

Question d'Europe
n°488
15 octobre 2018

Pour un « smart Brexit » indolore

Jacques GOUNON

Le tunnel sous la Manche a été créé il y a près de vingt-cinq ans et une frontière terrestre a alors remplacé une frontière maritime, en reliant une île à un continent, à cent mètres sous la mer[1]. Mais l'Angleterre est bien restée une île. Voilà le paradoxe fondateur du tunnel.

21 millions de passagers passent cette frontière chaque année, 2,5 millions de voitures, 1,6 million de camions, des milliers de trains à grande vitesse (Eurostar) et de marchandises. Avec un impact très positif sur l'environnement : cette infrastructure par son modèle de navettes a permis l'économie de plus d'un milliard de tonnes d'émissions de CO₂.

Et la création de valeur du tunnel sous la Manche, le « lien fixe » selon sa terminologie exacte, a été quantifiée dans une étude[2] : 115 milliards € de marchandises échangés par an, tous modes de transport confondus, soit un quart des échanges entre les pays continentaux de l'Union européenne et le Royaume-Uni. Les échanges transitant par le tunnel contribuent à soutenir environ 250 000 emplois de chaque côté de la Manche, dans tous les secteurs. Ces flux sont plus importants dans le sens du continent vers le Royaume-Uni qu'à l'inverse[3]. Certains, du côté du continent, en déduisent que le rapport de force leur est favorable. Les Britanniques dépendent des produits qu'ils nous importent, nous aurions donc le pouvoir de blocus. À tort ! En réalité, les entreprises européennes, les agriculteurs, les PME, les fabricants et les grands groupes allemands, français, néerlandais, espagnols, italiens perdraient davantage de chiffre d'affaires et de solde commercial si la frontière perdait la fluidité qui a été apportée grâce à l'intégration géographique du tunnel. L'efficacité du tunnel est un des enjeux majeurs du Brexit. Son maintien, voire son amélioration, - nos équipes y travaillent quotidiennement - repose sur une volonté politique et la mise en œuvre des technologies de l'information. Il est important d'en saisir les dimensions.

TROIS GRANDS FLUX

Le premier flux est celui du juste-à-temps : transporter les pièces qui approvisionnent les usines 24h/24, sans

rupture, avec un départ de navette toutes les huit minutes. Toute la chaîne de l'industrie automobile bénéficie de ce lien vital. À titre d'exemple, les sites d'assemblages de Toyota au Royaume-Uni utilisent des suspensions en provenance d'Allemagne, des pare-chocs de France et d'Allemagne, des silencieux et pots d'échappement des Pays-Bas, des ceintures de sécurité de Hongrie, des roues d'Espagne. Près de 40% des pièces qui alimentent les usines anglaises d'assemblage automobile sont importées d'Allemagne. Les véhicules neufs repartent ensuite vers toute l'Europe.

Le second flux est celui de la livraison express. Les entreprises du commerce en ligne (telles qu'Amazon) envoient dans un environnement ultra compétitif des produits urgents. Les clients ont souvent payé pour un Next Day Delivery (livraison le lendemain). Ces flux diffèrent des autres par la quantité de colis et la précision des livraisons. Ainsi, un seul camion peut transporter de 8 à 10 000 petits colis, qui peuvent contenir plusieurs marchandises différentes. Le tunnel en voit passer certains jours un million ! Un million de colis urgents.

Les produits frais comptent pour la troisième catégorie. Depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994, le Royaume-Uni est approvisionné de produits agricoles plus frais ... et à moindre frais ! Des fraises cueillies fraîches au jour J sont livrées en J+1 à l'aube sur les marchés de Londres. Du sud - Espagne, Italie, France - pour les fruits et légumes, de la région Hauts-de-France pour les produits laitiers, des Pays-Bas pour les végétaux et les fleurs. Sans oublier les poissons, parfois en sens inverse : à Boulogne-sur-Mer, premier port de conserverie d'Europe, sont transformés les saumons venus d'Écosse en transport express. Et la nature est bien faite : quand un flux progresse moins vite, un autre surgit, comme cela a été le cas avec l'e-commerce. Le résultat est un développement continu et des records de trafic.

