



Retombées économiques du Tunnel sous la Manche dans l'UE

Analyse de la valeur économique
du trafic de marchandises via
le Tunnel sous la Manche entre
le Royaume-Uni et les pays
européens.

Juin 2018



Sommaire

05	Introduction	33	Aperçus pays
07	Résumé	37	Annexe
09	Analyse des échanges commerciaux		
13	Études de cas		

Préambule



Peter Arnold

Associé, Conseil économique, EY

En 2016, EY a publié un rapport intitulé *Retombées économiques de la Liaison Fixe transmanche* axé sur le rôle du Tunnel sous la Manche comme élément de soutien des échanges commerciaux et des activités économiques au Royaume-Uni. Le rapport a été très bien accueilli et deviendra une référence de poids dans un monde post-Brexit.

Ce nouveau rapport s'appuie sur l'analyse précédente et examine l'importance du Tunnel sous la Manche pour les économies des autres pays membres de l'UE. Il présente l'influence diverse et les retombées économiques du Tunnel sous la Manche dans l'UE et démontre le rôle vital du Tunnel dans le transport des biens, du fret et des passagers entre le continent européen, le Royaume-Uni et l'Irlande.

Chaque année, plus de 1,6 million de camions¹ transportant des marchandises transitent dans les deux sens par le Tunnel sous la Manche entre le Royaume-Uni et l'UE. Plusieurs secteurs industriels clés dépendent du Tunnel sous la Manche pour obtenir un accès fiable et rapide aux marchés, depuis les secteurs automobile et pharmaceutique jusqu'à l'agroalimentaire, alors que les marchandises acheminées vers le marché britannique proviennent de France ou de plus loin, comme la Turquie.

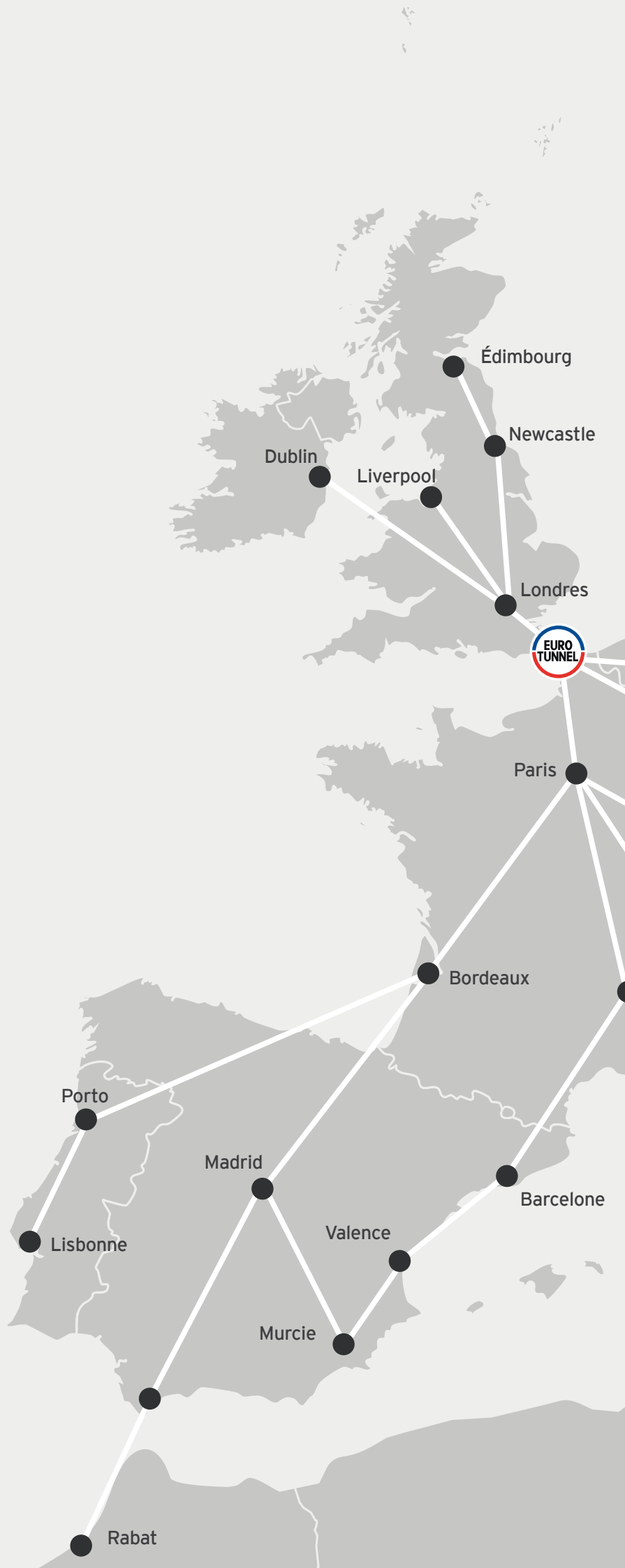
Le Tunnel sous la Manche a permis le développement de nouveaux marchés et modèles commerciaux désormais indispensables à notre vie quotidienne. Au cours des 25 dernières années, les attentes des consommateurs ont considérablement évolué, avec une demande croissante de livraisons « express » dans la plupart des secteurs.

Depuis le début de son exploitation en 1994, le Tunnel sous la Manche a évolué pour devenir un lien de transport crucial pour le marché européen intégré. Grâce à une traversée fiable et fréquente de 35 minutes entre Folkestone et Calais, le Tunnel sous la Manche reste le moyen de transport le plus compétitif pour les échanges de marchandises.

Le Tunnel sous la Manche a également joué un rôle essentiel dans le renforcement des liens culturels significatifs entre le Royaume-Uni et le continent européen : chaque année, plus de 4,5 millions de touristes britanniques empruntent le Tunnel sous la Manche pour visiter l'Europe et soutiennent donc les secteurs des services, des loisirs et de l'hôtellerie, de l'agroalimentaire des pays qu'ils visitent.

Le Brexit sera certainement synonyme d'un bouleversement des relations économiques et politiques entre le Royaume-Uni et l'UE, mais le Tunnel sous la Manche conservera un rôle clé de facilitateur des liens économiques et culturels entre les deux.

¹ Données The Channel Tunnel Group Limited





Introduction

En 2016, EY a été commandité pour analyser les retombées économiques du Tunnel sous la Manche au Royaume-Uni à travers ses services de fret (c.-à-d. les Navettes Camions et le service de fret ferroviaire).²

Notre rapport s'appuyait sur une combinaison de recherches primaires et secondaires, notamment une enquête auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche.³

En mai 2016, Ipsos MORI (en collaboration avec EY) a mené une enquête auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche. Un échantillon couvrant toute l'Europe et issu de la liste des clients du Tunnel sous la Manche a été sélectionné au hasard et a répondu par téléphone à des questions préalablement envoyées par e-mail. 205 entretiens ont été menés, soit environ 20 % des volumes du service des Navettes Camions. Les renseignements recueillis comprenaient des données sur le volume, la valeur et le type de marchandises transportées via le Tunnel sous la Manche en 2014, ainsi que l'origine et la destination de ces marchandises.

du Tunnel sous la Manche. Les résultats de l'enquête ainsi que le périmètre des questions posées étaient suffisamment larges pour décrire l'impact du Tunnel sous la Manche sur les économies européennes et ont donc servi à l'élaboration de ce rapport.

En 2017, EY a de nouveau été commandité pour réaliser une analyse plus approfondie des flux d'échanges commerciaux clés entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe, en s'appuyant sur les données actualisées le cas échéant, et en examinant particulièrement la valeur économique que le Tunnel sous la Manche apporte aux économies européennes via ses services de fret. Cette dernière analyse s'appuie sur l'enquête de 2014 comme référence, les études sur le Tunnel sous la Manche confirmant que la composition des biens transportés devrait être globalement stable et ne risque pas de varier de manière significative sur une période de deux ans.

L'analyse évalue les échanges commerciaux en termes de volume et de valeur, tout en étant centrée sur ce dernier critère qui se révèle plus pertinent pour les comparaisons des échanges commerciaux à l'échelle internationale. Sauf indication contraire, tous les chiffres correspondent aux prix en euros en 2016.

Dans le cadre de cette nouvelle étude, EY a également fait appel à des clients du Tunnel sous la Manche de plusieurs pays et secteurs pour valider et actualiser l'analyse. Cela a permis de mieux comprendre le rôle du Tunnel sous la Manche au sein de leur modèle d'exploitation, de comprendre les raisons de leur choix en faveur de ce moyen de transport pour leurs produits et de considérer les obstacles qui risquent d'entraver leurs relations commerciales avec le Royaume-Uni post-Brexit.⁴

Ce rapport présente en outre les résultats de notre analyse, à savoir :

- ▶ La valeur totale des importations et des exportations via le Tunnel sous la Manche en 2016, y compris la répartition sectorielle et géographique de ces échanges ;
- ▶ Les éléments moteurs et les avantages du transport de fret et de passagers via le Tunnel sous la Manche, notamment les gains de temps et l'optimisation des coûts ; et
- ▶ Plusieurs études de cas qui soulignent la valeur et la composition des échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et certains pays et secteurs clés.

Conformément aux bonnes pratiques, l'analyse figurant dans ce rapport ainsi que la méthodologie et l'approche adoptées ont également fait l'objet d'une évaluation indépendante par le professeur L. Alan Winters, Directeur de l'observatoire des politiques commerciales du Royaume-Uni (UK Trade Policy Observatory) et professeur d'économie à l'université du Sussex.

Principaux services du Tunnel sous la Manche


			Clients
Navettes	Navettes Passagers		Passagers voitures et autocars
	Navettes Camions		Transporteurs de marchandises par camions
Rail	Eurostar		Eurostar
	Trains de marchandises		Opérateur fret ferroviaire

L'enquête comprenait des questions d'ordre qualitatif sur les motifs justifiant l'utilisation du Tunnel plutôt que d'autres modes de transport, ainsi que sur l'impact des perturbations de service

² <https://www.getlinkgroup.com/uploadedFiles/assets-uk/the-channel-Tunnel/EY-Channel-Tunnel-UK.pdf>

³ Enquête réalisée par Ipsos MORI en collaboration avec EY. L'échantillon de clients sondés couvrait toute l'Europe et représentait 20 % des volumes du service de Navettes Camions du Tunnel sous la Manche

⁴ Les résultats de l'enquête ont servi à élaborer ce rapport ; l'anonymat des répondants a cependant été respecté afin de protéger leurs intérêts commerciaux



« Ce rapport constitue un approfondissement important du précédent rapport d'EY sur la contribution du Tunnel sous la Manche à l'économie du Royaume-Uni. Cette analyse est basée sur le traitement méticuleux des données antérieures ainsi qu'issues d'autres sources, dans le but d'actualiser les informations de 2016 et de ventiler les effets en Europe.

