DOSSIER DE PRESSE
« Brexit means Brexit : la parole aux professionnels du transport maritime »

le vendredi 23 juin 2017 de 9h à 12h30
47, rue de Monceau 75008 Paris

Une conférence organisée par Armateurs de France en partenariat avec l'Union des Entreprises Transport & Logistique de France (TLF), l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), l'Union des Ports de France (UPF) et les Agents maritimes et consignataires de France (AMCF).

Le 23 juin 2016, les électeurs britanniques décidaient de quitter l'Union Européenne (UE). La Première ministre britannique Theresa MAY a déclenché l'article 50 du Traité de Lisbonne le 29 mars dernier.

Soixante ans après le Traité de Rome et près de quarante-cinq ans après l'adhésion du Royaume-Uni à l'UE, la construction européenne a produit un double résultat : une forte imbrication des économies des pays membres d'une part, la libre-circulation de leurs citoyens sur le territoire de l'UE d'autre part. Ces liens ne disparaîtront pas avec le Brexit.

Le transport, en particulier le transport maritime, a été l'un des principaux vecteurs de cette construction. Comme tous les secteurs économiques, le *shipping* sera concerné par la redéfinition des relations entre le Royaume-Uni et l'UE. Il convient donc de s'assurer que les effets du Brexit seront aussi limités que possibles sur leurs futurs échanges, et de minimiser les distorsions de concurrence.
En outre, les opérateurs ont besoin de visibilité et de stabilité, et doivent être étroitement associés au processus de négociations.

Cette conférence est l'occasion d'aborder des sujets aussi variés que : l'ancienneté et l'importance des échanges entre le Royaume-Uni et la France d'une part, l'Union Européenne d'autre part ; la fluidité des échanges ; l'acquis communautaire et la notion de concurrence équitable ; les préoccupations de l'industrie du transport maritime notamment quant à la gestion des négociations et à la mise en œuvre d'une éventuelle période de transition.

LE COMMERCE FRANCO-BRITANNIQUE EN QUELQUES CHIFFRES CLES

- ➔ Le Royaume-Uni est la **6ème économie mondiale**. Il est le dixième plus grand exportateur mondial et le cinquième importateur.
- ➔ **Le commerce avec les autres membres de l'Union européenne représente 53% de ses importations et 45% de ses exportations.**
- ➔ **La France est le 5e client (5.8%) et le 5e fournisseur (6.1%) du Royaume-Uni.**
- ➔ **Le Royaume-Uni est le 5e client de la France (7%) et son 8e fournisseur (3.8%)**
- ➔ Montant des importations françaises depuis le Royaume-Uni en 2016 : 21.5 Md€
- ➔ Montant des exportations françaises vers le Royaume-Uni en 2016 : 34.5 Md€
- ➔ Depuis 2003, le Royaume-Uni est le premier excèdent commercial français (12 Md€ en 2015, 11.6 Md€ en 2016).
- ➔ Les importations britanniques ont ralenti en volume avec la baisse de la livre sterling à la suite du Brexit.
- ➔ En 2014, la France était le deuxième investisseur direct étranger en GB (4.6 Md£) derrière les USA. Le Royaume-Uni était la quatrième destination des IDE français en 2015.
- ➔ On dénombre **4 400 filiales de groupes français au Royaume-Uni et 2 300 filiales d'entreprises britanniques en France**.

Le Royaume-Uni importe plus de biens et services de l'UE qu'il n'en n'exporte.

Le point sur les accords commerciaux

L'Union Européenne dispose de 34 accords commerciaux bilatéraux et régionaux, qui couvrent au total 60 partenaires .