[1] Ce texte a été publié dans le « Rapport Schuman sur l'Europe, l'état de l'Union », éditions Marie B, collection Lignes de Repères, mars 2018

[2] Economic footprint of the Channel Tunnel fixed link, An analysis of the economic value of trade and passenger traffic travelling through the Channel Tunnel, octobre 2016, Ernst & Young

[3] Les exportations britanniques vers l'Union européenne transitant par le tunnel représentent 54,8 milliards € contre 60,1 milliards € pour les importations provenant de l'Union.

PLUS QU'UNE INFRASTRUCTURE, UN LIEN VITAL

Le pays exportant le plus de valeur par le tunnel est – après le Royaume-Uni – l'Allemagne, suivie des Pays-Bas, de la France, de l'Espagne, de l'Italie, de la Pologne. Cette autoroute ferroviaire unique au monde leur garantit de livrer toutes les deux heures des usines tournant 24h/24 et de tenir leurs engagements de livraison sur des créneaux d'une demi-heure.

À l'été 2015, la pression migratoire a perturbé les départs de navette. Ceci est désormais derrière nous grâce aux décisions des États français et britannique et aux investissements mis en œuvre. Désormais, le tunnel dispose d'une capacité à faire face aux flux migratoires qui est saluée de part et d'autre de la Manche par l'ensemble des professionnels du secteur.

Mais cette perturbation de quelques semaines a offert en temps réel une étude de cas de l'impact des ruptures d'approvisionnement en Europe. En seulement quelques jours, les camions arrêtés ont bloqué les autoroutes et leurs cargaisons se sont abîmées ; des usines terminales ont été mises à l'arrêt faute de pièces ; des magasins n'étaient plus approvisionnés. Les PME qui approvisionnaient ces usines, ainsi que des entreprises de logistique, ont essuyé des pertes d'activité dans toute l'Europe et certaines ont dû recourir au chômage partiel. L'impact écologique des perturbations a été important : les routes alternatives d'urgence pour livrer ces marchandises en souffrance – essentiellement le cargo fret – ont été 99 fois plus polluantes que le transport par Eurotunnel.

PRÉSERVER LES CONTRÔLES JUXTAPOSÉS

Cette frontière unique doit rester, nous dit la Première ministre britannique, « sans friction » (frictionless) et ce malgré le Brexit.

Le Brexit ne devrait pas, a priori, avoir d'impact sur les procédures de voyage pour les personnes. Le Royaume-Uni n'a jamais fait partie de l'espace Schengen et, même hors de l'Union européenne, les voyageurs continueront de bénéficier de la protection

du Traité de Cantorbéry, signé par la Reine Elizabeth II et le Président Mitterrand en 1986. Ce traité engage les deux États à fournir les conditions d'un trafic fluide grâce à la mise en place de contrôles juxtaposés des identités. Les voyageurs qui prennent l'Eurostar ou le Shuttle connaissent son application concrète : ils sont contrôlés par la Police aux Frontières française puis directement par UK Border Force dans leur terminal de départ. À l'arrivée, les 900 passagers de l'Eurostar ou les véhicules des navettes le Shuttle n'ont donc plus à montrer leurs papiers. Ils se trouvent en quelques minutes, sans queue, sur l'autoroute ou dans le métro. Ce sont ces contrôles juxtaposés qui permettent à Eurostar comme à Eurotunnel d'afficher des temps de voyage exceptionnels pour un transport international hors Schengen.

Ce principe, ancré dans ce qui est le plus haut document juridique contracté par deux nations, un traité entre chefs d'État, est remarquable par son innovation, sa créativité et par sa création de valeur. Il s'applique également au transport de fret. Les contrôles juxtaposés sont indispensables non seulement à la chaîne de valeur industrielle mais également aux concessions (autoroutières, péages, parkings), ainsi qu'à la sécurité afférente à ce trafic.

