06.2020

SONDAGE

COVID-19 : Conséquences et perspectives pour les chargeurs

bp2r

CREATE SMART MOVES

A PROPOS

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.

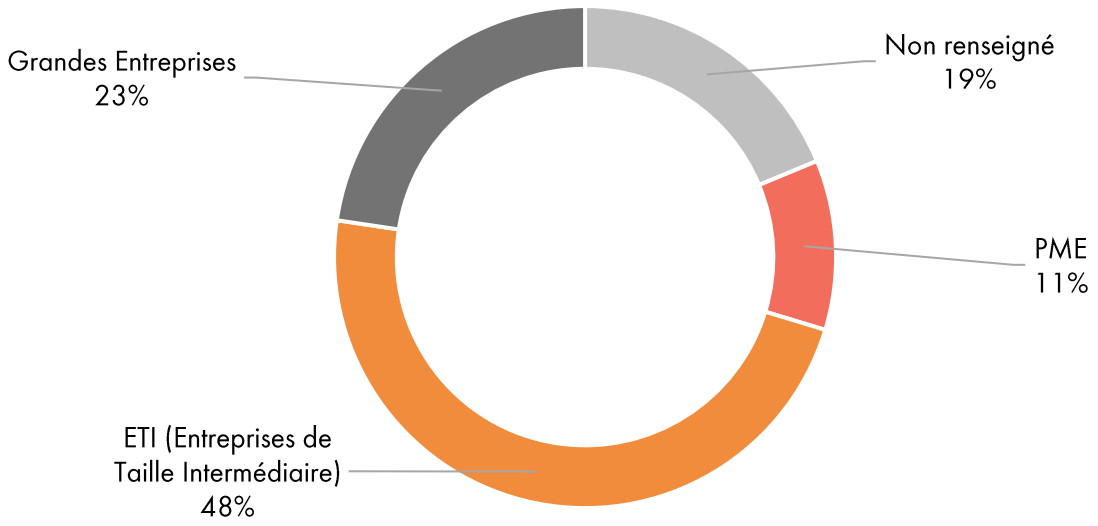
La cellule R&D de bp2r sonde régulièrement les communautés des chargeurs et des transporteurs sur des thématiques liées au transport. Les résultats des sondages sont communiqués aux entreprises participantes.

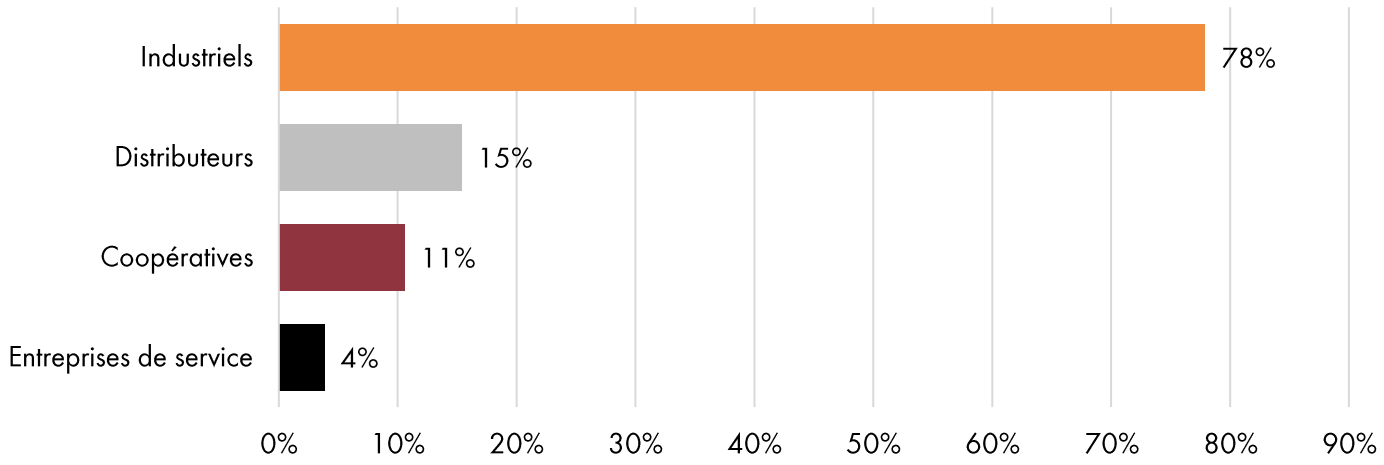
Introduction

bp2r a questionné la communauté des chargeurs français et francophones afin de connaître les conséquences de la crise sanitaire sur leur activité, mais surtout leurs sentiments sur la suite.

Du 7 au 27 mai 2020, 130 chargeurs ont répondu à cette enquête de 20 questions, 16 portant sur la thématique et 4 sur le profil de l'entreprise.

Profil des entreprises participantes

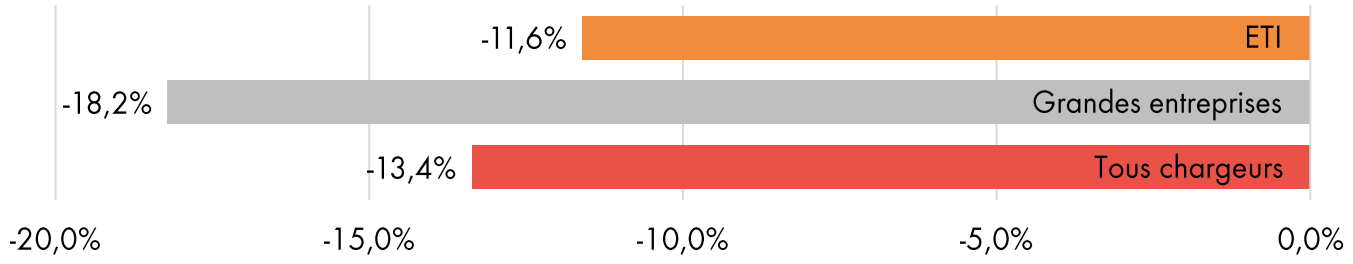




A- Comment la crise du COVID-19 a affecté les donneurs d'ordres

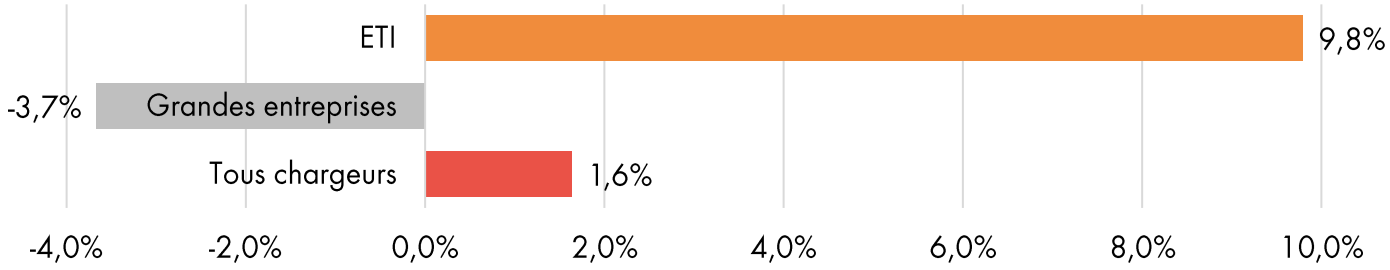
Volumes transportés : des fortunes diverses

Quelle évolution des volumes transportés en B2B votre entreprise a-t-elle constatée à ce jour par rapport au niveau d'avant crise ?



« Je ne sais pas » : 2% des répondants

Quelle évolution des volumes transportés en B2C votre entreprise a-t-elle constatée à ce jour par rapport au niveau d'avant crise ?