Si de nombreux éléments d'information ont fait l'objet d'une extrapolation ou d'une estimation, les analystes ont pris soin de rester conservateurs et de s'aligner sur les nombreuses autres sources de données disponibles. Par conséquent, non seulement les chiffres détaillés figurant dans ce rapport sont réalistes, mais les conclusions générales tirées sont fiables. Tout au long de l'analyse, l'équipe a sans cesse remis en question ses résultats et a fait preuve de transparence sur le processus et sa fiabilité. Je suis convaincu que ce rapport constitue une base solide pour comprendre la contribution du Tunnel sous la Manche aux économies européennes, des deux côtés de la Manche. »

Prof. L. Alan Winters

Professeur d'économie, université du Sussex
Directeur, UK Trade Policy Observatory

Résumé

Exportations
européennes
vers le
Royaume-Uni

69,0 Mds €

Total
des échanges
commerciaux via
le Tunnel sous la
Manche

137,8 Mds €⁵

Importations
européennes
depuis le
Royaume-Uni

68,8 Mds €



Camions

1 641 638



Trains de marchandises

1 797



Autocars

53 623



Passagers via
Eurostar et Navettes

20 611 337



Voitures

2 610 242

⁵ La valeur du total des échanges commerciaux via le Tunnel sous la Manche comprend les échanges commerciaux depuis ou vers l'Irlande via le Royaume-Uni. Elle comprend également certains échanges commerciaux depuis des pays hors UE ou Royaume-Uni



Exportations
françaises vers le
Royaume-Uni

Valeur
(prix 2016)
% du total
des échanges
commerciaux

10,9 Mds €

26,7 %

Exportations
britanniques vers la
France

11,1 Mds €

41,6 %



Exportations
espagnoles vers le
Royaume-Uni

Valeur
(prix 2016)
% du total
des échanges
commerciaux

2,6 Mds €

11,8 %

Exportations
britanniques vers
l'Espagne

5,2 Mds €

34,4 %



Exportations
allemandes vers le
Royaume-Uni

Valeur
(prix 2016)
% du total
des échanges
commerciaux

15,0 Mds €

16,2 %

Exportations
britanniques vers
l'Allemagne

15,8 Mds €

33,7 %



Exportations
belges vers le
Royaume-Uni

Valeur
(prix 2016)
% du total
des échanges
commerciaux

13,0 Mds €

38,9 %

Exportations
britanniques
vers la Belgique

8,8 Mds €

28,8 %



Exportations
néerlandaises vers
le Royaume-Uni

Valeur
(prix 2016)
% du total
des échanges
commerciaux

8,4 Mds €

17,0 %

Exportations
britanniques vers les
Pays-Bas

4,5 Mds €

16,1 %

Exportations
d'autres
pays vers le
Royaume-Uni

Valeur
(prix 2016)

19,2 Mds €

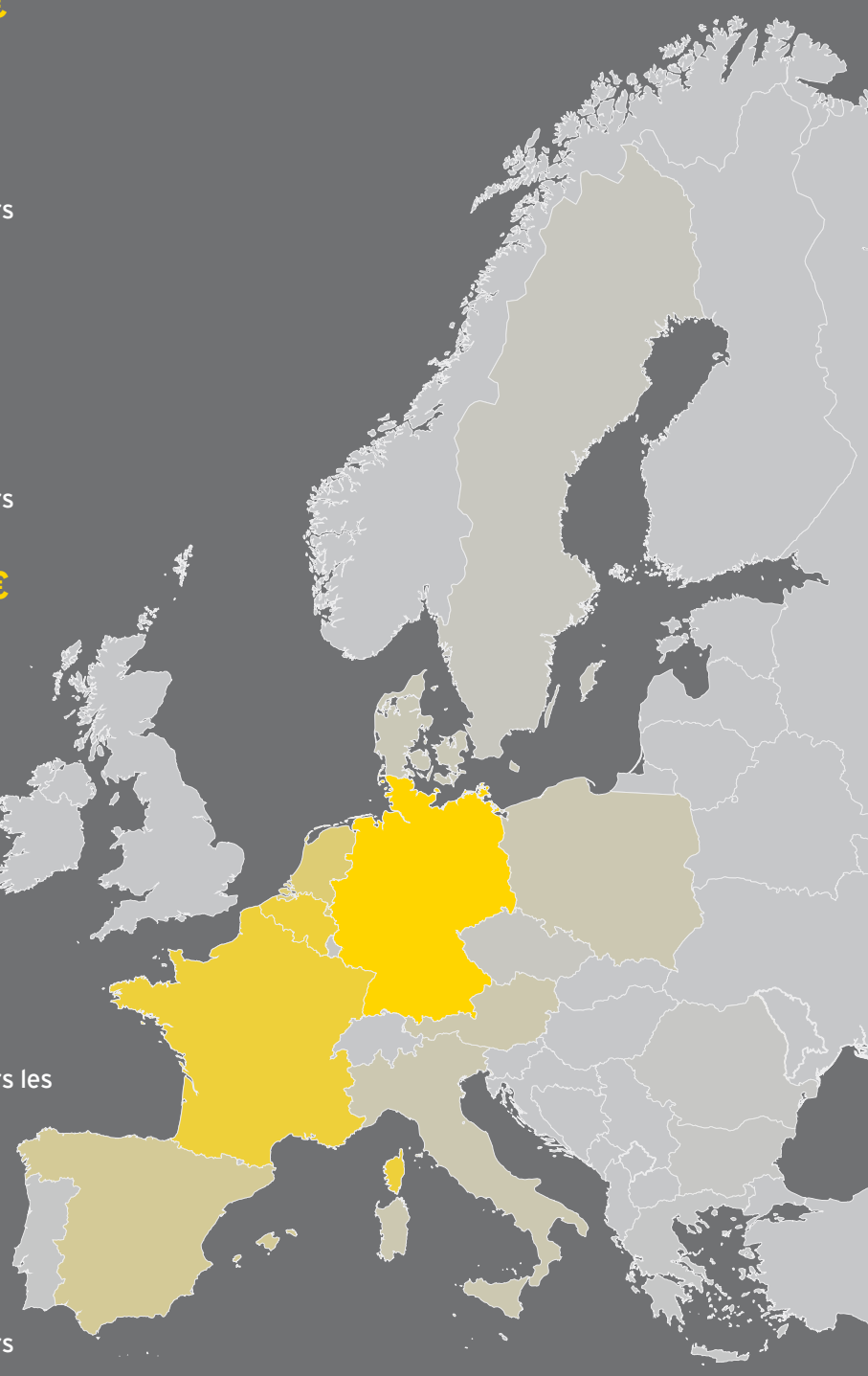
Exportations
britanniques vers
d'autres pays

23,5 Mds €

Échanges commerciaux avec le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche

0 Md €

30 Mds €



Analyse des échanges commerciaux

En 2016, le Tunnel sous la Manche a facilité les échanges commerciaux à hauteur de 138 Mds €⁶

En 2016, la valeur totale des échanges commerciaux passant par le Tunnel sous la Manche représentait 26 % du total des échanges entre le Royaume-Uni et l'UE

Le Royaume-Uni est le deuxième partenaire commercial de l'UE27, derrière les États-Unis.⁷ Destination de 7 % des exportations de l'UE27 en termes de valeur, il soutient l'activité de plusieurs économies régionales et nationales en Europe,⁸ et donc l'emploi direct et indirect des exportateurs au sein des chaînes d'approvisionnement.

Le Tunnel sous la Manche facilite la croissance des exportations de l'UE en permettant un accès performant, rapide et fiable au Royaume-Uni, comme nous l'indiquent les entretiens menés avec les clients du Tunnel sous la Manche.⁹ Le Tunnel sous la Manche a pu se développer dans cet environnement connecté grâce à la suppression des barrières non tarifaires et à l'efficacité des contrôles frontaliers et douaniers.

En 2016, la valeur totale des exportations de l'UE vers le Royaume-Uni via le Tunnel était de 69,0 Mds €

Soit 21 % de la valeur totale des exportations de l'UE vers le Royaume-Uni. La catégorie de produits exportés la plus importante était les services de fret postal et de messagerie rapide (24,6 Mds €), suivie par l'informatique et l'électronique (10,2 Mds €), le matériel de transport, dont la production et le commerce de détail des pièces automobiles (6,6 Mds €), et les textiles, vêtements et produits en cuir (5 Mds €).

Le Tunnel sous la Manche est essentiel au transport des produits de grande valeur (p. ex., les produits pharmaceutiques) et urgents (p. ex., pièces automobiles).



Les services de fret postal et de messagerie rapide représentent la plus grande part des importations et des exportations depuis l'UE. La nature précise des biens échangés dans ce secteur varie grandement et il est difficile de quantifier les échanges. Une analyse approfondie du rôle croissant de ce secteur dans le soutien de certaines économies est présentée dans ce rapport. Dans le rapport, l'analyse par pays est centrée sur d'autres secteurs qui contribuent largement à la réussite économique des pays et qui s'appuient également sur le Tunnel sous la Manche pour le transport vers et depuis le Royaume-Uni.

