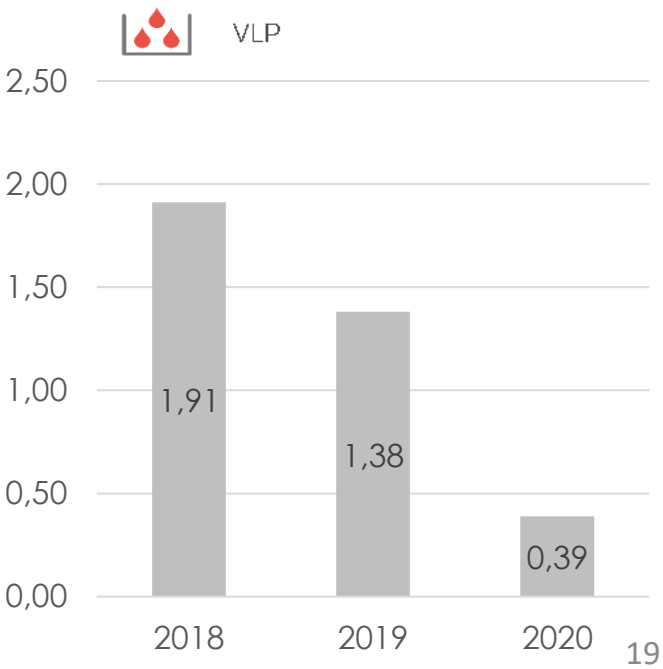
Comparé à l'année précédente, quelle a été l'évolution moyenne (en %) de vos prix de transport routier (hors indexation carburant) au cours des 12 derniers mois ?





- Sans trop de surprise, les transporteurs semblent s'être concentrés sur le maintien de leur portefeuille clients. Ceux-ci n'ont donc pas subi de revalorisation tarifaire en 2020 : les tarifs sont en stagnation, avec une hausse moyenne de 0,17% seulement en marchandise générale contre une augmentation de 1,19% l'an dernier.
- La hausse est à peine plus significative sur la température dirigée, pourtant un peu plus épargnée par la crise : 0,86%.

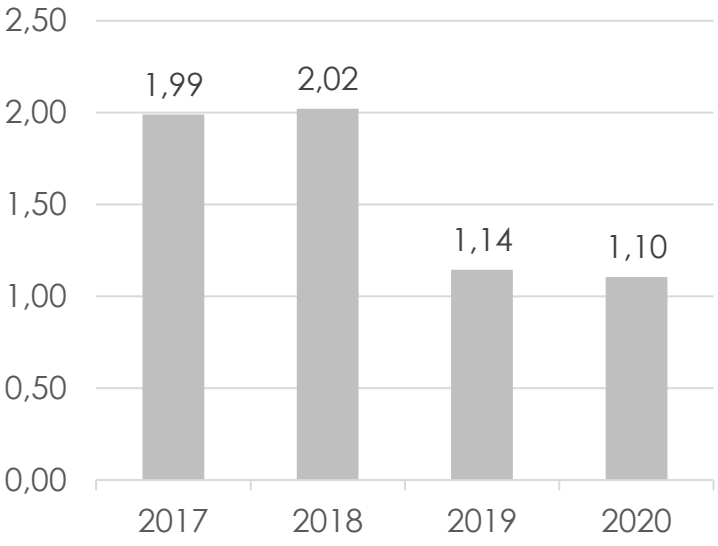




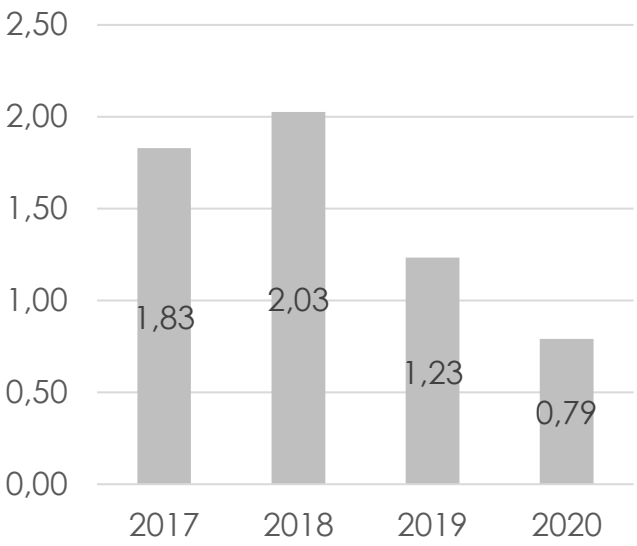
Document réalisé par bp2r

Pour cette année, quelle évolution générale des prix de transport routier (hors indexation carburant) prévoyez-vous ?