« Je ne sais pas » : 2% des répondants

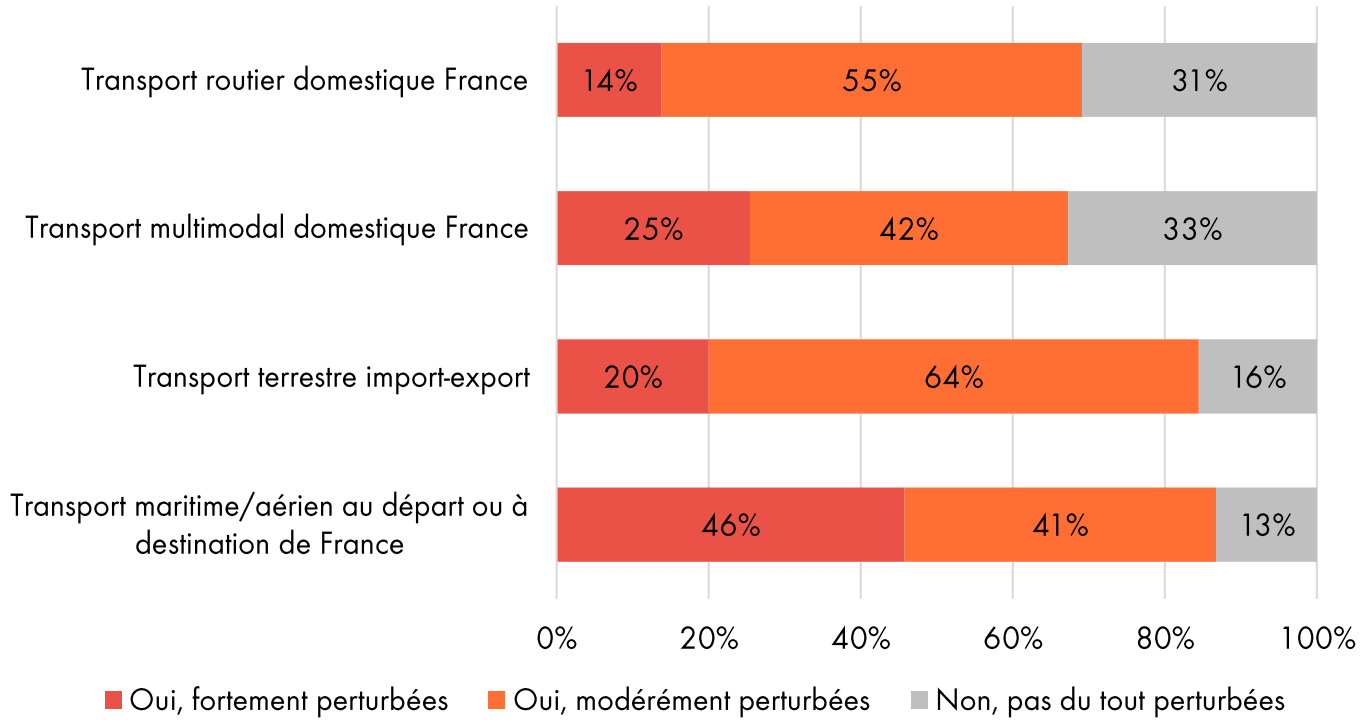
La conséquence la plus évidente de la crise du COVID-19 porte sur l'activité économique, avec, entre autres, la fermeture des commerces non-essentiels. On parle notamment de « pire récession depuis la Seconde Guerre Mondiale ». Dès lors, il est facile d'imagine que cette baisse d'activité se traduit de manière très flagrante sur les volumes transportés par les donneurs d'ordres.

Sur le transport B2B (à destination de sites industriel, de stockage et de logistique ou de magasins), les répondants rapportent sans surprise une baisse conséquente des volumes transportés par rapport au niveau d'avant crise. En moyenne, cette baisse est de 13%.
Durant le confinement, on sait qu'une partie de la demande des ménages a basculé sur le e-commerce. Cela se confirme à travers les volumes transportés en B2C, qui sont eux en hausse moyenne de 2%.

Il existe également de fortes disparités entre grandes entreprises et ETI : les premières semblent avoir considérablement plus souffert. La chute des volumes transportés par celles-ci atteint 18% en B2B, contre 12% pour les ETI. Pire encore, le B2C est également en négatif, avec une baisse de 4%, là où les ETI ont connu une forte augmentation, de l'ordre de 10%.

Des opérations de transport largement perturbées…

Durant ces 8 semaines de confinement, les opérations de transport de marchandises de votre entreprise ont-elles été perturbées (capacité, délai, fiabilité) ?



Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

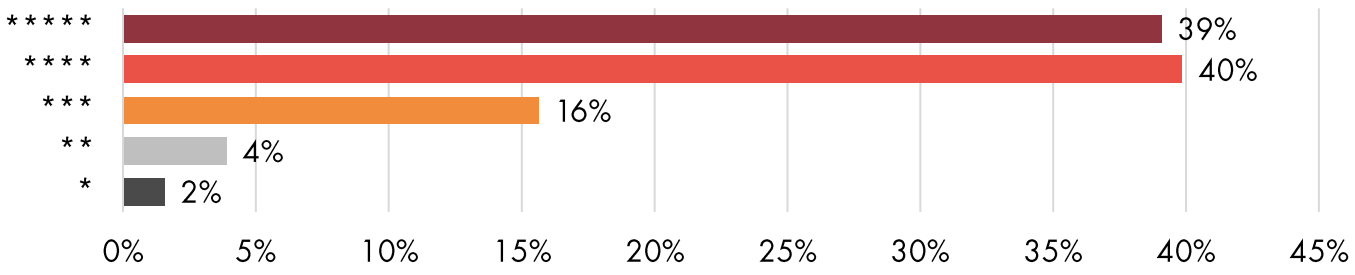
Au-delà des évolutions de la volumétrie brute, les donneurs d'ordres ont également subi les perturbations des opérations de transport, tant en termes de capacité disponible que de fiabilité et de qualité. Assez logiquement, c'est le transport overseas qui a été le plus touché. La mise à l'arrêt de l'économie chinoise en début d'année, usine du monde mais aussi premier marché pour bon nombre d'entreprises européennes a sans doute largement contribué à perturber durablement le transport maritime et aérien mondial. Par ailleurs, la suspension de la quasi-totalité des vols passagers – qui assurent plus de la moitié du fret aérien mondial – a fortement amputé la capacité de transport par avion. Ainsi, parmi les entreprises utilisatrices de fret overseas, ils sont 87% à rapporter des perturbations (fortes pour 46% et modérées pour 41%).

La fermeture progressive des frontières n'a pas épargné le transport terrestre international, puisque les répondants sont 20% à rapporter de fortes perturbations, et 64% des perturbations modérées.

A l'opposé, le transport domestique apparaît avoir un peu mieux encaissé la crise d'un point de vue opérationnel. Le multimodal domestique semble avoir été moins perturbé au global que les différents modes de transport internationaux – 67% de répondants « seulement » rapportant des perturbations. Mais c'est le transport routier domestique qui s'en sort le mieux : si 69% des chargeurs interrogés font état de perturbations opérationnelles, ils sont seulement 14% à les qualifier de « fortes », contre 25% pour le multimodal domestique.

...mais des transporteurs unanimement loués par leurs clients

Comment jugez-vous la mobilisation de vos transporteurs durant cette crise sanitaire ?