⁶ Le rapport antérieur démontrait dans quelle mesure le Tunnel sous la Manche facilitait les échanges commerciaux à hauteur de 113,5 Mds € en 2014 (91,4 Mds £ au taux de change moyen de 1 £ = 1,2411 € en 2014), soit 22 % des importations et 30 % des exportations entre le Royaume-Uni et l'UE. En 2016, les échanges commerciaux facilités par le Tunnel sous la Manche représentaient 138 Mds € (les données du total des échanges commerciaux comprennent certainement une proportion insignifiante d'échanges extra-UE ou en transit via le Royaume-Uni vers ou depuis l'Irlande). La hausse de valeur s'explique en partie par une hausse du volume des navettes (15 %) via le Tunnel sous la Manche depuis 2014, et par les effets de l'inflation (14 %), notamment sur les fluctuations monétaires. La composition des échanges via le Tunnel devrait s'être stabilisée sur les deux dernières années. Par conséquent, les données collectées en 2014 sur la composition des échanges via le Tunnel ont été extrapolées pour refléter le nombre de camions qui ont emprunté le Tunnel sous la Manche en 2016. Le fret ferroviaire a affiché des variations significatives au cours de cette période ; de nouvelles données ont donc été collectées

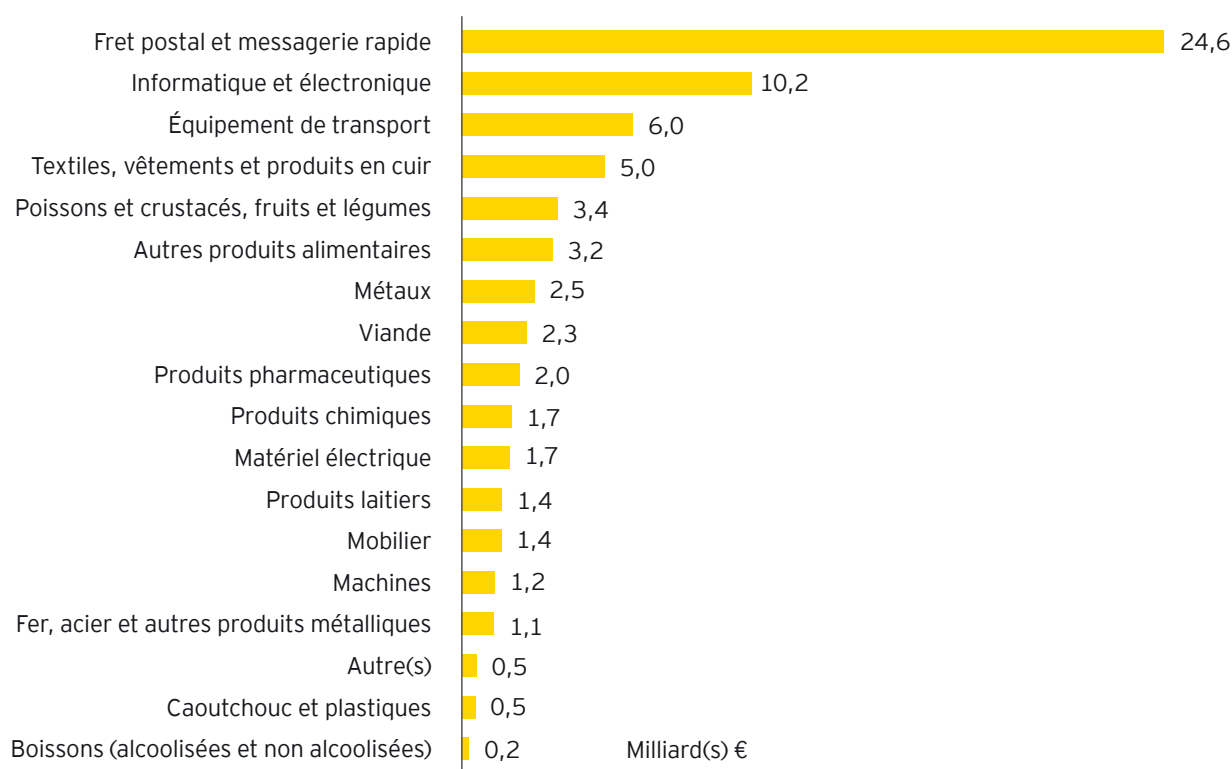
⁷ <https://fullfact.org/europe/uk-eu-trade/>

⁸ Eurostat 2016

⁹ 90 % des répondants à l'enquête EY & Ipsos Mori utilisent le Tunnel sous la Manche pour la rapidité de transport, 56 % pour la fréquence et 54 % pour la flexibilité

Figure 1 : Valeur des exportations européennes vers le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche en 2016, par produit

Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY



Le Tunnel sous la Manche fait partie intégrante du processus de production « juste-à-temps », « juste en séquence »

Le transport de nombreuses marchandises appartient à un processus de production plus vaste dit « juste-à-temps », « juste en séquence ». Les fabricants utilisent des chaînes d’approvisionnement internationales de plus en plus complexes. Ces modèles opérationnels s’appuient sur une infrastructure de transports sécurisée, fiable et ponctuelle. Le Tunnel sous la Manche joue un rôle clé pour aider les entreprises à construire leur modèle opérationnel qui s’appuie sur un processus performant et optimisé.

L’amélioration de la logistique et des infrastructures de transports a engendré une hausse de la concurrence pour les sociétés opérant en Europe, car les consommateurs peuvent acheter leurs articles à l’étranger, à des milliers de kilomètres, et à un meilleur prix. De ce fait, les sociétés européennes ont cherché à optimiser leurs chaînes d’approvisionnement pour rester concurrentielles. C’est le cas surtout du transport transfrontalier

des produits semi-finis et des composants avant le dernier stade du processus de production. Cette interconnexion signifie que les relations commerciales entre le Royaume-Uni et l’UE sont de plus en plus complexes, avec des sociétés à la fois importatrices de composants et exportatrices de produits finis. Ainsi, les économies du Royaume-Uni et de l’UE sont étroitement liées.

L’agroalimentaire représente près de 10,5 Mds € des exportations européennes vers le Royaume-Uni et via le Tunnel sous la Manche, soit la deuxième plus grande catégorie, derrière les services de fret postal et de messagerie rapide. En 2016, 30 % du total des aliments consommés au Royaume-Uni étaient importés de l’UE, et 49 % étaient produits localement.¹⁰

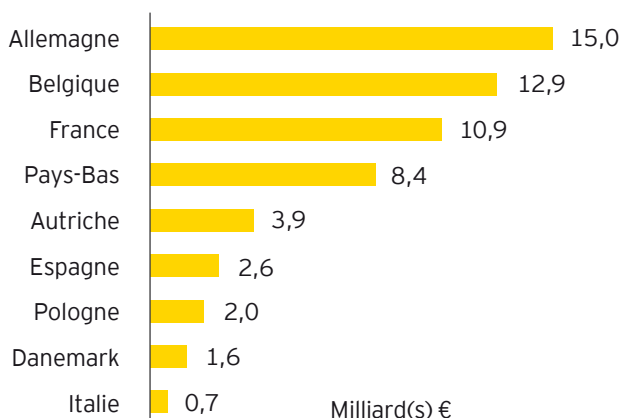
¹⁰ HMRC 2016, <https://www.gov.uk/government/publications/food-statistics-pocketbook-2017/food-statistics-in-your-pocket-2017-global-and-uk-supply>

La majorité des échanges UE-Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche s'effectue avec les pays voisins du Royaume-Uni, à savoir la France ou la Belgique, ou avec des pays reliés au Tunnel par des axes commerciaux, comme l'Espagne ou l'Allemagne.¹¹

Dans l'ensemble, la Belgique, la France et l'Allemagne totalisent 54 % des échanges commerciaux via le Tunnel sous la Manche.¹² Cependant, la portée du Tunnel sous la Manche s'étend sur toute l'Europe et notre analyse a déterminé que le Tunnel représente un axe commercial pour les pays d'Europe du Nord et de l'Est, dont le Danemark, la Pologne et la République Tchèque.

Figure 2 : Valeur des exportations européennes vers le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche en 2016, par pays

Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY



Outre son rôle dans les relations commerciales, le Tunnel sous la Manche est un axe routier pratique et rapide pour les touristes britanniques qui visitent le continent européen, ainsi que pour les citoyens européens qui visitent le Royaume-Uni. En 2017, environ 21 millions de passagers ont voyagé via le Tunnel sous la Manche, soit près de 57 000 passagers par jour. Parmi eux, 10,3 millions ont traversé la Manche en Eurostar.¹³

La gestion de stock « juste-à-temps » (JAT) est le processus de commande et de réception du stock pour la production et les ventes aux clients uniquement lorsque cela devient nécessaire et pas avant. La société ne détient donc pas de stocks de secours et opère avec des faibles niveaux de stock, d'où une baisse des coûts liée à une hausse de l'efficacité et une diminution des rebuts. Le processus « juste en séquence » (JES) découle de ce concept : le fournisseur veille également à l'exactitude de la séquence des modules nécessaires.

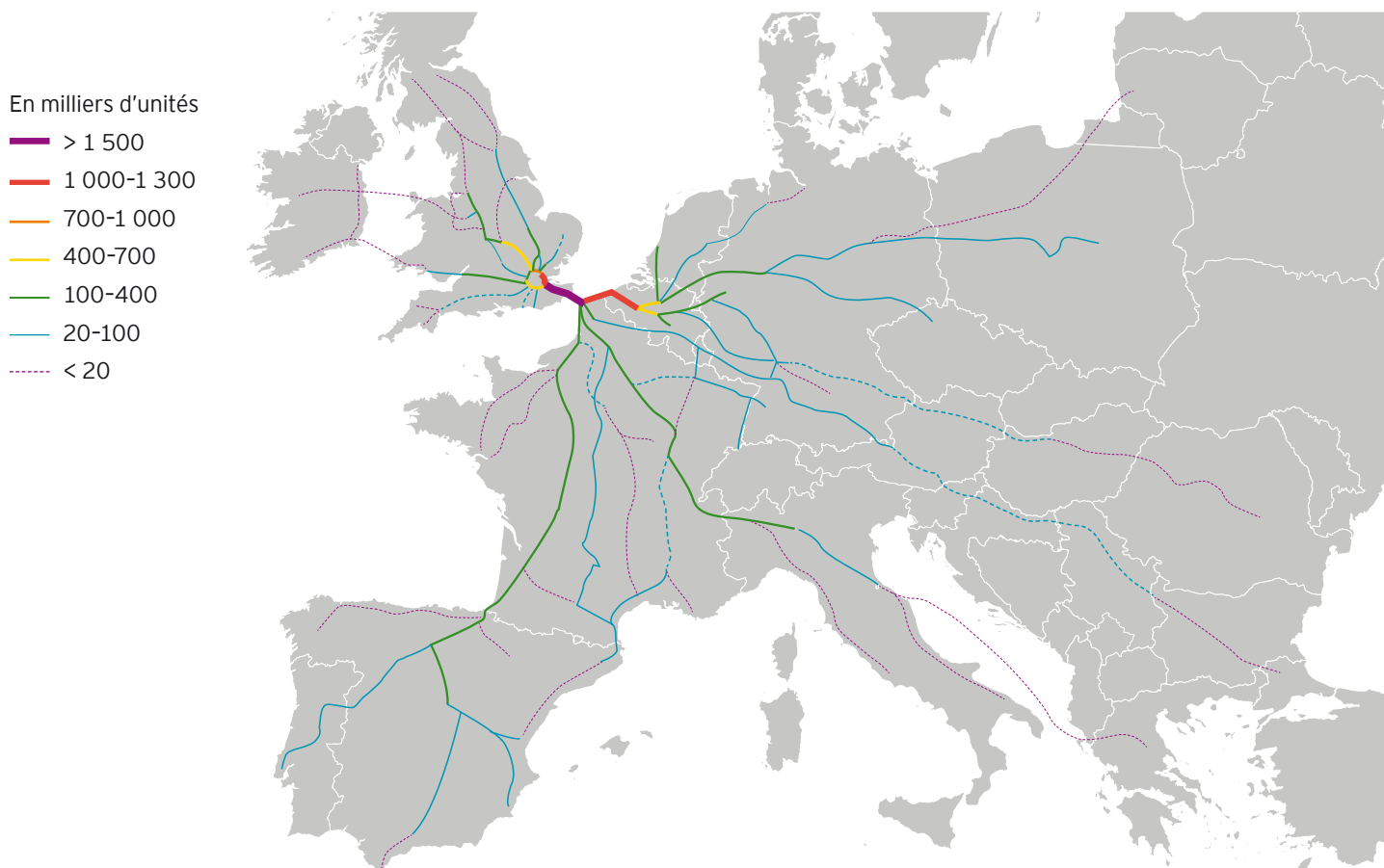
¹¹ Les échanges commerciaux espagnols avec le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche transitent généralement par le centre de l'Europe, via Pampelune, Bordeaux et l'Ouest de la France. La plupart des échanges commerciaux allemands transitent par la Belgique et les Pays-Bas avant d'atteindre leur destination