Les accords de l'UE sont nombreux avec différentes catégories de pays :

- La proximité historique des pays d'Europe de l'Ouest non membres avec AELA (1992) : Islande, Norvège, Suisse et Liechtenstein.
- La politique de voisinage avec l'Europe de l'Est, l'ex-URSS, le pourtour méditerranéen, et les pays d'Afrique.
- Les partenaires commerciaux importants : Turquie (accord douanier), la Corée, pays d'Amérique latine, Afrique du Sud. Des accords ont été finalisés mais ne sont pas encore entrés en vigueur : Vietnam, Singapour, Canada.

Si le Royaume-Uni retournait dans l'Association Européenne de Libre Echange qu'il a quittée en 1973, il ne bénéficierait que des accords déjà signés par l'AELE (27 accords couvrant 38 pays), qui ne représentent que 20% de son commerce extérieur. Pour couvrir presque l'ensemble de son commerce extérieur, le pays aurait besoin de cinq accords (UE, États-Unis, Japon, Chine, Australie).

SECTEUR MARITIME ET COMMERCE BRITANNIQUE

50% des relations commerciales du Royaume-Uni se font avec l'Union Européenne, et 40% des biens échangés avec l'Union Européenne sont transportés par la mer.

Trafics maritimes et commerce extérieur du Royaume-Uni en 2015

Import international : 254.1 Mt (Millions de tonnes)
Export international : 134.7 Mt
Total international : 388, 8 Mt (78% du trafic portuaire national)

Trafics internationaux 2015 (Mt)

	Entrées	Sorties		Entrées	Sorties
Vracs liquides	88.7	57.5	Pétrole brut	36.6	24.9
			Gaz	11.2	2.9
			Produits raffinés	35.7	26.2
			Autres	5.1	3.4
Vracs secs	60.2	16.6	Minerais	12.6	4.4
			Charbon	22.2	0.8
			Agricole	8.2	3.8
			Autres	17.1	7
Conventionnel	12.9	5.2			
Conteneurs*	36.7	22.3	Conteneurs pleins	1.4 M evp	0.7 M evp
Roro**	50.9	31.4	Ferry	19.6 M pax, 5.7 M UF	
			Véhicules neufs	2.9 M unités	1.5 M unités

** Conteneurs intra européen 31% des échanges, **Roro 78% avec l'UE*

Echanges avec la France (Mt)

	Entrées	Sorties
Vracs liquides	1.3	5.1
Vracs secs	60.2	16.6
Conteneurs	0.2	0.4
Roro	18	11.7
Conventionnel	0.3	0.04
Total	21.2	17.9

% Roro 85% import, 65% export

Marché transmanche avec la France

	Passagers (M 2016)	Unités de fret (M,2015)
Manche (Dieppe à Roscoff)	2.637	0.217
Détroit (Calais-Dunkerque)	12.210	2.590
Tunnel sous la Manche	10.600	1.483

Véhicules neufs : environ 80 000 unités

Contribution des industries maritimes (transport, ports et services) à l'économie du Royaume-Uni

En 2012, la contribution du secteur maritime était estimée à 8.5 milliards de livres sterling, tandis que les industries associées (construction navale et réparation, infrastructures portuaires et de loisirs) contribuaient à hauteur de 2.5 milliards de dollars dans l'économie. Le secteur a employé 113 000 personnes en 2012, et on comptait 23 000 marins anglais en 2015.

Le Brexit soulève des inquiétudes concernant une possible restriction de la liberté de travailler au Royaume-Uni pour les ressortissants des Etats membres de l'Union européenne. Une telle restriction impacterait le secteur maritime britannique qui dépend beaucoup de cette main-d'œuvre. **Ainsi, la UK Chamber of Shipping a souligné qu'il était impératif que les futures négociations prennent en compte le sort de ces travailleurs**, et que les futures procédures d'immigration ne dissuadent pas les citoyens européens de travailler dans le secteur maritime britannique.

Part des navires français au Royaume-Uni en 2015

La France est en 10e position pour les porte-conteneurs (2% des escales), en 6e position pour les rouliers (8.7% des escales).