MG

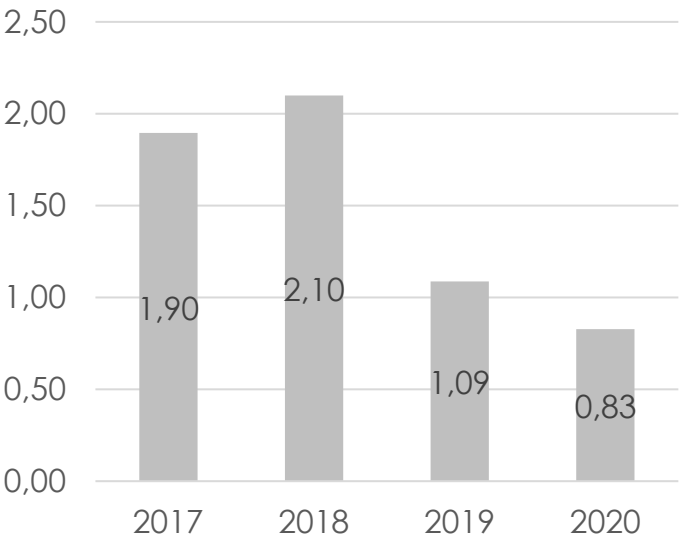


+2°C TD

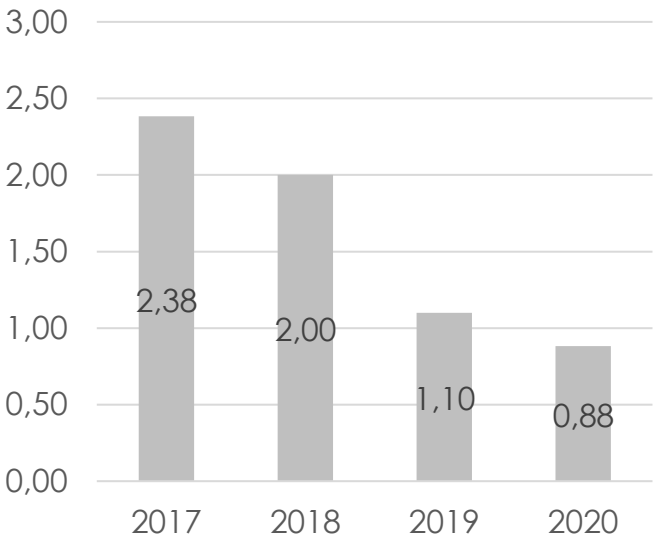


Pour 2021, les donneurs d'ordres envisage un très léger rattrapage à 1,10% sur la marchandise générale, qui est le segment ayant le plus souffert cette année. Insuffisant toutefois pour couvrir les investissements attendus à terme par le marché, tant en termes de transformation digitale que de RSE.

VS



VLP



Document réalisé par bp2r

- Quelle part de vos coûts internes de transport et de logistique (hors achat) représentent les mesures liées à la crise sanitaire (process adaptés aux mesures barrières, pertes de productivité...) ?

5%

- Par rapport à 2019, à combien estimez-vous la hausse de vos coûts internes (hors achat) de transport et de logistique liée à des mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire (process adaptés aux mesures barrières, pertes de productivité...) ?