¹² Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY, valeur totale des échanges commerciaux dans les deux directions

¹³ The Channel Tunnel Group

Figure 3 : Principaux axes de transport routier via le Tunnel sous la Manche

Source : JMJ Conseil



Le Tunnel sous la Manche soutient les axes commerciaux dans toute l'Europe (Est-Ouest et Nord-Sud)

Axes routiers empruntés sur le continent européen :

- 52 %** du trafic du Tunnel sous la Manche emprunte la E40 via Gand
- 20 %** emprunte la A26
- 10 %** la A25, Dunkerque-Lille
- 11 %** la A16 au-delà de Boulogne

Axes de routiers empruntés au Royaume-Uni :

- 54 %** du trafic emprunte la M25 via le Tunnel/pont de Dartford
- 15 %** du trafic en direction du nord emprunte la M25 via Heathrow
- 35 %** des véhicules qui transitent par le Tunnel sous la Manche empruntent la M1

France



Le Tunnel sous la Manche soutient les relations commerciales et culturelles uniques entre le Royaume-Uni et la France



La France et le Royaume-Uni ont noué des liens commerciaux solides. En 2016, le montant des échanges commerciaux entre la France et le Royaume-Uni était de 67,4 Mds €, à savoir 40,8 Mds € d'exportations de la France vers le Royaume-Uni et 26,6 Mds € du Royaume-Uni vers la France. Unique lien fixe avec le continent européen, le Tunnel sous la Manche transporte une part significative de ces échanges: 27 % des exportations françaises vers le Royaume-Uni (en valeur) et 42 % des importations françaises en provenance du Royaume-Uni. En termes de valeur, la direction des flux de marchandises entre le Royaume-Uni et la France est similaire (voir tableau 1), indiquant que les échanges commerciaux qui transitent par le Tunnel sous la Manche bénéficient aux deux pays.

En 2016, 22,0 Mds € d'échanges commerciaux directs ont transité par le Tunnel sous la Manche entre la France et le Royaume-Uni. Ce résultat se compose des échanges dans plusieurs secteurs, les plus importants en termes de valeur étant le matériel de transport, les produits chimiques et le matériel électrique. Le secteur des services de fret postal et de messagerie rapide est également important pour la France. En 2016, la France était le plus grand importateur et exportateur via le Tunnel sous la Manche dans ce secteur, avec 5,8 Mds € et 4,0 Mds € respectivement. Le Tunnel sous la Manche soutient également d'autres secteurs plus modestes mais tout aussi importants, qui contribuent à la diversité économique française, notamment le matériel de transport (1,2 Md € d'exportations), le matériel électrique (1,0 Md € d'exportations) et les produits pharmaceutiques (0,6 Md € d'exportations).

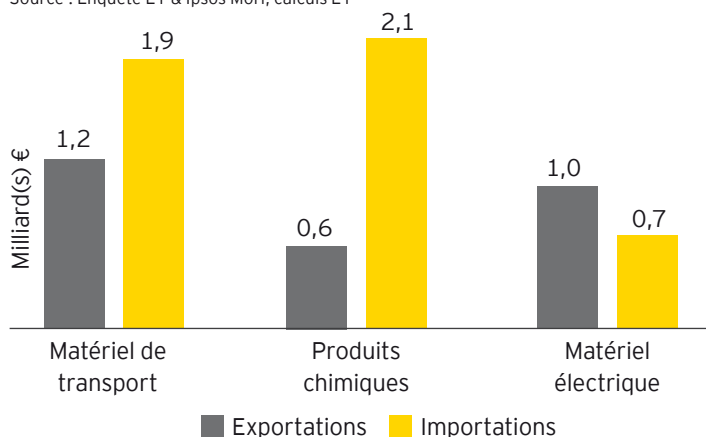
Tableau 1 : Échanges commerciaux entre la France et le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche

Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY

Échanges commerciaux France-Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche (2016) Valeur Mds € (prix 2016)	Échanges commerciaux France-Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche en % du total des échanges France-Royaume-Uni Valeur (prix 2016)
Exportations françaises vers le Royaume-Uni	10,9 26,7 %
Exportations britanniques vers la France	11,1 41,6 %

Figure 4 : Échanges commerciaux entre la France et le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche¹⁴

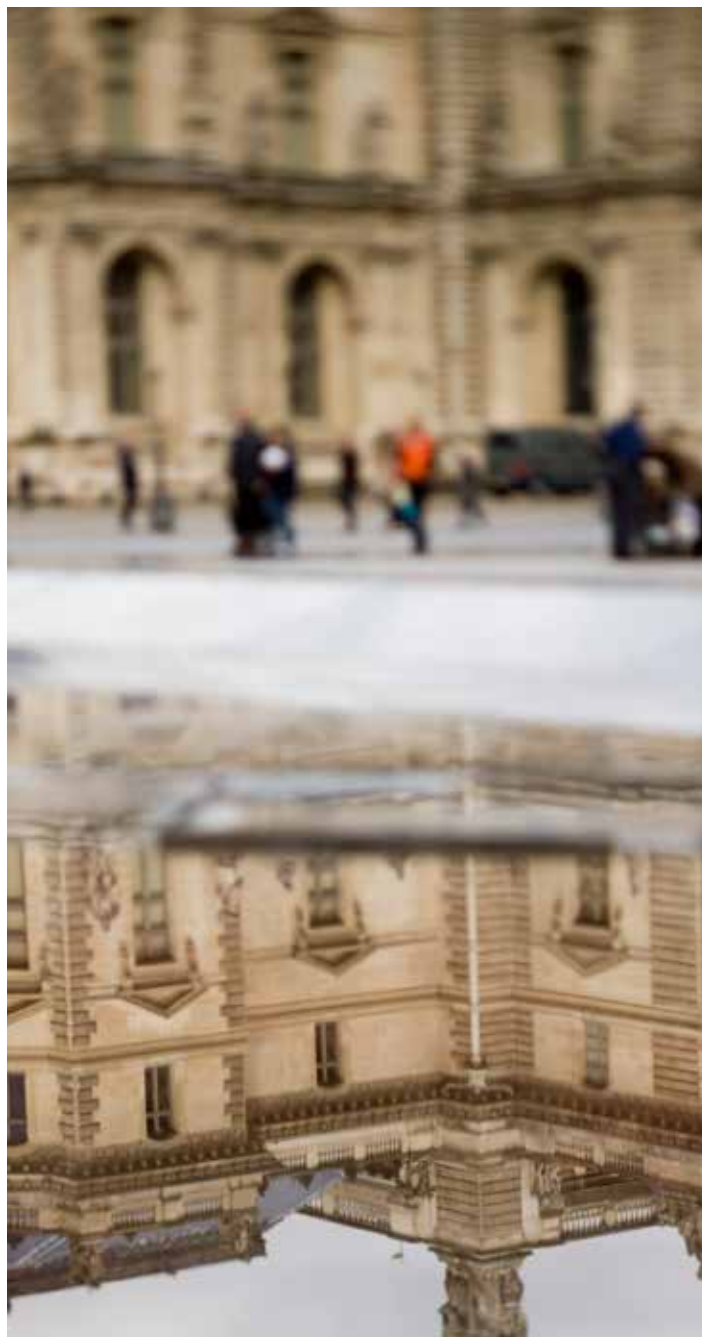
Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY



Les citoyens britanniques sont les visiteurs étrangers qui contribuent le plus à l'industrie du tourisme en France

La France reçoit plus de visiteurs internationaux que tout autre pays dans le monde, et le secteur du tourisme joue un rôle crucial dans le soutien de l'économie française.¹⁵ En 2016, la France a reçu plus de 82 millions de visiteurs. L'analyse du gouvernement français montre que les visiteurs proviennent en majorité du Royaume-Uni, avec 12 millions de visiteurs représentant 15,4 % des touristes étrangers séjournant en France.¹⁶

Selon l'enquête sur les passagers internationaux de 2016, 65 % des visites en provenance du Royaume-Uni vers la France étaient des vacances, un adulte sur cinq ayant séjourné en France au cours des cinq dernières années.¹⁷ Les voyages d'affaires représentaient environ 900 000 visites (11 %), faisant de la France la destination la plus populaire chez les voyageurs d'affaires britanniques en Europe.¹⁸



¹⁴ Les services de fret postal et de messagerie rapide ont été exclus de la répartition du produit par pays car le contenu des expéditions n'était pas connu. Ce secteur fait l'objet d'une analyse indépendante ultérieure

¹⁵ https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/4p-DGE/2017-06-4p-N71-EVE-ENGLISH.pdf

¹⁶ https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/4p-DGE/2017-06-4p-N71-EVE-ENGLISH.pdf. Remarque : Chiffres ONS de l'IPS 2016

¹⁷ Suivies des visites de membres de la famille et d'amis (18 %)

¹⁸ ONS IPS 2016

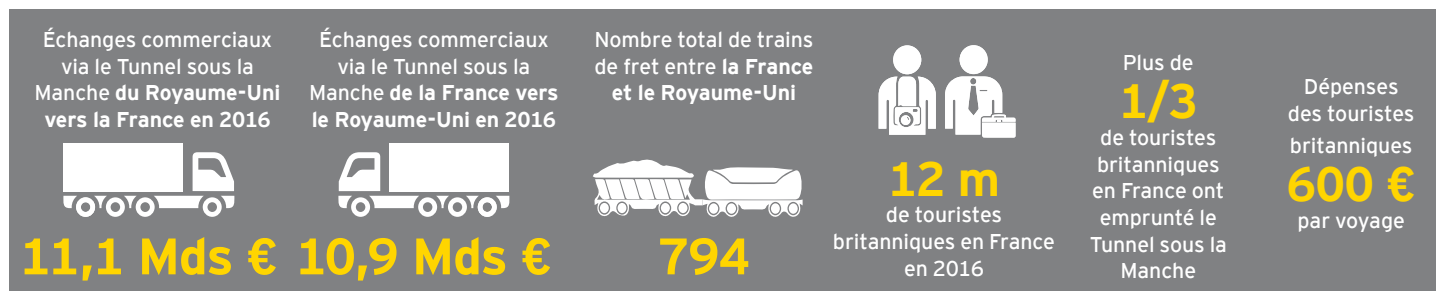
On estime que le marché du tourisme en France représente actuellement près de 8 % du PIB et soutient deux millions d'emplois (8 % de l'emploi total).¹⁹ Les touristes britanniques en vacances en France dépensent en moyenne 600 € à chacune de leurs visites, soit plus de 75 € par nuitée et un total de 2,7 Mds € en 2016.²⁰ Les visites de loisirs génèrent d'autres activités économiques dans les chaînes d'approvisionnement du secteur du tourisme et de l'hôtellerie. Par exemple, les dépenses directes initiales dans les restaurants et les attractions culturelles génèrent de plus grandes dépenses des sociétés auprès de leurs propres fournisseurs dans plusieurs secteurs, notamment le commerce de détail et la production, le transport, voire le bâtiment. Ces dépenses encouragent également l'emploi dans ces secteurs, et l'activité économique associée générée par ces salariés.