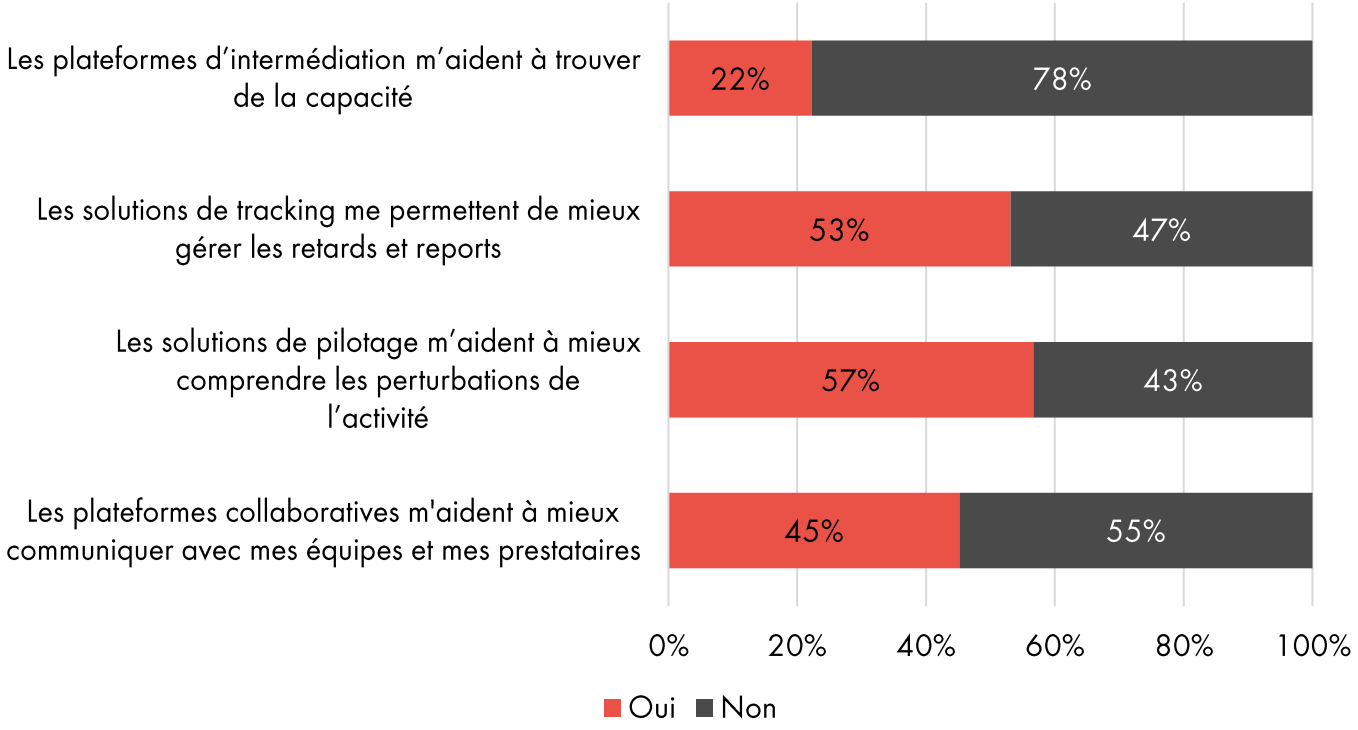
Note moyenne : 4,1

C'est une des véritables bonnes nouvelles de ce sondage : les transporteurs semblent avoir largement répondu présent au plus fort de la crise sanitaire, et les donneurs d'ordres apparaissent très satisfaits de leur engagement dans ce contexte difficile.

Ainsi, lorsqu'on leur demande de noter sur 5 la mobilisation de leurs transporteurs durant cette période, ils sont 39% à donner la note de 5 et 40% celle de 4. La moyenne pondérée est de 4,1 sur 5, ce qui confirme que les transporteurs excellent lorsqu'il s'agit de s'adapter à des circonstances exceptionnelles tout en trouvant des solutions dans l'urgence.

Le rôle des outils digitaux diversement apprécié

Estimez-vous que les solutions et plateformes digitales transport vous ont aidé au cours de cette crise ?



Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

La transformation digitale du transport porte beaucoup de promesses : on peut donc légitimement se demander si les solutions et outils digitaux ont apporté une aide significative aux chargeurs dans la gestion de la crise sanitaire sur leur champ d'application respectif.

Premier enseignement : l'apport desdits outils semble encore assez méconnu par les répondants qui, pour la moitié d'entre eux environ et pour chacun des outils cités, n'expriment pas d'avis sur leur pertinence – ou ne sont tout simplement pas concernés par leur utilisation. Cela étant dit, parmi la moitié des répondants exprimant une opinion, les solutions de pilotage ont le mieux tiré leur épingle du jeu : 57% des répondants ont rapporté avoir mieux compris les perturbations de l'activité grâce à elles.

Les outils de tracking ont également été appréciés et ont permis à 53% de leurs utilisateurs de mieux gérer les retards et reports de livraison.

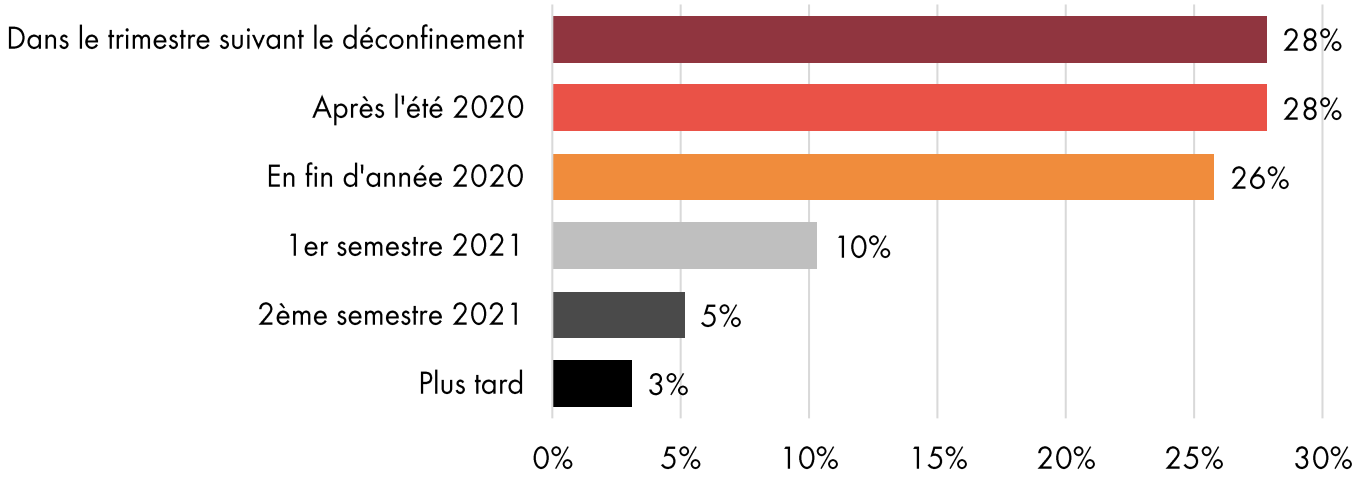
Avec le confinement et le développement du télétravail, les plateformes collaboratives permettant de faciliter les échanges et la coopération entre les différentes parties prenantes du transport avaient une importante carte à jouer. Le bilan est mitigé puisque seuls 45% de leurs utilisateurs estiment qu'elles les ont aidés à mieux communiquer avec leurs équipes et leurs prestataires.

Enfin, les plateformes d'intermédiation n'ont pas pu faire de miracle : dans un contexte où la capacité était fortement contrainte, elles n'ont pas su offrir à leurs utilisateurs des alternatives – était-ce seulement possible ? Les répondants ayant recours à ces plateformes ne sont ainsi que 22% à estimer qu'elles les ont aidés à trouver de la capacité.

B- Sortie de crise et conséquences : quelles tendances à court-terme ?

Volumes transportés : quel horizon pour un retour à la normale ?

A quel horizon estimez-vous un retour au niveau d'avant crise en termes de volumes transportés pour votre entreprise ?



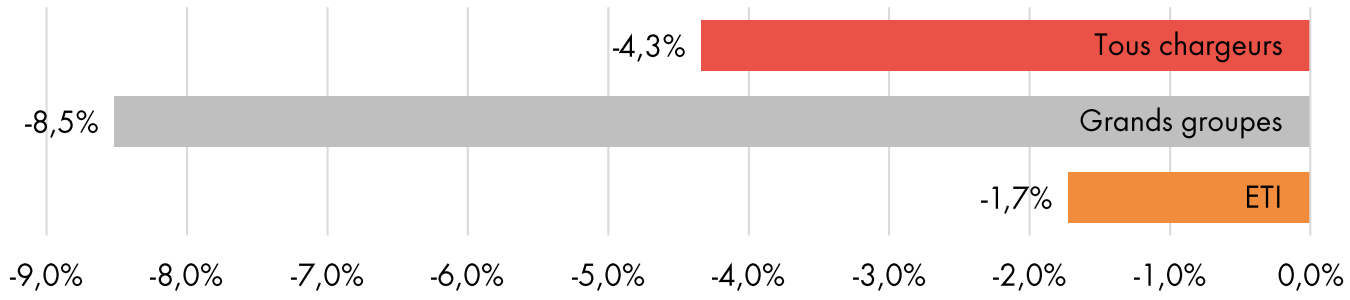
Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

Si on est entré en phase de déconfinement, on sait que cela ne signifie pas un retour à la normal. Afin de commencer à estimer les conséquences de la crise sanitaire à assez court-terme, il faut une nouvelle fois passer par les volumes.