+ 4,1%

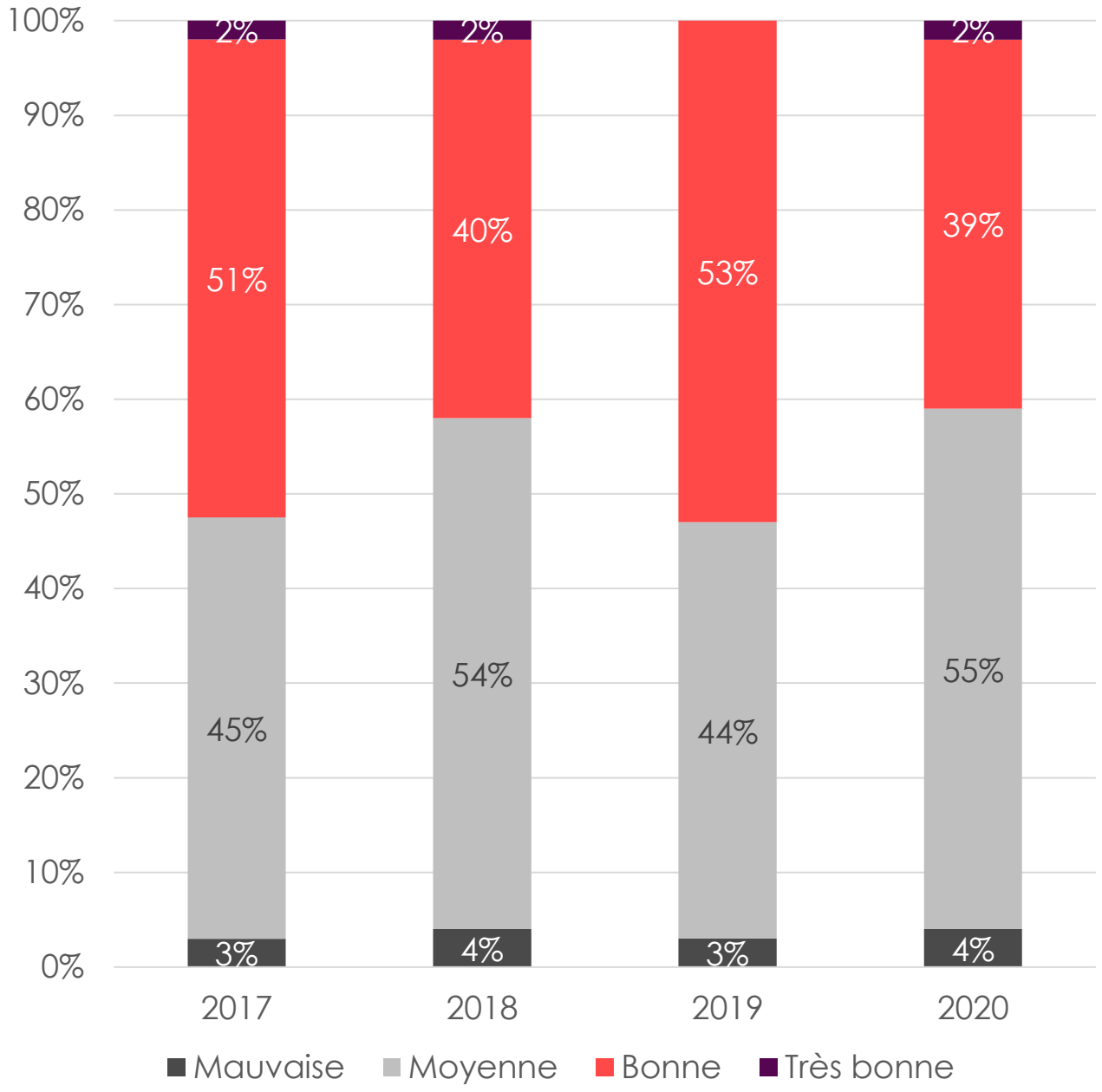
- Quel a été l'impact sur vos coûts de transport des compensations éventuelles accordées par votre entreprise à ses transporteurs pour faire face à la crise sanitaire en 2020 ?

+ 1,3%

- Si les prix du transport ont été contenus, ce n'est pas le cas des coûts. Ainsi, les donneurs d'ordres ont subi des hausses des coûts, hors achats, de 4,1% en moyenne, principalement du fait de l'adaptation des process aux mesures sanitaires. Celle-ci a provoqué coûts supplémentaires et baisse de la productivité.
- En dépit de l'absence de hausse des tarifs, les donneurs d'ordres ont toutefois accordé des mesures ponctuelles de soutien à leurs transporteurs, à travers certains surcoûts. Celles-ci représente une hausse des coûts de 1,3% en moyenne, pour les industriels comme les distributeurs.

Document réalisé par bp2r

Toutes activités de transport confondues, comment jugez-vous la situation financière de vos transporteurs ?