Le Tunnel sous la Manche facilite le transport rapide des voyageurs entre la France et le Royaume-Uni pour les loisirs et les affaires. Il joue donc un rôle clé dans le soutien des secteurs du tourisme et de l'hôtellerie français.²¹ Plus d'un tiers des visiteurs britanniques qui séjournent en France empruntent le Tunnel sous la Manche,²² qui leur permet de voyager de Folkestone à Calais en 35 minutes à peine. En 2016, le total des dépenses directes des touristes britanniques qui se sont rendus en France via le Tunnel sous la Manche était de 1,5 Md €. Ce montant est l'équivalent de la valeur totale des exportations de matériel de transport français vers le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche.

Le Tunnel sous la Manche soutient les exportations du secteur brassicole français vers le Royaume-Uni

En 2016, le secteur brassicole français soutenait l'emploi de 61 000 personnes, soit 3,9 Mds € de VAB.²³ Cette année-là, les exportations de ce secteur totalisaient 291 m €, sur les 4,7 Mds € d'exportations agroalimentaires vers le reste de l'UE. Le secteur affiche une croissance rapide grâce à l'essor de la bière artisanale (94 % des brasseries mondiales produisent de la bière artisanale).²⁴ La France compte actuellement 950 brasseries actives, soit plus du double par rapport il y a cinq ans.²⁵

Le Royaume-Uni est une destination d'exportation majeure de la bière produite en France, avec 15 % des exportations de bière française en 2016 (42 m €).²⁶ Le goût prononcé des Britanniques pour les bières spéciales a suivi l'augmentation de la production française. Le Tunnel sous la Manche permet la livraison rapide et le maintien des stocks des détaillants britanniques et du secteur de l'hôtellerie.

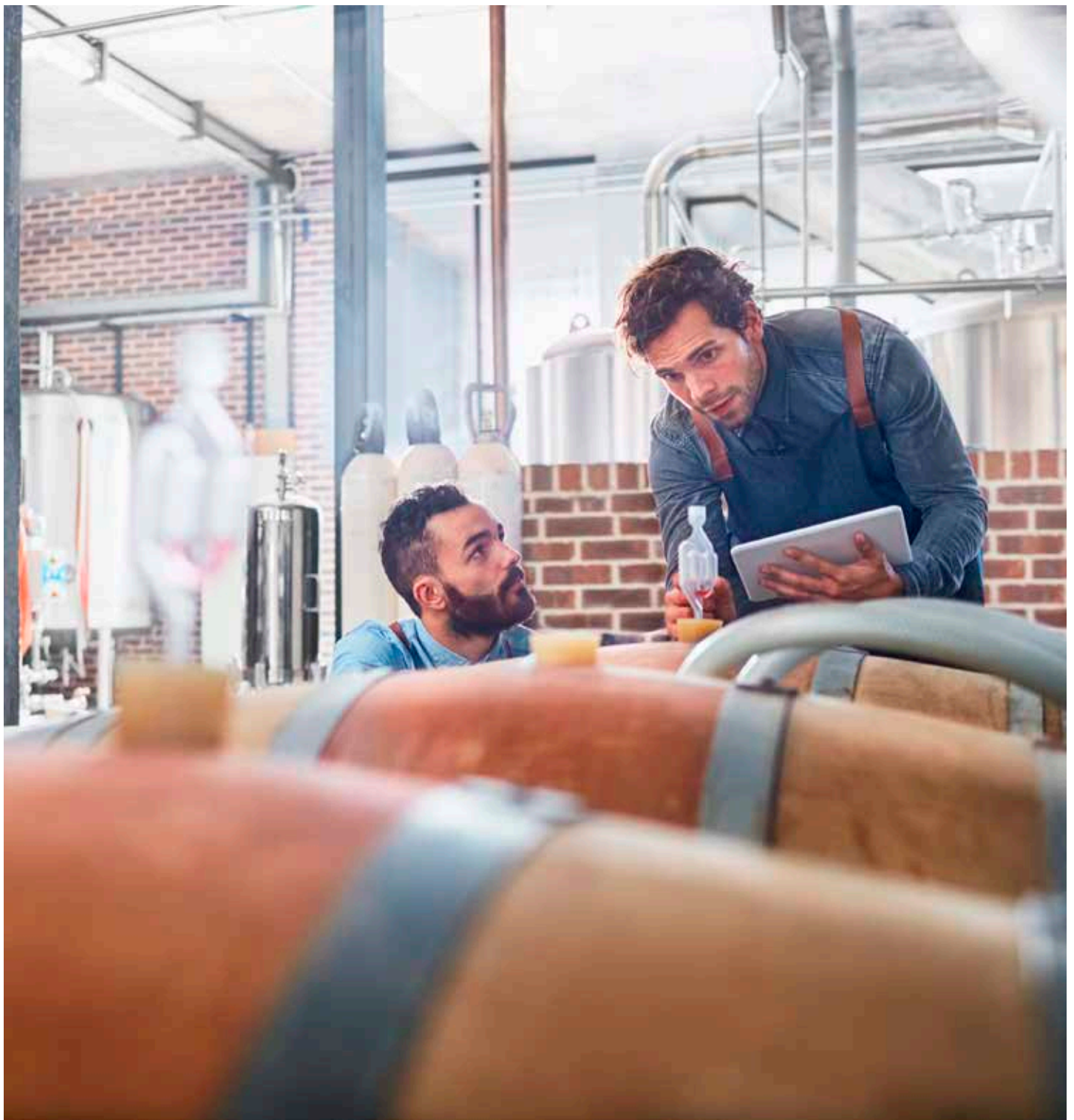


¹⁹ <https://www.ft.com/content/c968924e-7dc7-11e7-ab0-1-a13271d1ee9c>

²⁰ ONS IPS 2016, Dépenses totales par les vacanciers (2,7 Mds €) divisées par le nombre de visites (5,57 m) ou nombre de nuitées (44,3 m) ; les dépenses totales par tous les visiteurs britanniques atteignaient 4,5 Mds €

²¹ L'analyse de EY est centrée sur les échanges de biens via le Tunnel sous la Manche et ne tient donc pas compte des bénéfices dérivés du secteur des services associés à un flux de voyageurs d'affaires

²² ONS IPS 2016, sur 8,5 m de visites, 2,8 m en Eurostar via le Tunnel sous la Manche



En 2016, la France a exporté
1,7 Md €
 de boissons (alcoolisées et non
 alcoolisées) vers le Royaume-Uni

Plus de 500 000 travailleurs
 ETP dans la production
 d'aliments et de boissons,
 générant

35 Mds €
 de VAB

Plus de 600 000 travailleurs
 ETP dans le secteur
 des services relatifs à
 l'alimentation et aux boissons,
 générant

28 Mds €
 de VAB

Plus de 61 000 emplois
 dans le secteur brassicole,
 générant une VAB de

3,9 Mds €

²³ https://www.brewersofeurope.org/site/countries/figures.php?doc_id=668

²⁴ Zenith Global 2017 (nombre total de brasseries : 19 000)

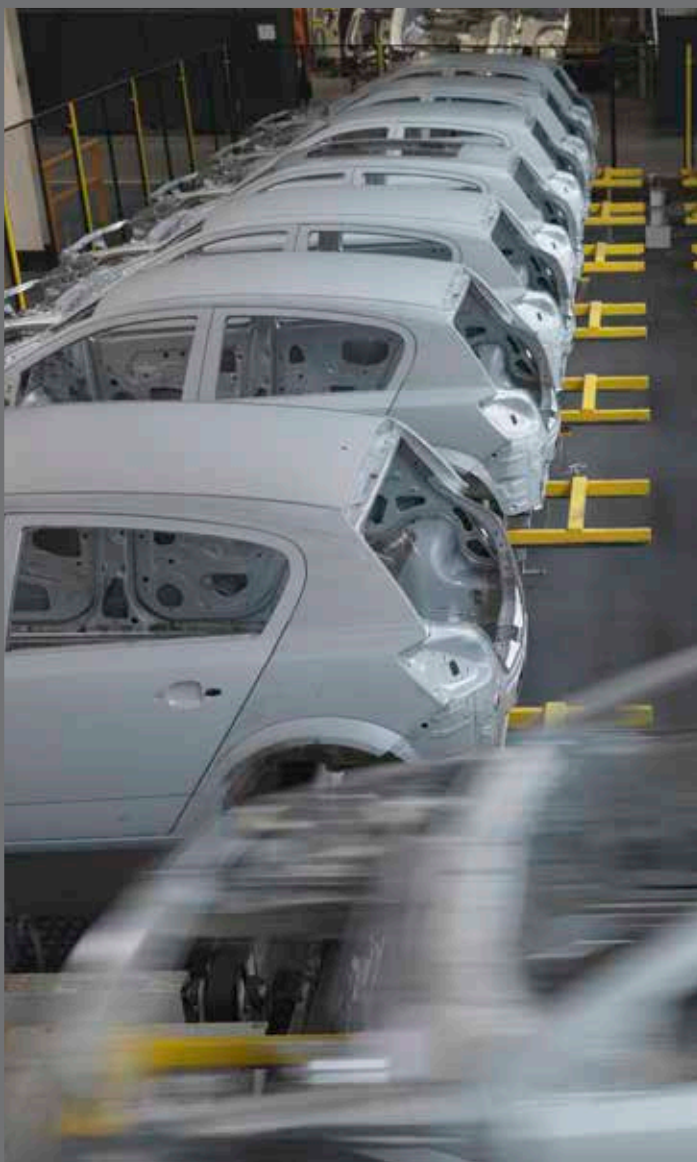
²⁵ <http://www.brewersofeurope.org/uploads/mycms-files/images/2016/publications/economic-report-countries/france.pdf>

²⁶ UN Comtrade 2016, le Royaume-Uni est précédé par l'Espagne (31 %), mais représente plus que la Belgique (11 %) et la Chine (8 %)

Allemagne



L'Allemagne exporte 15,0 Mds € de marchandises au Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche, dont 2,1 Mds € en lien avec l'industrie automobile



Le Royaume-Uni est le troisième plus grand marché d'exportations allemandes, représentant 92,8 Mds € en 2016.²⁷ L'Allemagne est également un marché important pour le Royaume-Uni qui importe 46,7 Mds € de marchandises en retour, soit un échange commercial total de 139 Mds €.