Les chargeurs interrogés se divisent grossièrement en trois groupes d'égale importance, aux degrés d'optimisme divers. Ainsi, ils sont 28% à faire le pari d'un retour rapide à un niveau de volumes transportés d'avant crise, dans les 3 prochains mois. 28% estiment pour leur part qu'il est plus raisonnable d'espérer un retour à la normale à la rentrée scolaire 2020 et 26% craignent que ce ne soit pas le cas avant fin 2020. Plus pessimistes encore, ils sont 18% à viser le premier ou le second semestre 2021, voire même plus tard.

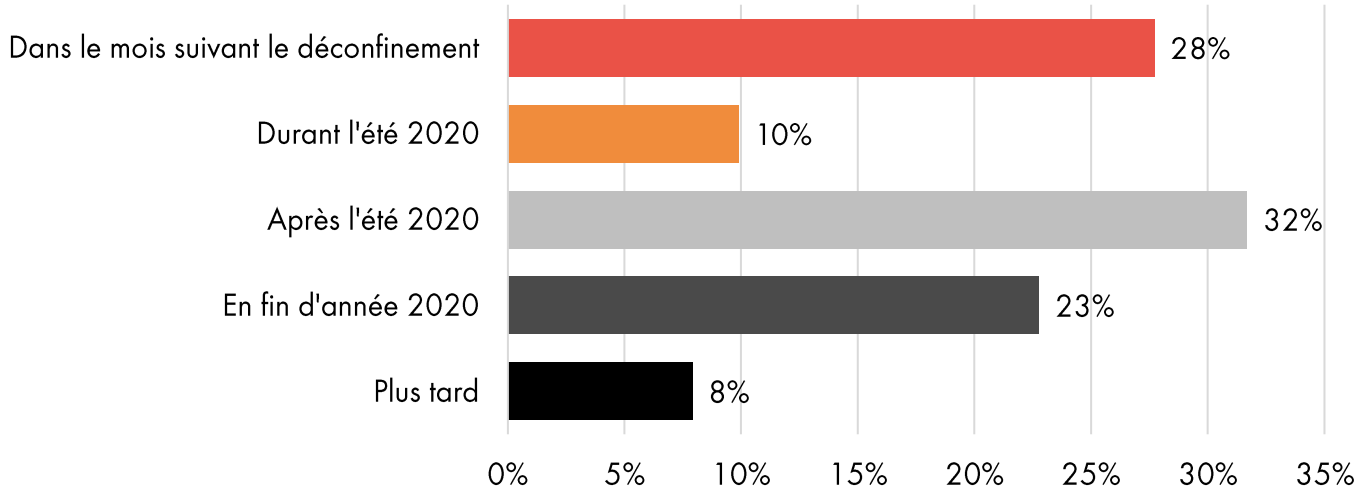
Lorsqu'on leur demande leur avis sur un point de référence unique, fin 2020, les donneurs d'ordres interrogés estiment que les volumes transportés par leur entreprise seront en baisse de 4,3% par rapport au niveau d'avant crise. Là encore, les grandes entreprises sont perdantes, puisque les répondants travaillant pour leur compte estiment plutôt la baisse à 8,5%.

Quelle évolution des volumes transportés pour votre entreprise attendez-vous à fin 2020 par rapport au niveau d'avant crise ?



Des perturbations opérationnelles qui devraient se prolonger

A quel horizon estimez-vous un retour au niveau d'avant crise en termes de volumes transportés pour votre entreprise ?



Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

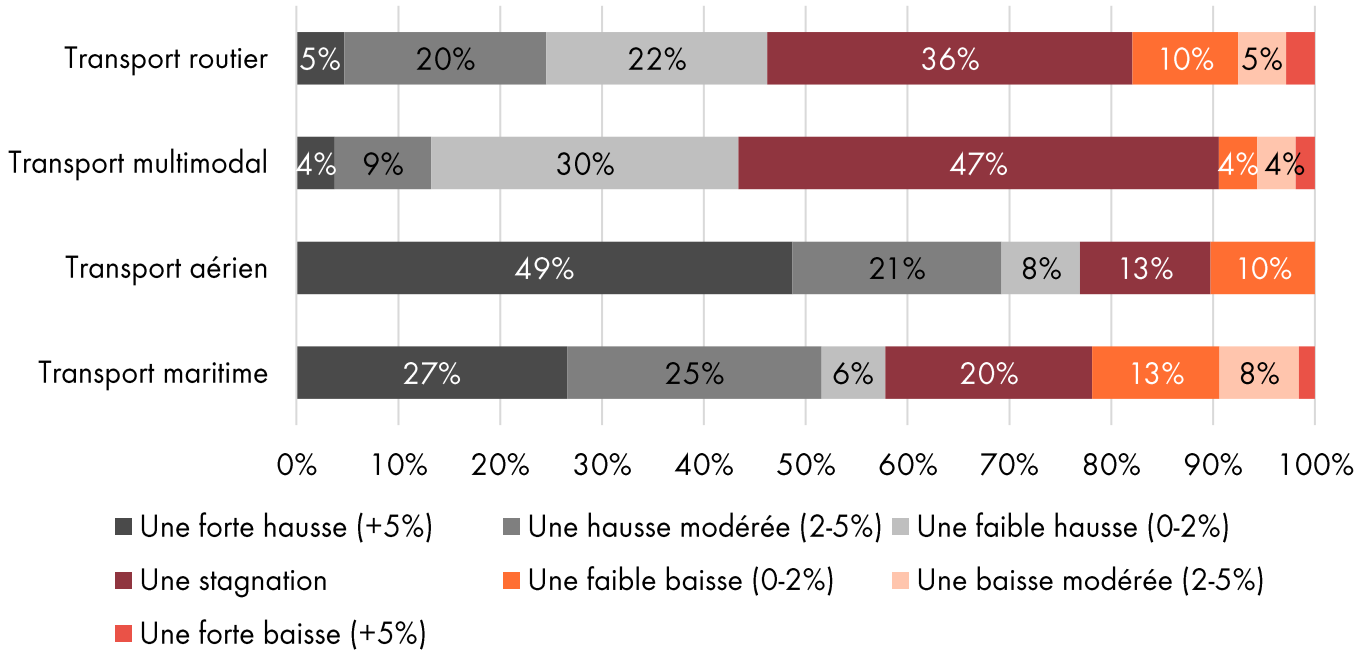
Si l'évolution des volumes transportés dépend plus de l'activité économique en général que du secteur du transport même, ce n'est pas le cas du fonctionnement des opérations de transport.

Les chargeurs ayant répondu à notre enquête sont 28% à estimer que celles-ci reviendront à un niveau de fonctionnement normal en termes de capacité, de délai et de fiabilité dans le mois suivant le déconfinement – mai/juin donc.

C'est une minorité certes significative, mais, en face, ils sont 32% à attendre à un retour à la normale à la rentrée 2020, et 23% en fin d'année.

Quelles évolutions des coûts de transport au prochain semestre ?

Quelle évolution moyenne de vos coûts de transport (hors carburant) prévoyez-vous pour les 6 derniers mois de 2020 par rapport au niveau d'avant crise ?



Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

La question des coûts de transport (hors gazole) est évidemment au centre des préoccupations des donneurs d'ordres : on sait que le secteur du transport, tous modes confondus, a été largement perturbé par la crise du COVID-19, et de nombreuses incertitudes demeurent. A cet égard, force est de constater que les estimations des répondants en la matière sont très diverses, et que les tendances ne sont pas si claires.