Plusieurs conditions doivent être réunies pour ce « sans friction »

LA DÉMATÉRIALISATION ET LA NUMÉRISATION POUR LIMITER LA DURÉE DES CONTRÔLES FRONTALIERS

L'enjeu des différents contrôles frontaliers est d'arrêter les camions le moins longtemps possible. Cela peut se faire en dématérialisant ou en effectuant hors du point-frontière toutes les procédures qui puissent l'être. Pour des raisons économiques, mais aussi parce que ce sont les arrêts, queues et ralentissements qui sont les moments où la pression migratoire devient la plus présente.

Beaucoup a été fait en ce sens. La reconnaissance de plaque d'identité a permis depuis déjà plusieurs années de n'avoir plus à s'arrêter aux péages. Plus

récemment, un programme innovant mis en place avec les autorités permet aux chauffeurs qui le souhaitent de ne plus avoir à s'arrêter à chaque passage pour le contrôle de leur identité – il faut savoir que 80% des chauffeurs empruntent le tunnel sous la Manche au moins une fois par semaine.

En 2015, Eurotunnel a également investi plusieurs millions € pour que les contrôles migratoires renforcés soient plus efficaces pour les autorités en charge, tout en conservant le même temps de passage (lead time), pour les clients du fret. D'un contrôle deux camions par deux camions, nous sommes passés à des contrôles six par six, en augmentant les guérites, les voies disponibles et le personnel chargé de ces contrôles. Tous ces investissements sur le lead time ont été réalisés en temps et en heure au cours des dix dernières années.

Pour ce qui est de la mise en place des droits de douane, le diable est dans les détails. Un exemple : un camion qui fait du transport express peut transporter jusqu'à 8 000 petits colis dans son camion. Chaque petit colis peut contenir 2 à 3 marchandises différentes, cela fait potentiellement 10 à 20 000 objets différents dans un seul camion. Chacun de ces objets a été vendu par le commerçant avec un engagement de livraison express (le lendemain) et parfois sur un créneau horaire d'une précision d'une demi-heure. Pour ce flux, qui pèse 12 milliards € par an, il serait irréaliste d'effectuer des contrôles de tarifs douaniers non dématérialisés. Il est indispensable que les contrôles ne soient pas bloquants pour la marchandise en camion, puisque ce sont d'autres marchandises qui le subiraient, et derrière, toute une industrie. Je suis confiant sur le fait que collectivement l'industrie du transport, dont nous faisons partie, et les autorités arriveront à construire un système intelligent de contrôles douaniers dématérialisés, grâce aux technologies de l'information. Il y faudra la détermination de tous. Je suis heureux d'entendre les représentants du gouvernement britannique affirmer qu'ils ne mettront aucune contrainte qui risque de bloquer d'une façon ou d'une autre le principe désormais sacré du « sans friction ». Je souhaite vivement que le même principe soit affirmé côté européen qui a autant - si ce n'est plus - à gagner de la compétitivité de cette route commerciale unique.

SE DONNER DU TEMPS POUR LA CONSTRUCTION DE LA FUTURE SMART BORDER EUROPÉENNE

Un élément doit être pris en compte dans la mise en place de contrôles dématérialisés et numérisés, c'est le temps de mise en œuvre. Un système informatique est comme un mur de briques, chaque brique vient après l'autre, proprement, en prenant le temps de vérifier les niveaux, sinon le mur ne sera jamais droit.

Chez Eurotunnel, nous avons construit un système central unique qui agrège l'ensemble de toutes les données ferroviaires, routières et clients individuels, ouvert aux collaborateurs, aux clients, aux parties prenantes. Ses fondamentaux sont robustes. Il est déployé depuis 2012 et sa feuille de route s'étend jusqu'après 2020. Brique après brique, le système est complété. Régulièrement, une nouvelle fonctionnalité est proposée : nos clients disposent d'informations plus précises.

Il en sera de même pour notre future smart border européenne. Progressivement, les deux systèmes douaniers britannique et européen vont communiquer entre eux. Les systèmes régaliens vont être interfacés avec les clients qui font passer les marchandises pour eux ou pour compte de tiers. Les systèmes de paiement seront également interfacés, ainsi que les déclarations fiscales. À l'image de ce que l'administration fiscale française a réussi en dix ans en intégrant dans les déclarations d'impôt des données en provenance d'autres administrations. Nous aurons alors un outil ultra compétitif face au monde extérieur.