Le Tunnel sous la Manche est un canal important de ces échanges et transporte 16 % des exportations allemandes vers le Royaume-Uni (15,0 Mds €) et 34 % des exportations britanniques vers l'Allemagne (15,8 Mds €).

Tableau 2 : Échanges commerciaux entre l'Allemagne et le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche

Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY

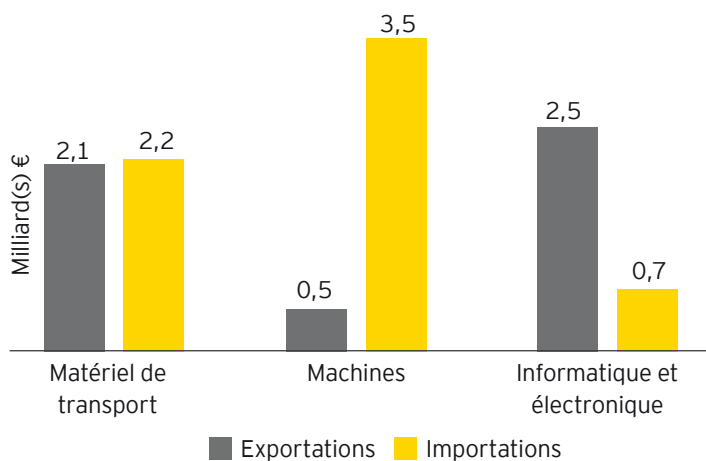
	Échanges commerciaux Allemagne-Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche Valeur Mds € (prix 2016)	Échanges commerciaux Allemagne-Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche en % du total des échanges Allemagne-Royaume-Uni Valeur (prix 2016)
Exportations allemandes vers le Royaume-Uni	15,0	16,2 %
Exportations britanniques vers l'Allemagne	15,8	33,7 %

La figure 5 présente les secteurs clés qui composent ces échanges : Matériel de transport, machines et informatique et électronique (totalisant 5,2 Mds € d'exportations depuis l'Allemagne et 6,4 Mds € d'importations).

²⁷ L'Allemagne est le plus grand exportateur mondial de marchandises, avec un total de 1,2 trillion € en 2016, dont 699 Mds € exportés vers les États membres de l'UE (Eurostat 2016)

Figure 5 : Échanges commerciaux entre l'Allemagne et le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche

Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY



Les exportations du secteur automobile allemand vers le Royaume-Uni soutiennent l'économie allemande

Quatrième plus grand constructeur automobile du monde, l'Allemagne jouit du plus grand secteur automobile en Europe.²⁸ En 2016, le matériel de transport a représenté 36 % des exportations allemandes vers le Royaume-Uni et 16 % des importations. Une voiture sur trois vendue au Royaume-Uni provient d'Allemagne.²⁹

Le Royaume-Uni a reçu 7,1 % (33,0 Mds €) du matériel de transport allemand exporté dans le monde en 2016, et est le second marché des ventes européennes d'Allemagne pour ces produits.³⁰ Le Tunnel sous la Manche a transporté 2,1 Mds € de ces exportations (6 % du total) ainsi que les importations allemandes à hauteur de 2,2 Mds € en provenance du Royaume-Uni.³¹ En outre, l'Allemagne a exporté 2,5 Mds € de biens informatiques et électroniques vers le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche (le plus grand secteur en termes de valeur), dont un volume significatif de ces produits est utilisé dans la production automobile.³²

Le Tunnel sous la Manche transporte 4,3 Mds € de pièces automobiles entre l'Allemagne et le Royaume-Uni, en termes de valeur

Le Tunnel sous la Manche joue un rôle crucial dans le soutien des relations commerciales automobiles entre le Royaume-Uni et l'Allemagne. Il facilite notamment le transport rapide de composants nécessaires au processus de production « juste-à-temps » (JAT) et « juste en séquence » (JES) de ce secteur.

En 2016, 2,1 Mds € des biens automobiles ont transités par le Tunnel sous la Manche entre l'Allemagne et le Royaume-Uni.³³ Selon les clients, le rôle clé du Tunnel sous la Manche comme axe commercial s'explique par la rapidité, la fiabilité et la sécurité de ses services.

- ▶ La **rapidité** est souvent au cœur de la ligne de production automobile. Une seule ligne de production peut traiter plusieurs pièces pour différents modèles. Un retard d'entrée dans la ligne de production d'une pièce risque donc de perturber la production de plusieurs modèles. Le trajet prévisible et régulier de 35 minutes via le Tunnel³⁴ permet aux fournisseurs de livrer des pièces automobiles de l'autre côté de la frontière dans les délais serrés associés à ce processus de production.
- ▶ La fréquence et la **fiabilité** du Tunnel sous la Manche permettent aux sociétés de transport de respecter les délais de livraison imposés par leurs clients, et donc d'optimiser la production (efficacité et simplicité) et la chaîne d'approvisionnement.
- ▶ Le Tunnel sous la Manche est également une méthode de transport de marchandises plus **sécurisée** que d'autres, comme les ferries, car il est moins exposé aux conditions météorologiques et aux problèmes liés aux migrants.

²⁸ Par unité produite, avec 6,1 m, derrière la Chine (28,1 m), les États-Unis (12,2 m) et le Japon (9,2 m)

²⁹ 2015 <https://www.vda.de/en/services/facts-and-figures/annual-figures/exports.html>

³⁰ La France est le plus grand marché (14 %) ; autres grands partenaires : les Pays-Bas (11 %), l'Italie (9 %) et l'Autriche (8 %) (Eurostat 2016)

³¹ Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY

³² Les services de fret postal et de messagerie rapide exportés de l'Allemagne vers le Royaume-Uni (4,2 Mds € en valeur) comprennent également un volume significatif de composants automobiles, dont des pièces de rechange pour le commerce de détail et des petits composants pour le processus de production

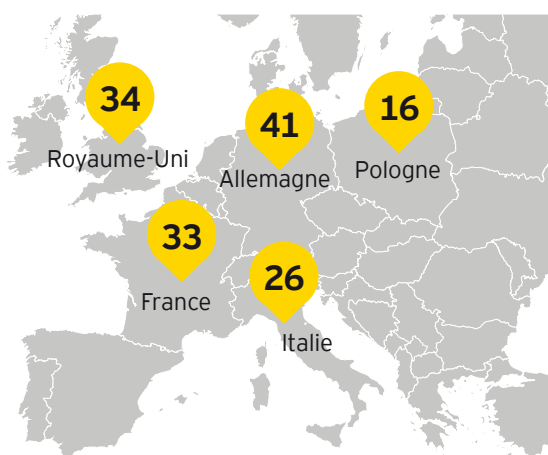
³³ Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY

³⁴ 90 minutes si l'on inclut l'attente, le chargement et le déchargement

Le Tunnel sous la Manche est au cœur de la relation commerciale automobile d'interdépendance entre l'Allemagne et le Royaume-Uni

Figure 6 : Usines de production et d'assemblage automobile en Europe

Source : ACEA 2016



L'Allemagne accueille près d'un cinquième des usines de production de moteurs et d'assemblage automobile en Europe, de loin le plus grand nombre pour un pays (41). Le Royaume-Uni arrive en seconde position (34). Un grand nombre de ces usines appartient à un réseau d'approvisionnement interconnecté et interdépendant en Europe et dans le monde.

Le rôle du Royaume-Uni dans le marché automobile allemand est double, car c'est non seulement un marché des ventes, mais également un facilitateur des exportations mondiales de l'Allemagne. En effet, le Royaume-Uni abrite plusieurs éléments de la ligne de production qui jouent un rôle dans la chaîne d'approvisionnement.

Étude de cas : Duvenbeck

Duvenbeck est une société de logistique qui s'intéresse principalement au transport dans les secteurs de l'automobile, des boissons et du plastique. Une large part de ses chargements sont en provenance ou à destination du Royaume-Uni, dont plus de 90 % via le Tunnel sous la Manche.

70 % de ses clients appartiennent au secteur automobile et lui confient le transport de matériel de production (pièces de presse et de moteur), dont BMW et Honda. Duvenbeck connaît donc parfaitement l'importance du facteur temps et des délais stricts de ce secteur. Selon les besoins JAT JES, Duvenbeck est tenue d'adhérer à des temps de transport de 36 à 48 heures et de répondre aux objectifs exigeants de ses clients : au moins 96 % des chargements doivent respecter les délais de livraison convenus.

Les options de transport à destination du Royaume-Uni sont réévaluées chaque année, et Duvenbeck a conclu que le Tunnel sous la Manche est la solution qui lui permet de maximiser sa vitesse moyenne. L'arrivée dans les délais des produits urgents et sensibles à l'évolution des prix, comme les pièces automobiles, sur les lignes de production de l'autre côté de la frontière permet d'atténuer les risques pour les activités de fabrication dans ce secteur. Grâce au Tunnel sous la Manche, Duvenbeck « **opère des véhicules avec deux chauffeurs, pour assurer la fiabilité des délais et réduire à 24 h maximum le délai de transport de Munich et Stuttgart vers les Midlands et vice-versa.** » (George Jaburg, directeur de transport intermodal, Duvenbeck)

Échanges commerciaux via le Tunnel sous la Manche du Royaume-Uni vers l'Allemagne en 2016



15,8 Mds €

Échanges commerciaux via le Tunnel sous la Manche de l'Allemagne vers le Royaume-Uni en 2016



15,0 Mds €

Nombre total de trains de fret entre l'Allemagne et le Royaume-Uni



541

Nbre de passagers en voyage entre le Royaume-Uni et l'Allemagne en 2016 via le Tunnel sous la Manche



241 000



Exportations automobiles allemandes
2,1 Mds € vers le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche



Exportations automobiles britanniques
2,2 Mds € vers l'Allemagne via le Tunnel sous la Manche



5 746 808 voitures produites en Allemagne (~14 %, ou 810 000 exportées au Royaume-Uni)



Dépenses R&D automobiles
21,7 Mds €

Nbre total d'emplois automobiles en Allemagne : 818 000, dont **115 000** attribuables aux exportations britanniques (hyp. 14 %)

En 2016, le secteur allemand de la construction automobile a généré une valeur de **170 Mds €**, soit 22 % de la VAB attribuable à la fabrication en Allemagne, ce qui en fait le premier secteur industriel du pays.