Les salariés de la logistique

L'Association des transporteurs de fret (FTA) représente 15 000 entreprises, qui emploient 11% de main-d'œuvre communautaire (chauffeurs, conducteurs de chariots, magasiniers). Selon la FTA, les renchérissements sociaux liés au Brexit se verront sur les prix des produits en Grande-Bretagne (biens de consommations, alimentaire, fournitures industrielles). D'où le souhait d'un "Brexit doux".

90% du commerce britannique passe par les ports, et l'Union Européenne est le plus important partenaire commercial du Royaume-Uni.

Le secteur portuaire britannique étant largement privatisé, il a longtemps craint les subventions apportées par les autres pays européens à leurs ports. De plus, la législation européenne, et particulièrement le règlement sur les services portuaires, a été un des arguments cités en faveur du Brexit pendant la campagne, alors qu'il était perçu comme imposant des règles disproportionnées dans un secteur où le Royaume-Uni est déjà compétitif. **Le retour des contrôles et droits de douane va potentiellement affecter les volumes d'activités dans les ports, et causer des congestions.**

Le Brexit pourrait cependant avoir des effets positifs pour les ports de la côte est britannique : la congestion dans les ports de Dover et Folkstone pourrait engendrer un accroissement du trafic sur les ports de Londres, Grimsby, Tyneside ou Forth. D'autre part, **la possibilité de créer des « ports francs » pourraient créer plus de 86 000 emplois dans l'économie britannique** (NB : les ports francs sont des

zones ou les marchandises peuvent entrer et sortir sans subir les procédures douanières habituelles).

LE TRAFIC TRANSMANCHE[1] EN BREF

23 décembre 1986 : libre accès au cabotage entre deux Etats membres de l'UE (règlement 4055/86)

Le trafic car ferry (ou ro-ro), principal trafic concerné par le Brexit, se caractérise par des rotations fréquentes et régulières (ex. un départ toutes les deux heures aux ports de Calais et de Dunkerque ; 3 départs par jour à Caen) et des trafics en flux tendus (ex. arrivée des camions et remorques vingt minutes avant le départ du navire, au plus tard) Ce trafic est réalisé à la fois par des transporteurs internationaux, transporteurs locaux de type PME mais aussi des artisans (ex. structure du transport routier espagnol).

Il s'inscrit dans un environnement portuaire fluide et facilité. Le port répond en effet aux besoins organisationnels de la chaîne logistique.

Les formalités déclaratives sont uniquement liées aux navires et sont simplifiées dans la mesure où il s'agit de lignes régulières. Les marchandises dangereuses doivent être déclarées mais il s'agit ici d'une déclaration entrant dans une logique de risque, de sécurité (et non dans une logique de passage de frontière). Les contrôles

[1] Boulogne-sur-Mer, Caen, Calais, Cherbourg, Dieppe, Dunkerque, Le Havre, Roscoff, Rouen et Saint-Malo

documentaires et physiques en place dans les ports, pour ces trafics sont des contrôles de sécurité et de sûreté.

Le Royaume-Uni conserve par ailleurs le droit de contrôler les personnes à ses frontières. Il bénéficie en effet d'un statut particulier dans la mesure où il a obtenu le droit de ne participer qu'à une partie des dispositions Schengen. Le Traité du Touquet signé en 2003 entre la France et le Royaume-Uni crée un cadre juridique permettant aux douanes britanniques d'effectuer les contrôles sur le territoire français. Les passagers se rendant au Royaume-Uni sont ainsi contrôlés par la police aux frontières française et britannique au port de Calais.

Quel shipping post-Brexit ?