Les impacts d'une frontière, que l'on pourrait qualifier de rétrograde, dépassent largement Eurotunnel et ses clients, et même l'économie du Kent ou des Hauts-de-France. Ils touchent l'ensemble des milliers de sociétés qui échangent avec le Royaume-Uni. C'est aussi un enjeu de sécurité pour l'Europe confrontée à la pression migratoire. Ils touchent donc à ce que nous voulons tous pour l'Europe : la paix et la prospérité.

Depuis près d'un quart de siècle, le « lien fixe » a apporté aux échanges économiques entre le continent

et le Royaume-Uni une fiabilité et une régularité unique au monde. Il a transformé ce qui était au départ un réseau binational à l'intérêt touristique et culturel, en une puissante artère irriguant tout le continent. Cette route nouvelle tracée par le tunnel vivra au-delà du Brexit. De la façon dont elle restera « sans friction » dépendront des échanges économiques représentant des milliers d'emplois. D'elle dépend une partie de la

vitalité de notre continent. Le tunnel sous la Manche doit rester le symbole de la construction européenne.

Jacques GOUNON

Ancien élève de l'École Polytechnique et Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, il est depuis 2005 Président-Directeur général de Getlink (ex-Eurotunnel).

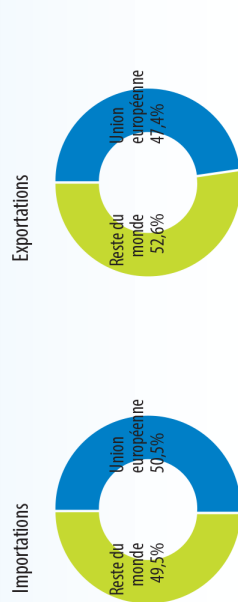
Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site :
www.robert-schuman.eu

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN

LA FONDATION ROBERT SCHUMAN, créée en 1991 et reconnue d'utilité publique, est le principal centre de recherches français sur l'Europe. Elle développe des études sur l'Union européenne et ses politiques et en promeut le contenu en France, en Europe et à l'étranger. Elle provoque, enrichit et stimule le débat européen par ses recherches, ses publications et l'organisation de conférences. La Fondation est présidée par M. Jean-Dominique GIULIANI.

Le Royaume-Uni et l'Union européenne - Échanges économiques

Commerce (2016) du Royaume-Uni



Le Royaume-Uni dans le commerce intra-communautaire

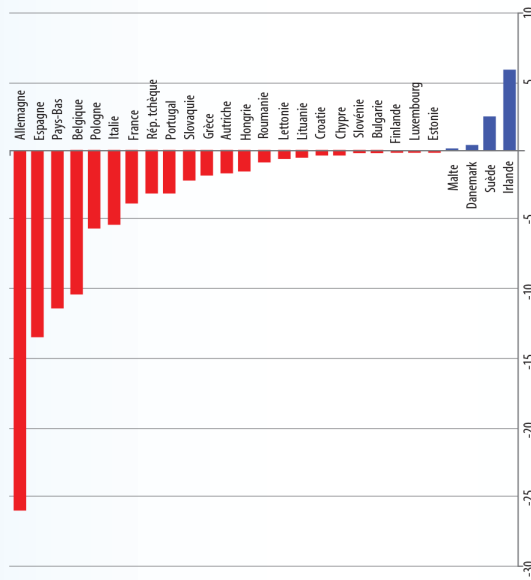


Le Royaume-Uni dans le commerce extra-communautaire

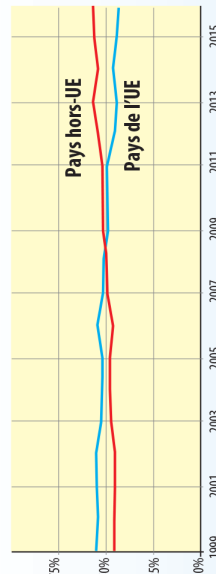


Sources : Eurostat ; Office for National statistics, *The Pink book 2017*.