Le seul point d'accord évident, transcendant les modes de transport, est qu'il ne faut pas s'attendre à des baisses de coûts sur le dernier semestre 2020. Entre les perturbations qui, on l'a vu, risquent de se prolonger, le risque de défaillances d'entreprises de transport et l'effet de rebond et de rattrapage de l'activité économique après 2 longs mois d'arrêt, on peut en effet raisonnablement s'attendre à ce que la demande de transport soit importante, et l'offre restreinte.

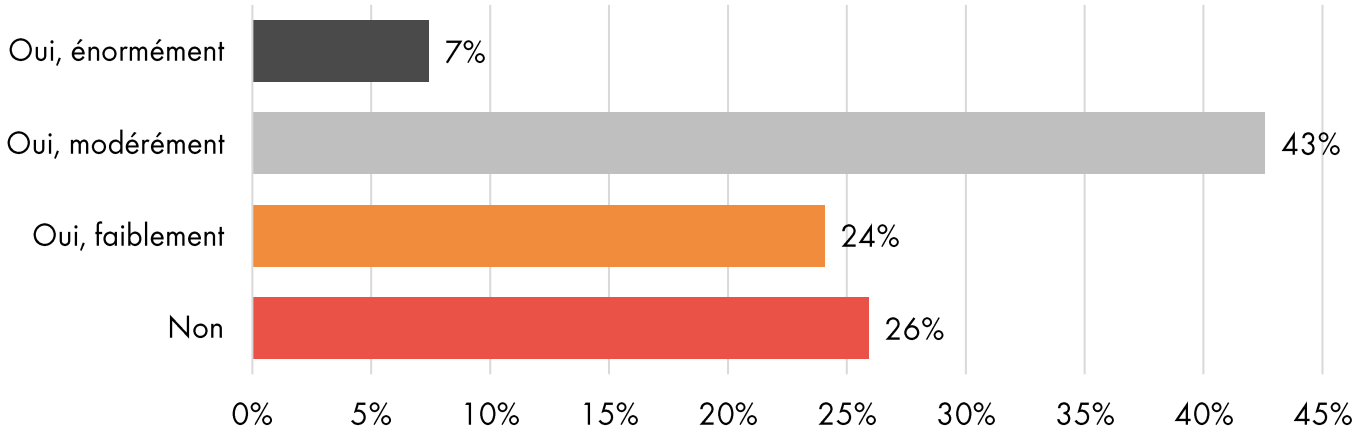
Sur le transport overseas, les répondants s'attendent plutôt à des hausses de prix. Pour l'aérien, on sait que la capacité de fret risque, pour un moment, de largement souffrir de la quasi-disparition du trafic aérien de passagers. Les donneurs d'ordres utilisateurs de transport aérien sont 49% à s'attendre à des hausses tarifaires de plus de 5%, et 21% à des hausses comprises entre 2 et 5%. Une tendance qui se confirme, dans de moindres proportions, sur le transport maritime, puisque 52% des chargeurs concernés s'attendent à des hausses d'au moins 2%.

Sur le transport routier, on s'attend à des évolutions moins drastiques : 36% des répondants sont dans ce cas, et 32% s'attendent à des évolutions, à la hausse ou à la baisse, de moins de 2%. En revanche, ils sont tout de même 47% à s'attendre à des hausses de coûts plus nettes, au-delà de 2%.

Enfin, le transport multimodal semble le plus imperméable aux variations de coûts : seuls 13% des répondants s'attendant à des hausses de coûts de plus de 2% tandis que 81% s'attendent à une stagnation ou à des évolutions minimes.

A quel point le secteur du transport a-t-il souffert ?

Craignez-vous des défaillances économiques de vos transporteurs à l'issue de la crise sanitaire ?

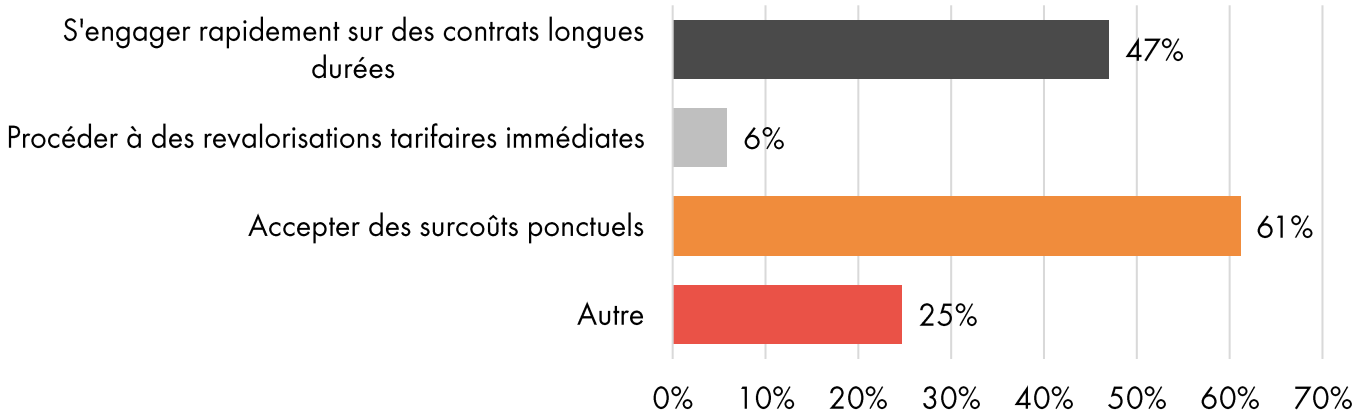


Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

On sait que les 8 semaines de confinement et la mise à l'arrêt quasi-complète de l'activité ont forcément eu un impact majeur sur les finances des transporteurs. On rappelle que la majorité des entreprises de transport françaises, sur le routier du moins, sont des petites entreprises, dotées de quelques véhicules, et aux marges de manœuvre très réduites d'un point de financier. Dès lors, il est à craindre que certains d'entre eux ne puissent pas survivre à une longue période d'arrêt.

Dans cette logique, les donneurs d'ordres ne sont que 26% à ne pas craindre de défaillance économique parmi leurs transporteurs suite à la crise sanitaire. Au rang des optimistes, 24% également s'en inquiètent « faiblement ». S'ils ne sont que 7% à redouter « énormément » cette issue, ils sont en revanche 43% à la craindre modérément. L'inquiétude est donc majoritaire parmi les chargeurs, sans toutefois qu'on ne perçoive de panique.

Si oui, quelles sont, selon vous, les mesures que les chargeurs pourraient/devraient adopter pour limiter les risques de défaillance économique des transporteurs ?



Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

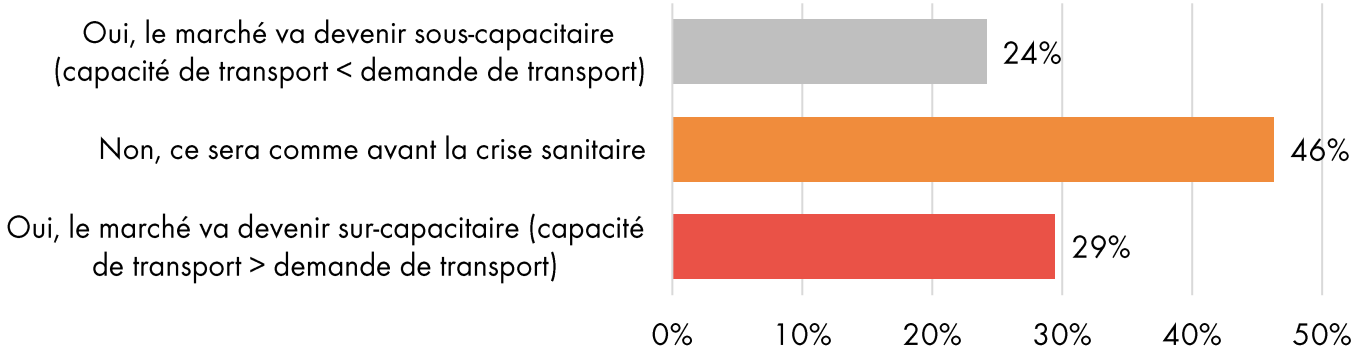
Mais, concrètement, que devraient faire les entreprises inquiètes de la pérennité de leurs prestataires pour aider ceux-ci à surmonter leurs difficultés ? D'un point de vue tarifaire, les signaux sont contraires : à très court-terme, les répondants sont 61% à estimer qu'il serait pertinent d'accepter des surcoûts ponctuels pour soulager les finances des transporteurs – qui rencontrent par ailleurs des difficultés opérationnelles les légitimant. En revanche, ils ne sont que 6% à être favorable à des revalorisations tarifaires immédiates.