Espagne



En 2016, le Tunnel sous la Manche a soutenu 21 % des échanges commerciaux entre l'Espagne et le Royaume-Uni, et joué un rôle clé dans les exportations espagnoles de produits frais



En 2016, les échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Espagne via le Tunnel sous la Manche ont atteint 37 Mds €, soit 22 Mds € d'exportations et 15 Ms € d'importations. Le matériel de transport représentait le plus grand secteur en termes de valeur avec 27 % des échanges commerciaux. La part des produits frais était plus modeste (8 % des échanges), néanmoins importante et significative dans certaines régions du pays.³⁵

En 2016, le Tunnel sous la Manche a facilité 7,8 Mds € des échanges entre le Royaume-Uni et l'Espagne, soit 21 % des échanges entre les deux pays. Les secteurs soutenus par les échanges via le Tunnel sous la Manche comprennent des produits de grande valeur comme le matériel de transport et l'informatique et l'électronique, ainsi que des produits de plus faible valeur mais périssables, comme les poissons et crustacés, les fruits et légumes, et d'autres produits frais.

Tableau 3 : Échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Espagne via le Tunnel sous la Manche

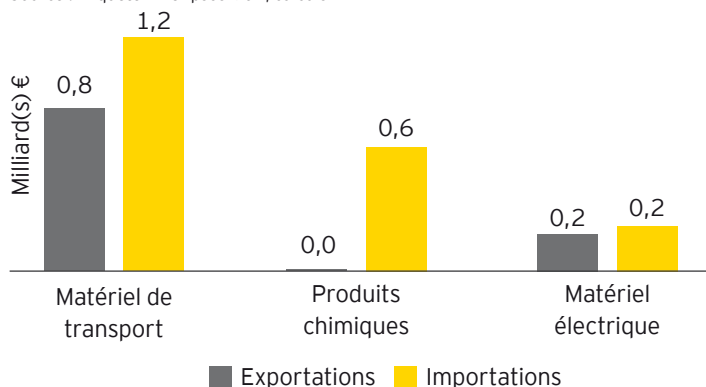
Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY

	Échanges commerciaux Espagne-Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche (2016) Valeur Mds € (prix 2016)	Échanges commerciaux Espagne-Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche en % du total des échanges Espagne-Royaume-Uni Valeur (prix 2016)
Exportations espagnoles vers le Royaume-Uni	2,6	11,8 %
Exportations britanniques vers l'Espagne	5,2	34,4 %

³⁵ Eurostat 2016

Figure 7 : Échanges commerciaux entre l'Espagne et le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche

Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY



L'Espagne est le premier exportateur européen de produits frais,³⁶ avec 24 % de toutes les exportations européennes dans ce secteur

En 2016, l'Espagne a exporté 15,5 Mds € de produits frais vers les pays européens, dont 2 Mds € vers le Royaume-Uni. Le Royaume-Uni est donc le troisième marché des exportations espagnoles de produits frais (13 %), derrière l'Allemagne (24 %) et la France (19 %). D'autre part, l'Espagne est l'un des plus grands fournisseurs du Royaume-Uni dans ce secteur, avec près de la moitié des importations d'agrumes (46 %) en provenance d'Espagne.³⁷

Le Tunnel sous la Manche joue un rôle particulièrement important dans l'exportation de produits frais depuis l'Espagne vers le Royaume-Uni

Le caractère périssable des produits frais explique l'importance particulière du choix des options de transport sur de longues distances. Ce secteur est donc fortement tributaire du Tunnel sous la Manche pour le transport de ses produits vers le Royaume-Uni.

En 2016, 193 M € de produits frais ont transité par le Tunnel sous la Manche depuis l'Espagne vers le Royaume-Uni. Le secteur plus

vaste de l'agroalimentaire, auquel appartiennent les produits frais, la viande et les boissons, représente près de 20 % du total des exportations espagnoles via le Tunnel sous la Manche. D'autres produits, comme le caoutchouc et les plastiques, transitent également par le Tunnel depuis l'Espagne vers le Royaume-Uni, mais en quantités plus modestes.³⁸

L'offre du Tunnel sous la Manche, à savoir un axe de transport rapide et performant vers les marchés, non seulement tient compte du caractère périssable des produits frais transportés, mais favorise également la saisonnalité de la demande dans ce secteur. Par exemple, à la saison des agrumes (de novembre à avril), la majorité des expéditions espagnoles se dirige vers le Royaume-Uni sur des remorques routières via le couloir de Douvres.¹² Par conséquent, toute perturbation dans les chaînes d'approvisionnement, en particulier le transport entre l'Espagne et le Royaume-Uni, aurait de lourdes conséquences économiques pour ces deux pays. C'est particulièrement le cas des perturbations liées à la météorologie auxquelles le Tunnel sous la Manche est moins assujéti.

La production de produits frais est largement concentrée dans l'Est de l'Espagne ; l'accès au Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche s'avère donc plus rapide et plus efficient que via les ferries en partance de la côte ouest.

En 2016, le secteur des produits frais espagnols a représenté 34 % de la production européenne de fruits et 16 % des légumes.⁴⁰ Les stations d'emballage⁴¹ et l'emploi agricole sont principalement concentrés dans le sud-est de l'Espagne, avec 85 % des exportations espagnoles de fruits et légumes provenant de Valence, Murcie et d'Andalousie.⁴²

Le traitement et le conditionnement sont effectués le long de la côte est sur le trajet de transport des produits frais vers le reste de l'Europe. Étant donné l'emplacement des stations d'emballage, l'exportation depuis les ports du nord-ouest du pays est moins intéressante pour de nombreux producteurs, du fait du trajet supplémentaire nécessaire pour s'y rendre et du risque de retards dus à de mauvaises conditions météorologiques à l'arrivée aux ports.

³⁶ Aux fins de ce rapport, les produits frais incluent les poissons et crustacés, les fruits et légumes

³⁷ Rapport DEFRA, annexe 8

³⁸ En valeur et en volume

³⁹ Le couloir de Douvres comprend le lien fixe du Tunnel sous la Manche (rail et navettes) et l'axe du détroit du Pas-de-Calais depuis le port de Douvres

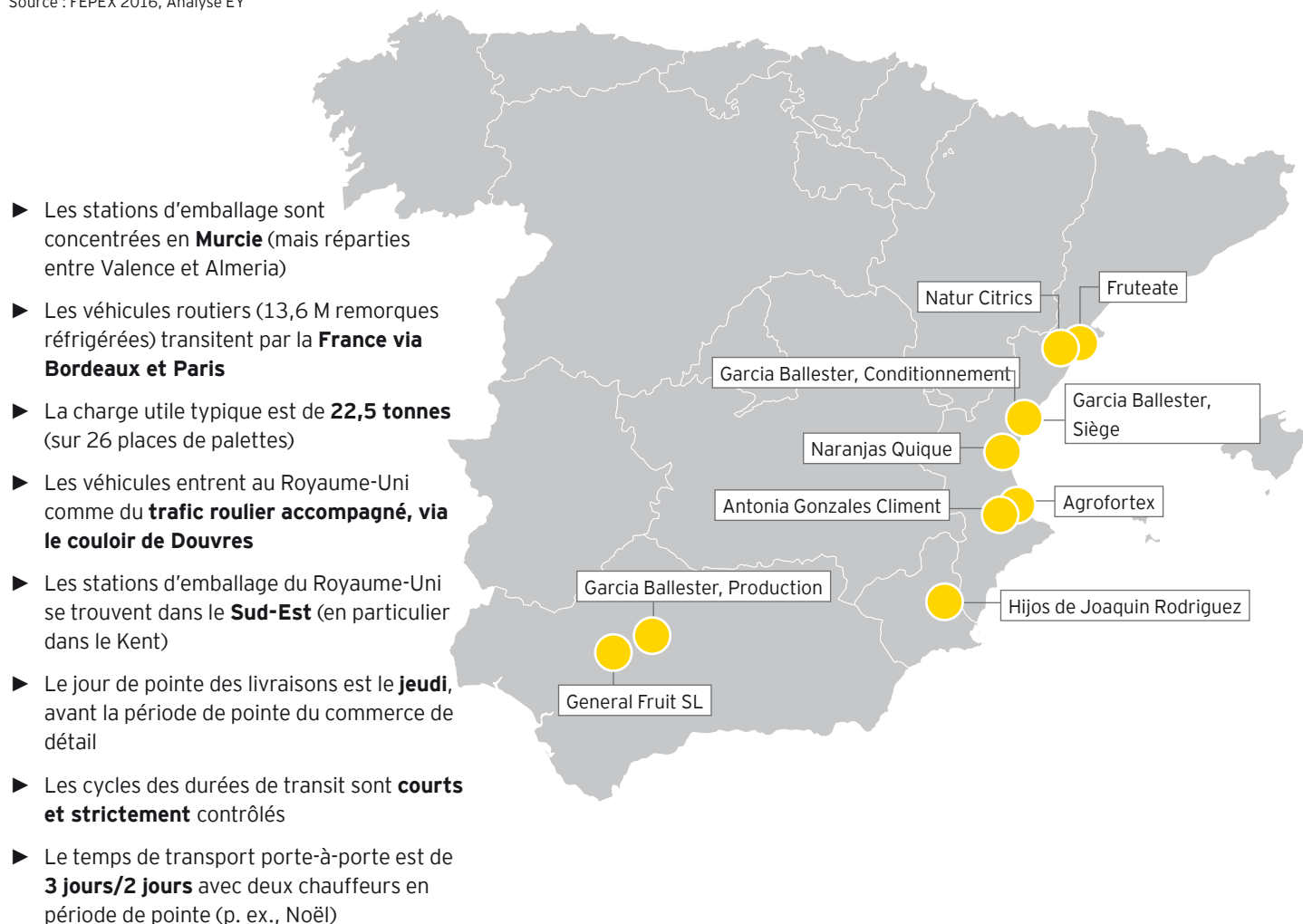
⁴⁰ Eurostat 2016

⁴¹ Les stations d'emballage hébergent l'étape de traitement des produits frais avant leur mise en vente. Les produits y sont triés par taille, emballés et préparés pour le transport