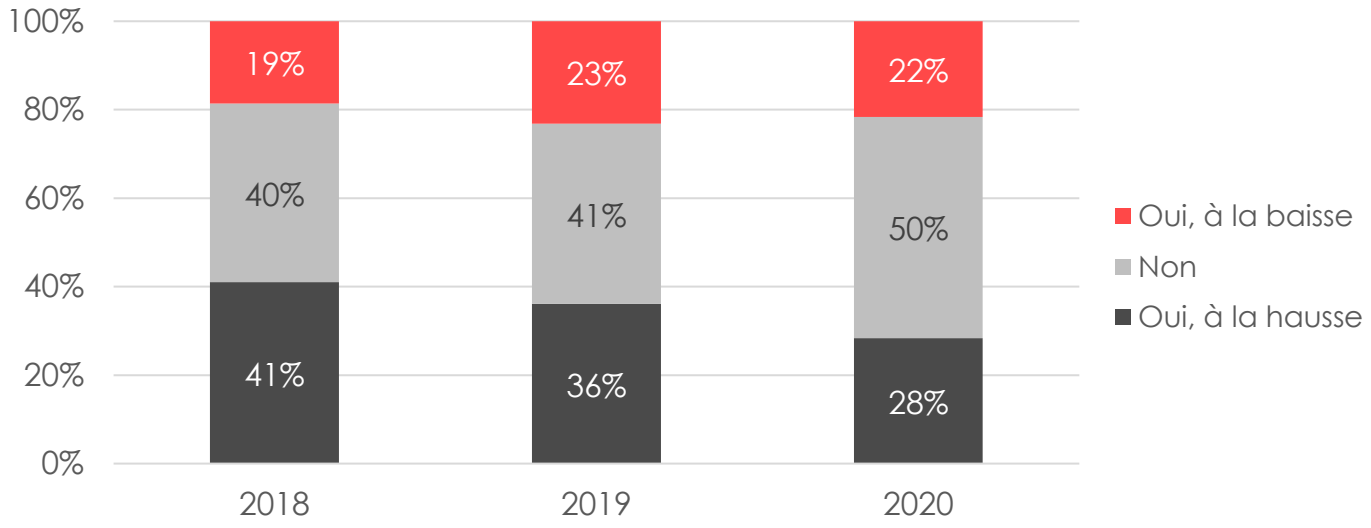


Les donneurs d'ordres ne semblent pas avoir d'inquiétudes particulières concernant la situation financière de leurs transporteurs : en plein marasme économique, ils ne sont que 4% à la juger mauvaise, et encore 41% à la juger bonne ou très bonne. Une opinion étonnante. Certes, les prestataires sont pour l'instant en partie protégés par les mesures de l'Etat, mais ils attendent des années 2021 et 2022 très difficiles lorsque celles-ci seront levées.