Dans toutes les enquêtes récentes que mène bp2r auprès des chargeurs, on voit d'année en année croître la volonté partenariale de ces derniers envers leurs transporteurs. Cette dimension apparaît une nouvelle fois, puisque les donneurs d'ordres interrogés estiment à 47% qu'il faudrait que les entreprises s'engagent rapidement sur des contrats longue durée pour donner un peu d'air et de visibilité aux prestataires.

Enfin, 25% des répondants ont mis en avant d'autres possibilités, dont deux sont revenues régulièrement : réduire du mieux possible les délais de paiement ou encore ne pas répercuter la baisse du Brent sur le pied de facture.

Des opinions très partagées sur l'équilibre capacitaire à l'issue de la crise

Pensez-vous que cette crise va durablement affecter l'équilibre capacitaire du marché du transport ?



Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

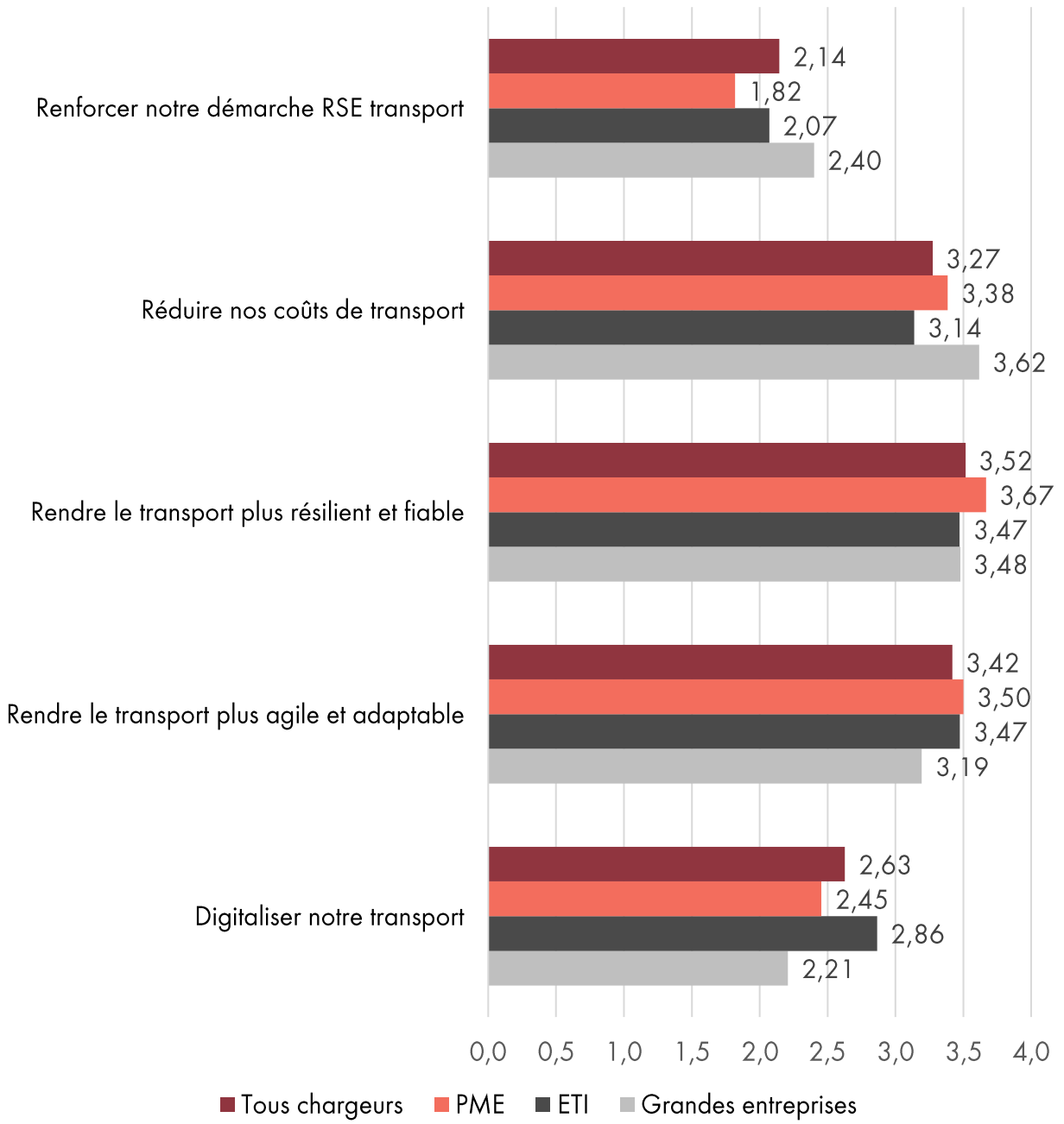
On sait que la phase de reprise va probablement momentanément perturber l'équilibre capacitaire du transport : mais, au-delà, la crise aura-t-elle des conséquences durables ?

Les donneurs d'ordres interrogés pensent à une majorité relative – 46% – que la crise n'aura pas d'impact durable et ne changera pas l'équilibre capacitaire. Parmi les autres répondants, les opinions se scindent en deux camps égaux. Ils sont 24% à penser que le marché va devenir sous capacitaire, avec une offre insuffisante, et 29% à faire le pari contraire, avec une demande de transport durablement contractée.

C- Le transport post-COVID-19 : changement de cap ?

Quels seront les enjeux transport de demain ?

Avec cette crise, selon vous, quels seront désormais les enjeux transport prioritaires pour votre entreprise ? (classement donnant lieu à une note moyenne sur 5)