Le secteur du shipping post-Brexit risque d'être affecté dans les domaines suivants : droit du travail, immigration, contrôles douaniers, mais surtout au niveau de :

- ✓ **La liberté des échanges** : les navires sous pavillon anglais pourraient perdre leurs droits de cabotage au sein des Etats membres qui maintiennent des restrictions de pavillon pour le cabotage dans leurs eaux. A contrario, le Royaume-Uni pourrait décider de restreindre l'accès à son marché domestique ;
- ✓ **La sûreté et l'environnement** : les navires et compagnies opérant dans les eaux européennes devront probablement toujours se conformer aux règles de l'Union européenne, quelle que soit la nationalité de leur pavillon ou propriétaire. Par contre, le Royaume-Uni pourrait adopter des mesures plus souples, en s'en tenant aux conventions internationales ;
- ✓ **La taxe au tonnage** : la fiscalité est une compétence nationale, ainsi la taxe au tonnage du Royaume-Uni ne sera pas affectée. Elle pourra cependant être mise en œuvre dans des conditions plus avantageuses, puisque le gouvernement britannique ne sera plus tenu de respecter les guidelines européennes relatives aux aides d'Etat.

Pour l'Association britannique du transport international de fret (BIFA), les lignes régulières de porte-conteneurs continueront très certainement à desservir les ports anglais, puisque les volumes de marchandises justifient largement des escales directes des lignes principales. Elle note toutefois la crainte de perdre les bénéfices du libre-échange et des harmonisations douanières avec le marché unique européen. Un retour des droits de douane pourrait résulter en une baisse des échanges UK-UE par voie maritime.

Atlas Transmanche, Université de Caean (https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/)

Quel impact du Brexit sur les aides d'Etat ?

Les lignes directrices sur les aides d'État sont particulièrement pertinentes dans les secteurs de l'aviation et du maritime. Elles autorisent les Etats membres à octroyer des aides aux entreprises maritimes afin d'améliorer leur compétitivité par rapport aux entreprises non européennes, sous réserve du respect de conditions qui empêchent les distorsions de concurrence intra-communautaires. **Une fois en dehors de l'UE, le Royaume-Uni pourra octroyer des subventions à sa seule discrétion, conformément à son droit de la concurrence.**

Droits de douane

Les droits de douane sur les importations sont harmonisés à l'échelle de l'Union européenne. Le Brexit pourrait donc impliquer une réintroduction de ces droits de douanes.

La Banque Mondiale estime que les procédures de dédouanement ajoutent environ 1 jour au processus d'importation d'un seul conteneur.

Le Brexit pourrait aboutir sur le plan douanier à plusieurs scenarii :

1. Sortie de l'UE sans accord : relations sur la base des règles de l'OMC au même titre que les pays tiers.
2. Duplication d'accords existants (ex. accord AELE)

Le gouvernement britannique ne veut actuellement pas du modèle norvégien ou suisse mais un modèle spécifique.

3. Accords bilatéraux :
   - Accord de libre-échange (ALE) global ou sectoriel,
     Illustration des bénéfices d'un ALE pour l'import/export de véhicules :

Tarif général à l'importation UE : 10 %. Avec les ALE Suisse, Mexique, Corée du Sud: 0%

Tarif à l'exportation général : Corée du Sud: 8%, Mexique: 20%. Avec les ALE: 0%

   - Accord de reconnaissance mutuelle (ARM)

LES EFFETS DU BREXIT POUR LES COMMISSIONNAIRES ET LA CHAINE LOGISTIQUE

La réinstauration de frontières douanières signifie donc plus de procédures à gérer pour les représentants en douane, les agents maritimes et consignataires et les agents des douanes, avec la gestion de la TVA, des droits de douane et des déclarations douanières.

Accord négocié ou non, aux termes des négociations, il y aura une nouvelle appréhension douanière des marchandises.

- **A l'import** : l'ICS (Import Control System) s'appliquera et pourrait aboutir à des contrôles à l'arrivée (Sauf accord existant avec audits douane comme pour la Suisse ou la Norvège)
- **A l'export** : le dépôt de déclaration en douanes à l'exportation remplacera la DEB (Déclaration d'Echange de Biens. L'ECS (Export Control system) s'appliquera.