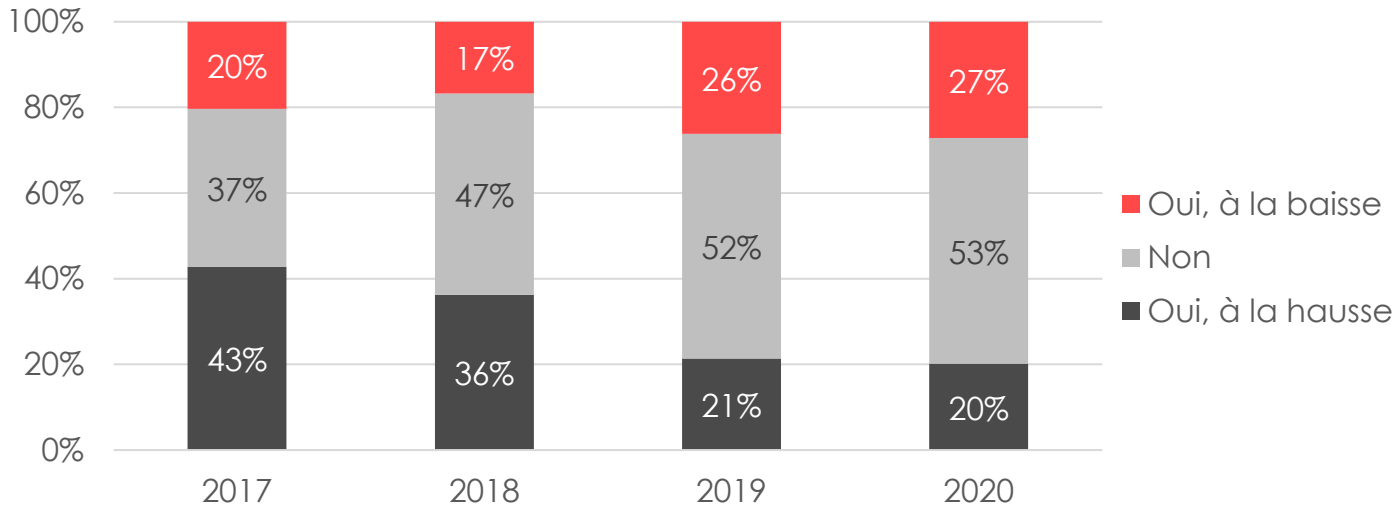
Document réalisé par bp2r

V- Une politique d'achats dans la continuité

L'année dernière, avez-vous fait évoluer le nombre de vos transporteurs routiers ?



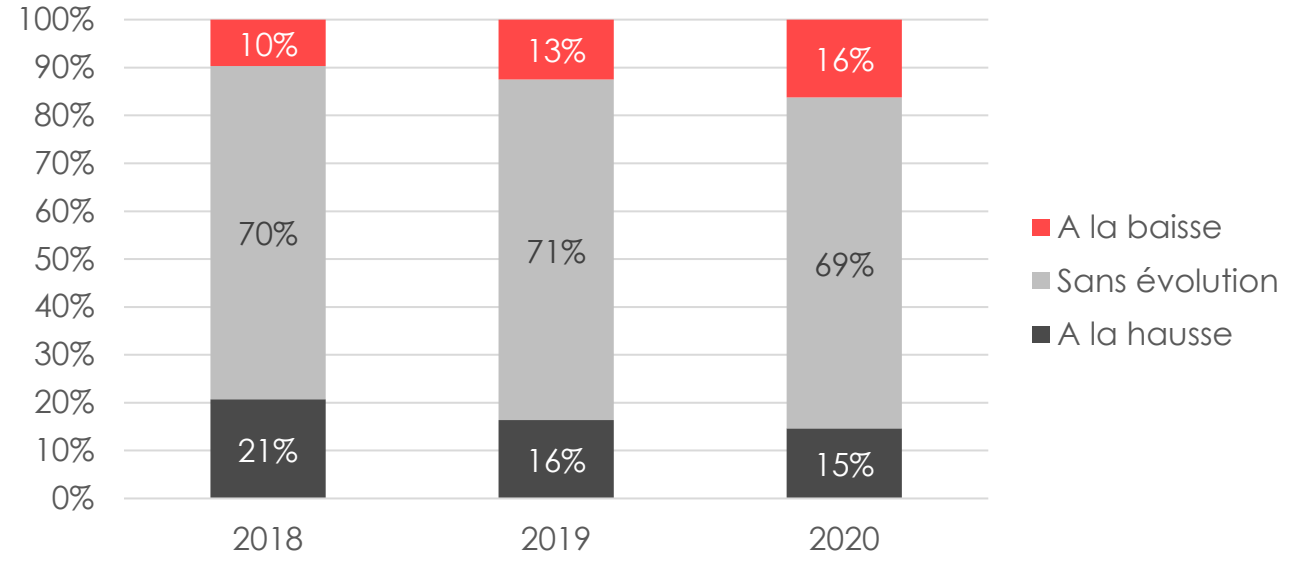
Cette année, pensez-vous faire évoluer le nombre de vos transporteurs routiers ?