Balance commerciale avec les autres pays de l'Union européenne, milliards de Livres, 2016

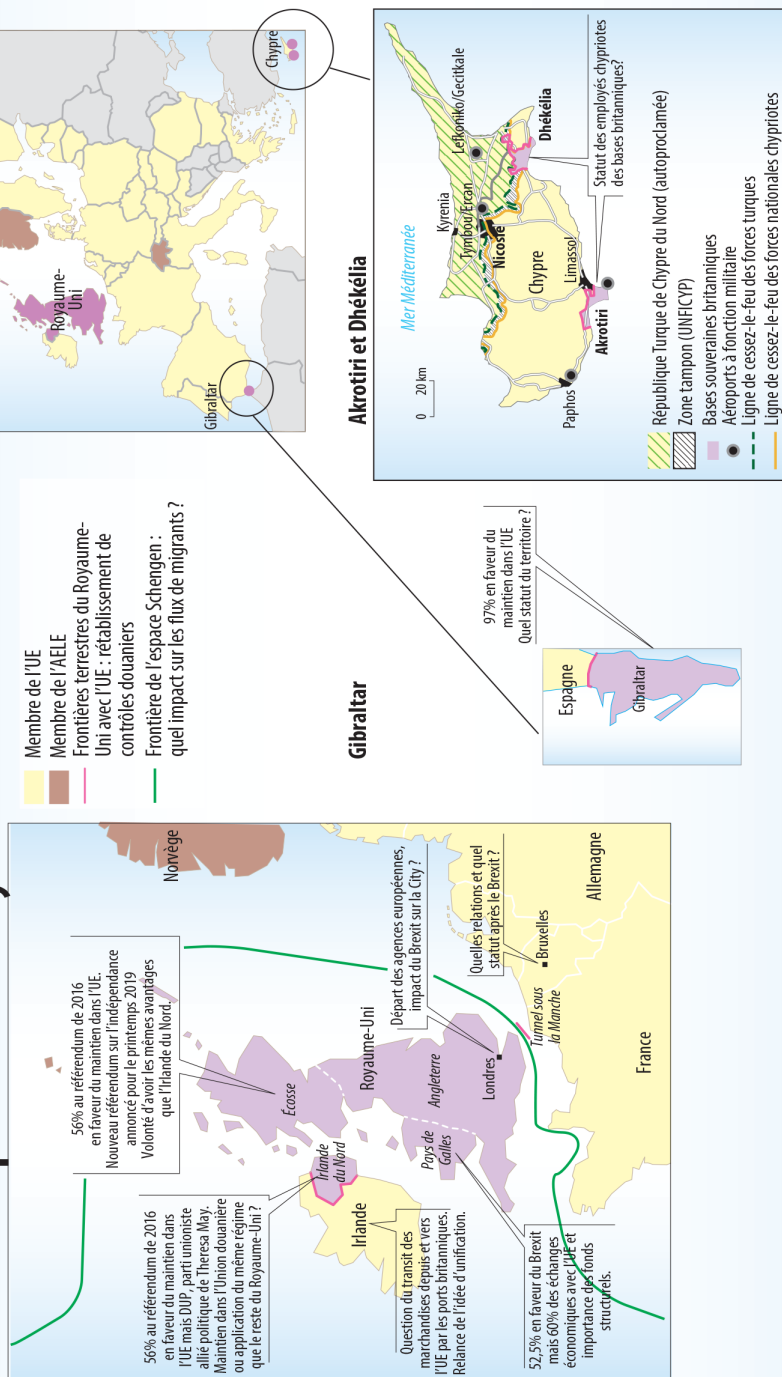


Évolution des échanges commerciaux



Pascal Ordrer pour la Fondation Robert Schuman, janvier 2018, © FR.

Conséquences économiques du retour des frontières entre l'Union européenne et le Royaume-Uni



Pascal Order pour la Fondation Robert Schuman, janvier 2018, © FRS.