Les challenges pour les organisateurs de transport et représentants en douane:

- Majoration des délais d'acheminement des marchandises (stop-douanes / contrôles / déclarations…). Risque pour les produits en flux tendus (ex : aliments frais).
- Augmentation des flux déclaratifs, de l'analyse et du traitement des dossiers.
- Augmentation probable du personnel déclarant et réorganisation des agences.
- Nouvelle cartographie des bureaux de douanes ?

Les opportunités ?

L'ingénierie douanière pourrait être requise et elle offrirait l'opportunité pour les organisateurs de transport et représentants en douane, en s'adaptant aux nouvelles règles et procédures, d'offrir leurs services pour optimiser la fluidité de la chaîne logistique.

Du côté des ports, ce sont surtout les trafics car-ferry (ou ro-ro) qui desservent uniquement ou principalement les ports de l'UE qui vont ressentir les effets du Brexit. Les marchandises transitant par ces ports ne sont en effet aujourd'hui pas sujettes aux exigences de déclaration et aux contrôles. Ainsi, contrairement aux autres secteurs, les opérateurs de ferry n'ont pas de système pour accéder facilement aux détails de la cargaison. En outre, une **probable congestion provoquée par le retour des contrôles pourrait affecter toute la logistique « just in time »** qui constitue une part non négligeable des trafics avec les ports anglais.

Au port de Douvres, les mardi, mercredi, et jeudi (jours avec le plus de trafic) transitent près de 10 000 camions par jour, dont 8 000 sont en provenance ou à destination du port de Calais. La moyenne quotidienne à Douvres est de 8.000 camions en provenance de l'Union Européenne pour 500 hors-UE. Si les mêmes contrôles devaient s'appliquer aux camions en provenance de l'UE, il y aurait un risque de ralentissement général de la supply chain.

La mise en place de nouvelles procédures pour ces trafics perturbera les besoins organisationnels des chargeurs et des compagnies maritimes. **La dématérialisation des procédures administratives pourrait être une solution mais ne pourra pas être suffisante pour compenser le rétablissement des déclarations et contrôles**.

Enfin, il faut noter la problématique de la main-d'œuvre dans le secteur de la logistique et de l'entreposage, qui est en grande partie une main-d'œuvre issue de l'immigration (beaucoup de chauffeurs routiers d'Europe de l'est par exemple). **Les restrictions sur la libre circulation des personnes pourraient ainsi entraver l'embauche de cette main-d'œuvre.** Selon le directeur de Hapag-Lloyd UK, dans le sud-est de l'Angleterre, environ 40 à 60% des chauffeurs routiers ne sont pas des citoyens britanniques. **Une pénurie de main-d'œuvre pourrait impacter sévèrement la fluidité de la chaîne logistique.**

BIBLIOGRAPHIE

- Eurostat
- Isemar, Institut maritime d'économie maritime
- Briefing Paper "Brexit : How will it affect transport?", House of Commons Library, 17 November 2016
- Briefing Paper, "Future of the UK Maritime Industry" House of Commons Library, 10 January 2017
- Briefing Paper "Brexit : How will it affect transport?", House of Commons Library, 17 November 2016
- Briefing Paper "Brexit : How will it affect transport?", House of Commons Library, 17 November 2016
- Brexit : implications for the transport sector- Oxera (http://www.oxera.com/Latest-Thinking/Agenda/2016/Brexit-implications-for-the-transport-sector.aspx)
- « Brexit : A logistical nightmare », Lloyd's List Intelligence, May 2017

Contacts :

Blandine HUCHET
Responsable Affaires européennes
b-huchet@armateursdefrance.org
+33 (0)1 53 89 52 58

Pasquine ALBERTINI
Responsable Communication & Relations publiques
p-albertini@armateursdefrance.org
+33 (0)1 53 89 52 42