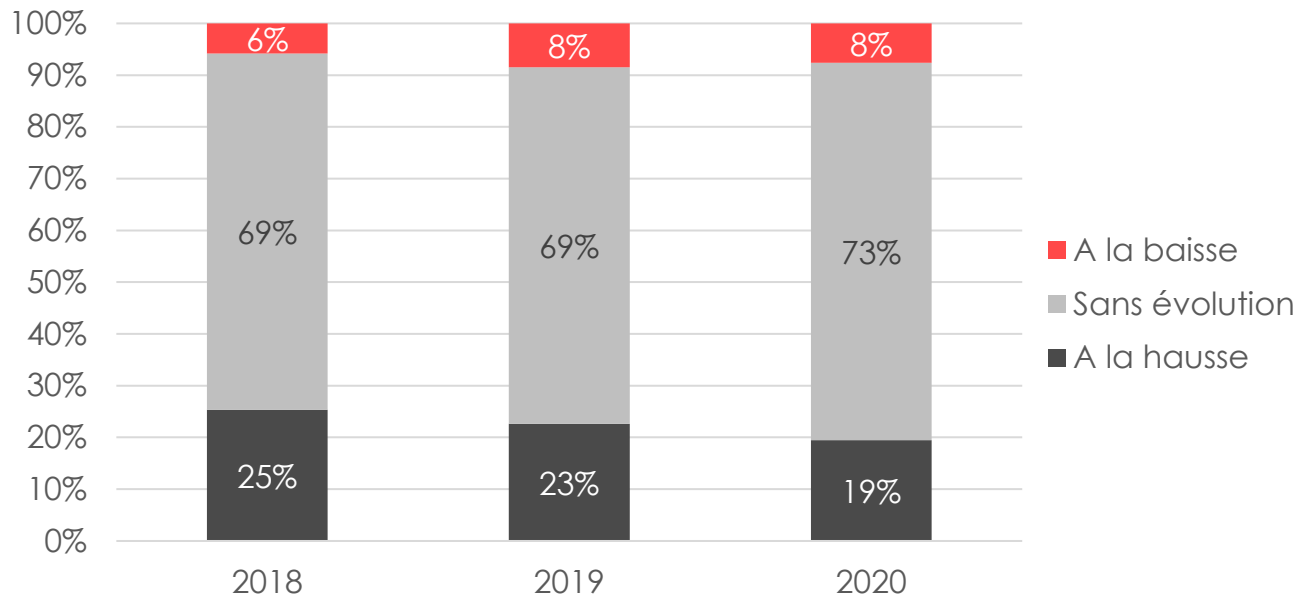
- Les donneurs d'ordres semblent plutôt chercher à maintenir le nombre de transporteurs contractualisés. La crise n'a pas eu d'effet. Ils ne sont que 20% à se positionner sur une stratégie d'augmentation du nombre de prestataires.
- Au-delà des attentions et dans les faits, la tendance confirme que les donneurs d'ordres augmentent de moins en moins le nombre de leurs transporteurs.

Document réalisé par bp2r

L'année dernière, comment a évolué la part (en volume d'activité) de vos transporteurs routiers français par rapport aux transporteurs non résidents ?

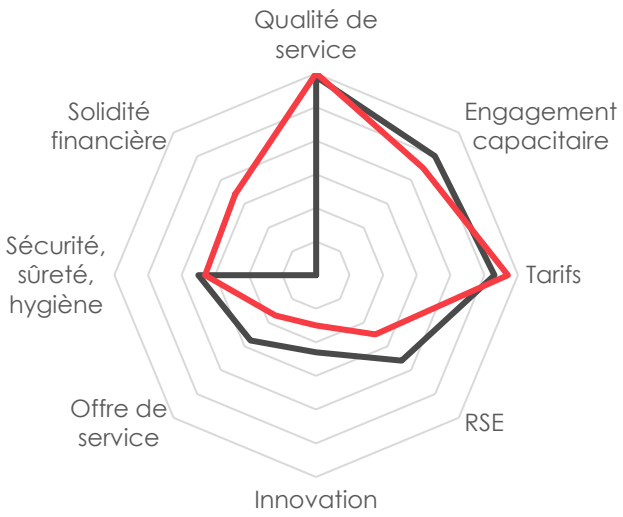


L'année dernière, comment a évolué la part (en volume d'activité) de vos transporteurs routiers français par rapport aux transporteurs non résidents ?



- Il n'y a pas de phénomène significatif de remplacement des transporteurs français par rapport aux transporteurs non-résidents.

Classez par ordre d'importance ces critères de sélection de vos transporteurs routiers ? (1 : + important, 8 : - important)



2020 - 2019

Un classement inchangé

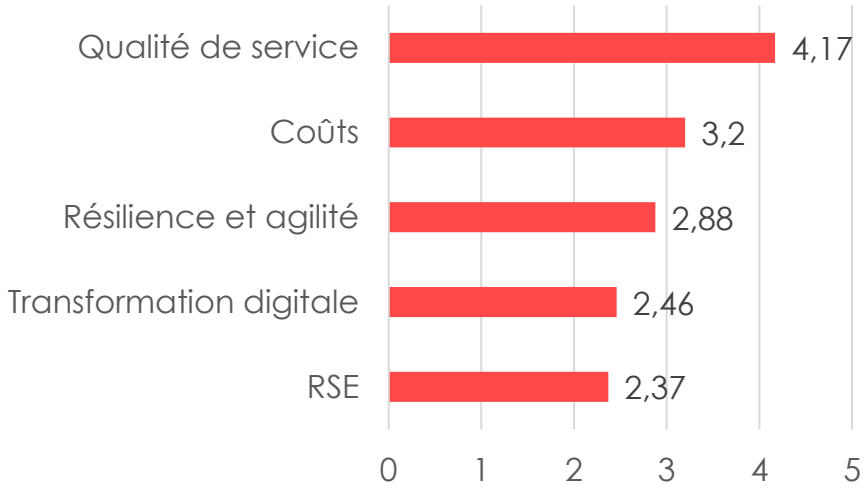
	2020	2019
Qualité de service	1	1
Tarifs	2	2
Engagement capacitaire	3	3
Solidité financière	4	NC
SSH	5	5
RSE	6	6
Offre de service	7	7
Innovation	8	8