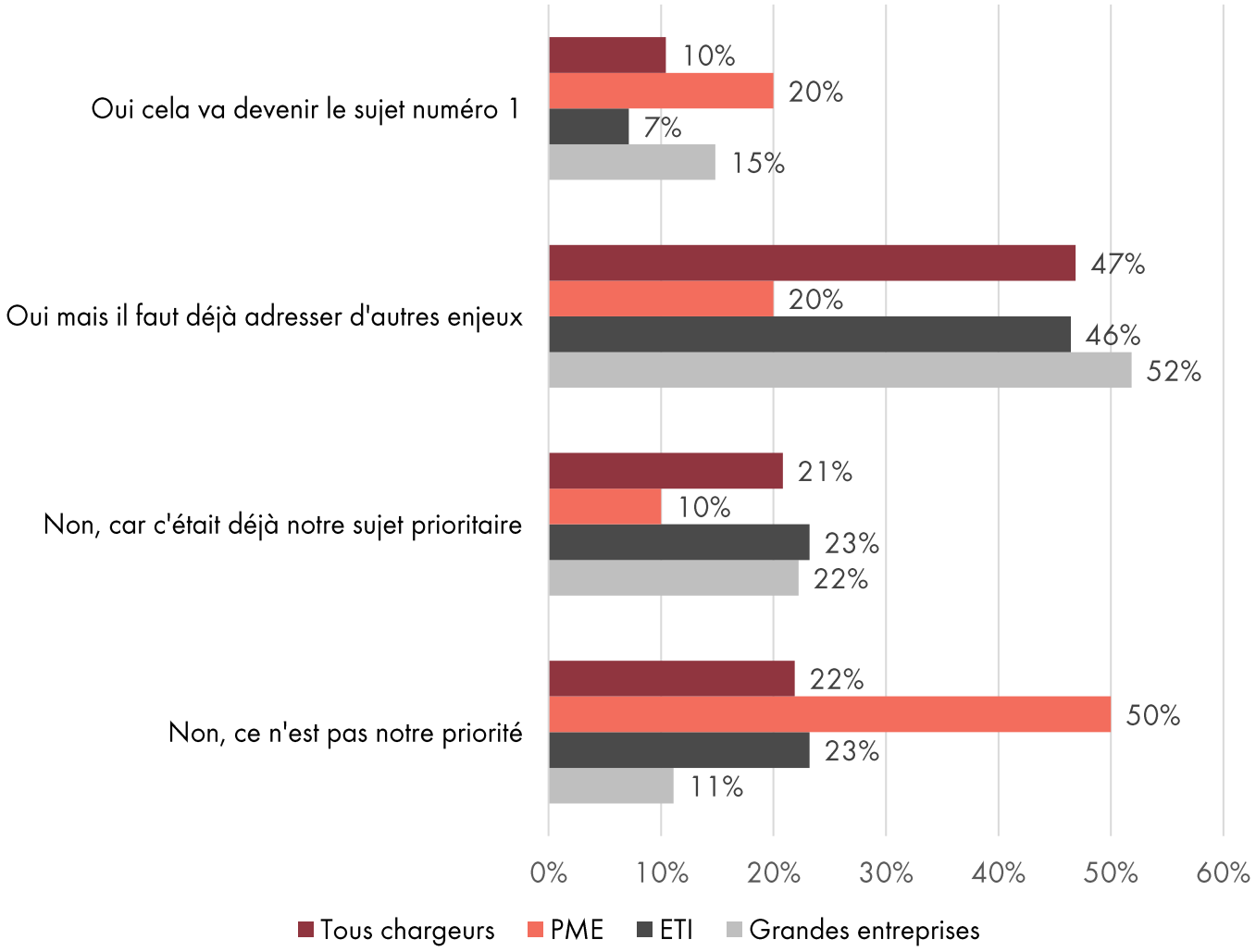


La crise du coronavirus a mis en lumière les faiblesses structurelles des supply chains, et le maillon transport ne fait pas exception.

Sans grande surprise, les chargeurs semblent avant tout prioriser la résilience et la fiabilité du transport, avec une note moyenne de 3,5 : désormais, il faut que celui-ci résiste mieux aux soubresauts d'une crise, et puisse continuer à fonctionnement normalement. Dans cette même lignée, les répondants sont également nombreux à souhaiter rendre le transport plus agile (3,4), afin qu'il puisse mieux s'adapter, sans doute, à des circonstances exceptionnelles. En creux, on voit apparaître le souci de maintenir une qualité de service normale en toute période.

La réduction des coûts de transport, que l'on peut considérer comme l'enjeu transport « classique » par excellence, arrive en troisième position, légèrement distancée par la résilience et l'agilité. Plus que jamais, le transport n'est plus seulement considéré comme un poste de coûts à réduire. A noter toutefois que les plus grandes entreprises semblent cibler cet enjeu en priorité.

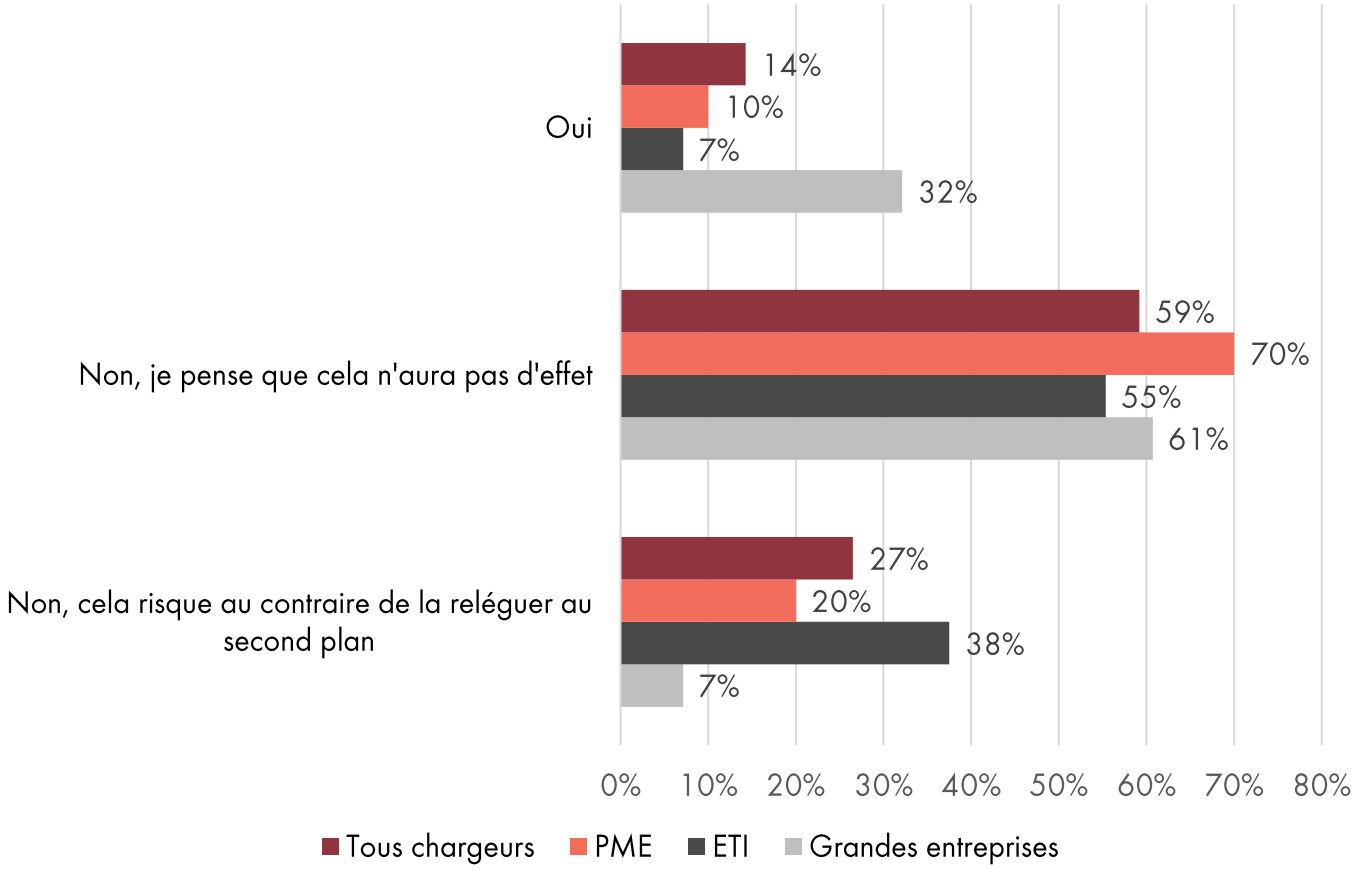
Pensez-vous que la crise du COVID-19 va accélérer la transformation digitale du transport au sein de votre entreprise ?



Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

La digitalisation, qui est autant un enjeu en soi qu'un moyen de répondre aux deux précédents, arrive en quatrième position, avec une note moyenne de 2,6. Lorsque l'on demande plus directement aux répondants si la crise sanitaire va accélérer la transformation digitale du transport au sein de leur entreprise, ils sont 10% à estimer que cela va devenir l'enjeu numéro 1, et 21% à déclarer que c'était déjà le cas avant. 47% bottent en touche et pensent que cette accélération aura lieu une fois que des enjeux plus prioritaires auront été traités. Enfin, ils sont encore 22% à estimer – ou peut-être à déplorer – que la digitalisation du transport n'est pas une priorité pour leur entreprise. Les répondants des PME sont les plus divisés sur cette question : ils sont les plus nombreux en proportion parmi les répondants à estimer que la digitalisation va devenir l'enjeu transport numéro 1 de leur entreprise, mais sont tout de même 50% à juger que le sujet ne sera pas prioritaire.