- Les priorités des chargeurs dans le choix de leurs prestataires n'ont pas été bouleversées par la crise. La qualité de service reste toujours le critère numéro 1, avec une note de 6 sur 8.
- En revanche, le changement de rapport offre/demande d'un bon nombre de secteurs a provoqué un focus particulier sur les tarifs au détriment de l'engagement capacitaire. Les premiers gardent leur deuxième position, avec une note en hausse de 5,3 à 5,7. Le second garde également sa troisième place, mais sa note passe de 5 à 4,5.
- Un nouveau critère fait son entrée directement en quatrième position : la solidité financière. Particulièrement important en période de crise, celui-ci obtient une note de 3,4.
- La crise provoque malheureusement une mise en retrait d'enjeux clés, mais peut être encore perçus comme secondaires dans ce contexte de retour aux fondamentaux. La politique RSE des prestataires est en net recul dans les critères d'achats des chargeurs, avec une note de 2,5, contre 3,6 l'an passé. L'étendue de l'offre de services passe de 2,8 à 1,7. La politique d'innovation, enfin, de 2,3 à 1,5.

Document réalisé par bp2r

VI- Quelles priorités stratégiques pour 2021 ?

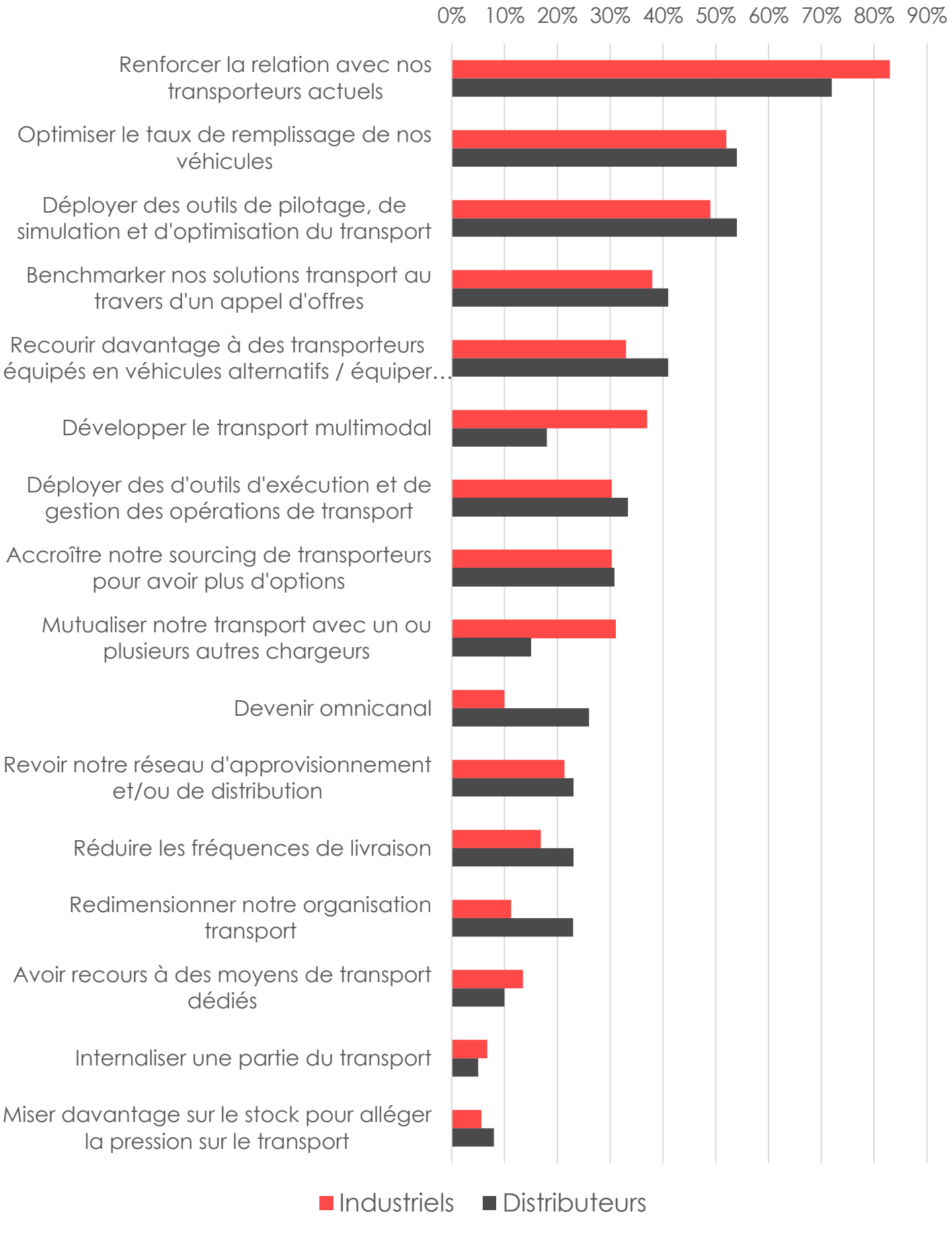
Selon vous, quels seront désormais les enjeux transport prioritaires pour votre entreprise ? (1 : plus important, 5 : moins important)



- Conformément à leurs critères d'achats, les donneurs d'ordres se dotent d'une stratégie transport en moyenne largement orientée vers la préservation des fondamentaux.
- Là encore, l'enjeu numéro 1 des chargeurs est le maintien voire l'amélioration de la qualité de service avec une note de 4,2 sur 5 et elle est citée en première ou deuxième priorité – sur cinq – par 80% des répondants.
- La réduction des coûts suit, assez nettement en retrait, avec une note de 3,2 sur 5.
- L'expérience de 2020 pousse forcément les entreprises donneuses d'ordres à s'intéresser aux notions de résilience et d'agilité pour mieux affronter les tempêtes. Cette priorité prend la troisième place avec une note de 2,9 sur 5.
- Encore une fois, les enjeux de demain font les frais de ce recentrage. La transformation digitale et les enjeux de RSE ferment la marche, avec des notes respectives de 2,5 et 2,4.
- Un signal positif toutefois : près de 25% des donneurs d'ordres interrogés placent la RSE en première ou deuxième position dans leurs priorités stratégiques : il existe un noyau dur significatif d'entreprises convaincues de la nécessité d'agir.

Document réalisé par bp2r

Quels sont les leviers que votre entreprise envisage de mettre en œuvre à ces fins ? (plusieurs choix possibles)



Document réalisé par bp2r

- En termes de leviers concrets à activer, on note que les chargeurs semblent plus innovants que ce que leurs priorités stratégiques semblent indiquer.
- Travailler la relation avec les transporteurs reste très largement en tête des leviers d'action envisagés par les donneurs d'ordres. Ce levier est en effet cité par 83% des industriels et 72% des distributeurs.
- Plus surprenant, la digitalisation fait une apparition remarquée au deuxième rang, à travers le déploiement d'outils de pilotage, de simulation et d'optimisation du transport. Ce levier est cité par 52% des répondants.
- L'optimisation du taux de remplissage est deuxième ex-aequo, avec là encore 52% des répondants.
- Le recours à l'appel d'offres est un peu en retrait, cité par seulement 37% des répondants.
- Dernier signal positif, beaucoup de leviers directement ou indirectement positifs pour l'environnement sont régulièrement cités par les chargeurs. On peut mettre en avant le recours accru aux véhicules propres souhaité par 41% des distributeurs ou encore l'appel au multimodal ou à la mutualisation appelé de leurs vœux par respectivement 37 et 31% des industriels.

Document réalisé par bp2r

Suivez-nous sur LinkedIn
www.autf.fr

91 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 PARIS, France
+33 (0)1 42 68 34 80

Suivez-nous sur LinkedIn
www.bp2r.eu

5 rue des Mathurins 75009 PARIS, France
+33 (0)1 80 48 16 60 | contact@bp2r.eu