Pensez-vous que la crise du COVID-19 va accélérer la transition écologique du transport au sein de votre entreprise ?

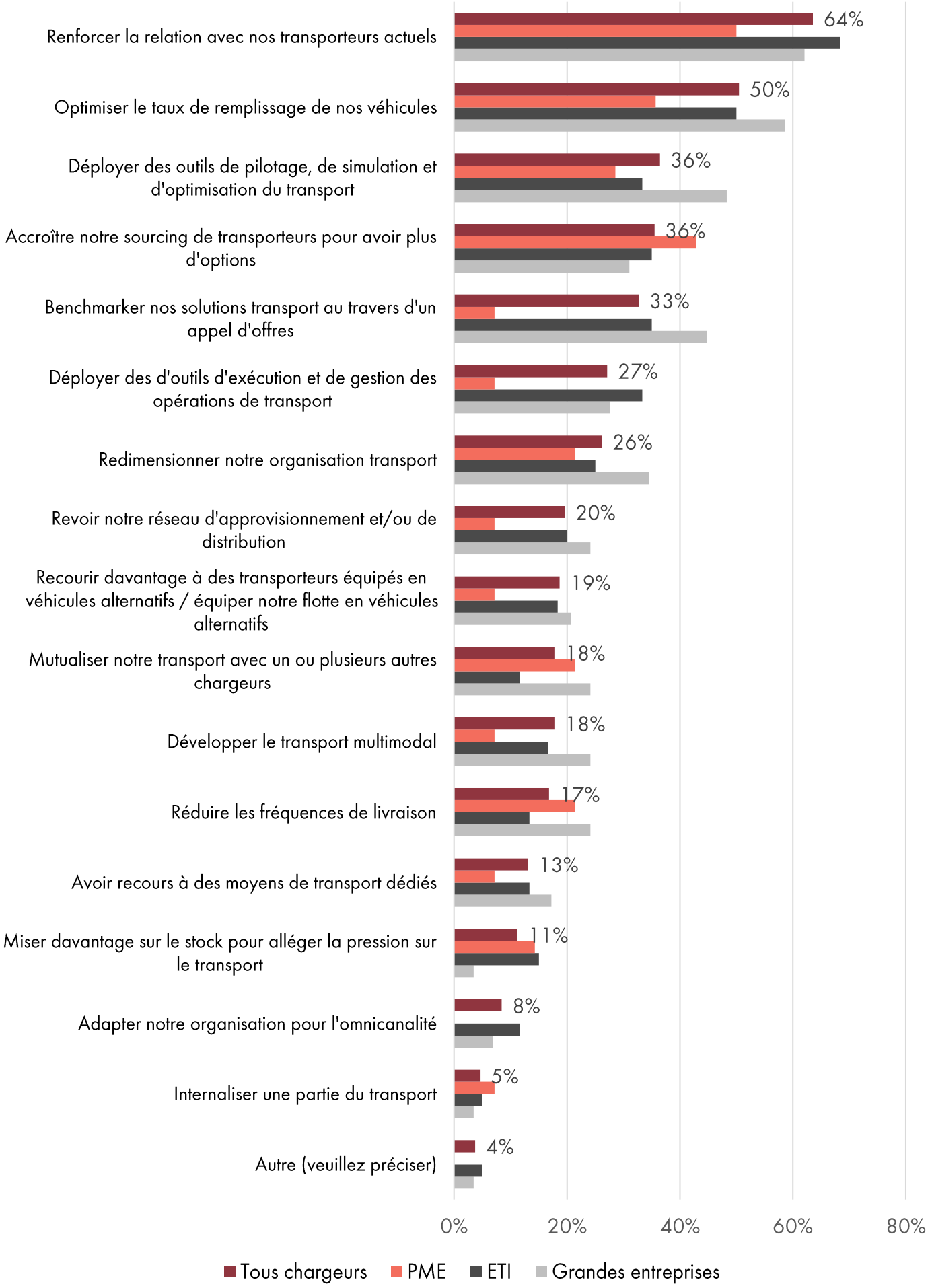


Réponses « Je ne sais pas » non comptabilisées dans ce graphique

Enfin, malheureusement, le renforcement de la démarche RSE transport est, au-delà des discours, très nettement relégué au second plan. Cela apparaît clairement lorsque l'on demande aux donneurs d'ordres si la crise du COVID-19 va accélérer la transition écologique du transport au sein de leur entreprise. Ils ne sont que 13% à répondre oui, 52% à estiment que cela ne changera rien et sont surtout 27% à estimer qu'elle va au contraire la reléguer au second plan. Si les grandes entreprises semblent significativement plus avancées sur cet enjeu, voilà qui n'est pas de bon augure pour le monde d'après.

Que vont concrètement faire les entreprises pour arriver à leurs fins ?

Quels sont les leviers que votre entreprise envisage de mettre en œuvre à ces fins ?



Après les enjeux et autres priorités stratégiques, ce sont bien les moyens qui importent. Il est difficile de dégager des tendances claires entre leviers organisationnels, achats et techniques, ou entre opérationnels, tactiques et stratégiques. De manière générale, les grandes entreprises et ETI semblent plus enclines à activer les leviers proposés que les PME.

Néanmoins, la logique partenariale que nous évoquions plus haut l'emporte là aussi largement : les donneurs d'ordres souhaitent, pour 64%, renforcer la relation avec leurs transporteurs. C'est une constante dans les périodes difficiles : les chargeurs qui ont les meilleures relations avec leurs transporteurs, que cela s'illustre à travers des contrats de long terme, des tarifs responsables ou encore une coopération constructive, souffrent bien moins en termes de capacité que leurs alter-égos ayant une approche plus court-termiste.

33% des donneurs d'ordres souhaitent néanmoins procéder à des appels d'offres afin de benchmarker leurs solutions. Ils sont également 36% à souhaiter étendre leur pool de transporteurs, sans doute afin de diminuer leur dépendance.

Au rang des leviers techniques, 50% des répondants souhaitent pour leur part améliorer le remplissage de leurs véhicules, un bon moyen à la fois de réduire les coûts et de nécessiter moins de capacité de transport à volume égal – et donc à être moins exposé en cas de crise. Pour autant, les inquiétudes capacitaires ne sont pas développées au point de vouloir réinternaliser une partie du transport (5% des répondants), ou même de recourir à des moyens dédiés (13%) – souvent plus coûteux.

Les leviers plus lourds ne semblent pas très populaires : par exemple, seuls 18% des répondants envisagent de mutualiser leur transport – une arme puissante en termes de réduction des coûts et de l'empreinte environnementale, mais qui nécessite un important travail de fond. Les transformations nécessaires à l'adoption d'un transport omnicanal ne sont pas non plus très populaires : pourtant, c'est un enjeu clé afin de répondre à une demande toujours plus exigeante, et il a le mérite de démultiplier les canaux logistiques et commerciaux possibles en cas de crise. Pas question, non plus, de miser davantage sur le stock pour alléger la pression à flux tendu sur le transport – ce qui obligerait à mobiliser de la trésorerie – même s'il faut noter une volonté modeste de retravailler les réseaux d'approvisionnement et de distribution – 20% des répondants. En bref, les sujets structurels ne sont pas plébiscités.

L'exception notable se trouve au niveau de la digitalisation. Si le déploiement de nouveaux outils sur les problématiques opérationnelles n'est pas plus populaire que cela, avec 27% des répondants, c'est au niveau tactique que cela se joue. 36% des donneurs d'ordres interrogés souhaitent mettre en place des outils permettant de faciliter le pilotage, la simulation ou l'optimisation du transport – une proportion qui monte à 48% dans les grandes entreprises.

Enfin, les leviers plus typiquement RSE sont relativement populaires, sans pour autant emporter plus d'adhésion que cela. Ils sont 19% à déclarer que leur entreprise envisage de recourir davantage à des véhicules alternatifs, et 18% à envisager du transport multimodal.