⁴² FEPEX 2016

Figure 8 : Exportations régionales de fruits et légumes, par valeur

Source : FEPEX 2016, Analyse EY

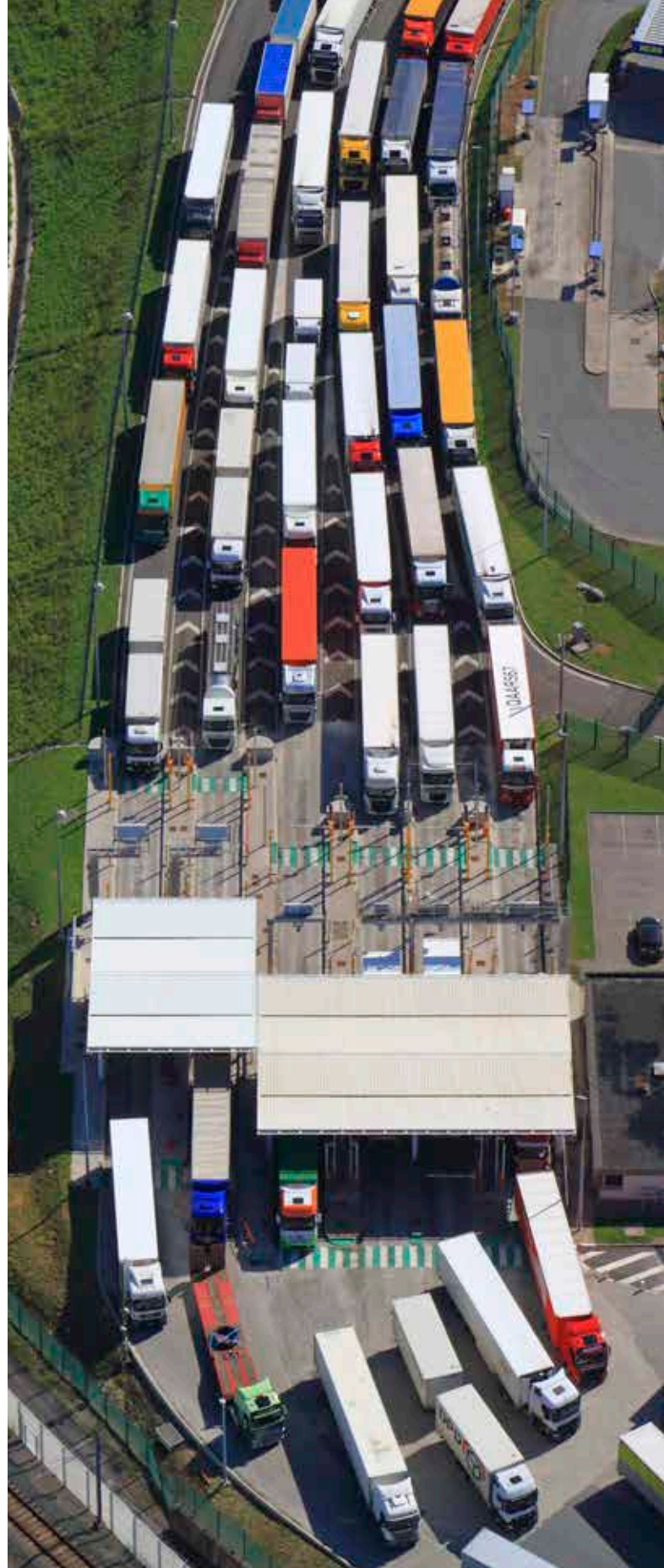


Étude de cas : Breogan Transportes

Breogan Transportes est une entreprise qui offre des services de logistique et de transport entre l'Espagne et le Royaume-Uni.

Son activité et son modèle opérationnel dépendent largement de la flexibilité de ses prestations. Le service régulier proposé par le Tunnel sous la Manche permet une planification efficace du transport des marchandises tout en adhérant aux réglementations (p. ex., réglementation de la conduite des chauffeurs). La fréquence et la fiabilité du Tunnel sous la Manche sont particulièrement importantes du fait de l'effet du temps sur le modèle commercial de la logistique, lequel est assujéti à des délais et des objectifs stricts imposés par les clients.

Comme beaucoup d'entreprises de logistique, Breogan Transportes anticipe des difficultés futures en lien avec les procédés douaniers et leurs conséquences sur le service rapide et flexible qu'offre le Tunnel sous la Manche.



En 2016, l'Espagne a produit **17,7 Mds €** de fruits et légumes frais.



Cela représente **25 %** de la production européenne de fruits et légumes

Le Tunnel sous la Manche soutient **193 m €** des exportations de produits frais entre l'Espagne et le Royaume-Uni

Irlande



Le Tunnel sous la Manche constitue un lien terrestre vital pour les exportations irlandaises vers le continent européen, via le Royaume-Uni



En 2016, les exportations mondiales irlandaises ont atteint 119 Mds €, soit 47 % du PIB et une hausse de 6,1 % sur l'année précédente.⁴³ Cette année-là, plus de 50 % des exportations irlandaises étaient à destination d'autres pays européens (60 Mds €), la Belgique et le Royaume-Uni accueillant collectivement près de la moitié des exportations irlandaises en Europe (29,6 Mds €).⁴⁴ Les principales exportations incluent les produits médicamenteux et pharmaceutiques, les produits chimiques organiques, et les composants de parfums et huiles essentielles.⁴⁵

En 2016, 59 % des importations irlandaises provenaient de l'UE (soit 43,9 Mds €). Sur ce volume, la majorité provenait du Royaume-Uni (38 %) et de la France (23 %).⁴⁶ Les principales importations irlandaises comprennent le matériel de transport (22 %) et les produits pharmaceutiques (8 %).⁴⁷

Tableau 4 : Échanges commerciaux entre l'Irlande et les pays européens, 2016

Source : CSO

Exportations de marchandises, par valeur	Valeur Mds €
Produits pharmaceutiques et médicaux	30,2
Produits chimiques organiques	23,6
Huiles essentielles, composants de parfums, produits de toilette, etc.	7,9
Équipements électriques, électroménager, etc.	7,3
Articles manufacturés divers	6,7
Importations de marchandises, par valeur	Valeur Mds €
Autre matériel de transport	16,5
Produits pharmaceutiques et médicaux	6,2
Produits chimiques organiques	4,3
Véhicules routiers	3,8
Équipement de bureaux et de traitement automatique des données	3,4

⁴³ CSO 2016, <http://www.cso.ie/en/releasesandpublications/er/nie/niear2016/>

⁴⁴ Soit 15,0 Mds € vers le Royaume-Uni et 14,6 Mds € vers la Belgique

⁴⁵ CSO 2016

⁴⁶ <http://www.cso.ie/en/releasesandpublications/er/gei/goodsexportsandimportsdecember2017/>

⁴⁷ La catégorie « Autre matériel de transport » fait référence, par exemple, aux équipements nécessaires à la fabrication des navires, au matériel roulant ferroviaire, aux pièces des locomotives et des engins spatiaux et aériens

Figure 9 : Valeur des échanges commerciaux avec les 5 premiers partenaires commerciaux européens de l'Irlande

Source : CSO

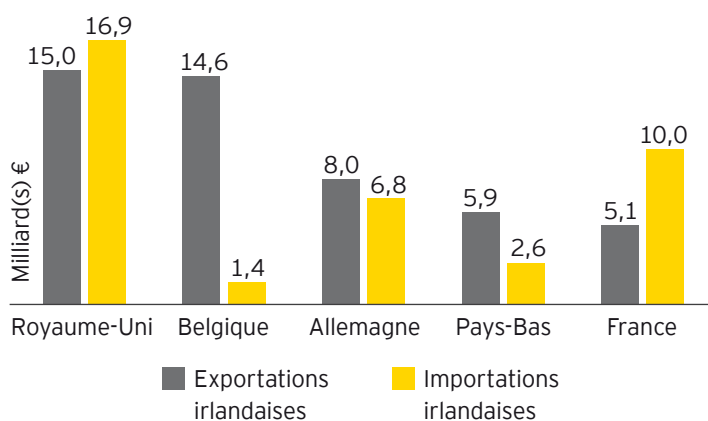
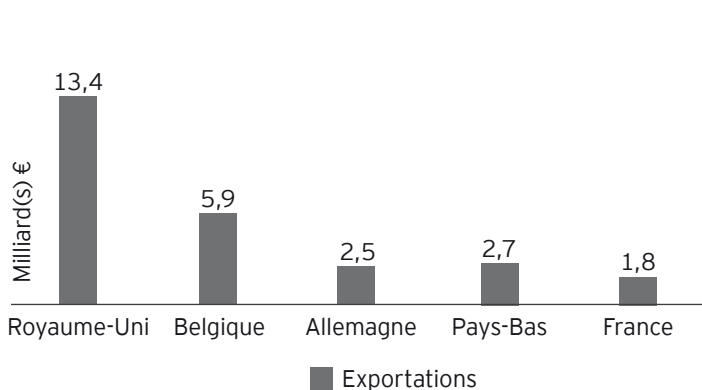


Figure 10 : Premières destinations européennes des exportations pharmaco-chimiques irlandaises

Source : CSO



Le Tunnel sous la Manche facilite les échanges entre l'Irlande et le continent européen

Le Royaume-Uni est un partenaire commercial essentiel pour l'Irlande, mais c'est également un axe de transit important qui permet aux entreprises irlandaises d'accéder aux marchés du continent européen. On estime à 53 % le volume des exportations irlandaises⁴⁸ à destination du reste de l'UE qui transitent par le Royaume-Uni.⁴⁹ En 2016, 15 Mds € de marchandises ont été exportés vers le Royaume-Uni, et 45 Mds € vers le reste de l'UE.⁵⁰

Les exportations irlandaises sont dominées par la pharmacochimie,⁵¹ représentant 45 % de la valeur totale des exportations en 2016

La valeur des exportations irlandaises réside principalement dans le secteur pharmaco-chimique, le pays étant le 7^{ème} exportateur mondial de médicaments.⁵² Collectivement, les produits pharmaceutiques et médicaux et les produits chimiques organiques représentent près de la moitié des exportations irlandaises (45 %). Près de la moitié des exportations pharmaco-chimiques irlandaises sont expédiées vers l'EU, dont 1,7 Md € par le Tunnel sous la Manche.^{53, 54}



⁴⁸ Ces résultats excluent le Royaume-Uni

⁴⁹ CSO 2016

⁵⁰ <http://www.cso.ie/en/releasesandpublications/er/gei/goodsexportsandimportsdecember2017/>

⁵¹ Aux fins de ce rapport, le secteur pharmaco-chimique regroupe les produits pharmaceutiques, médicaux et chimiques organiques

⁵² <https://www.export.gov/article?id=Ireland-Drugs-and-Pharmaceuticals>

⁵³ CSO 2016

⁵⁴ L'Irlande exporte 22,5 Mds € de produits pharmaco-chimiques vers l'UE (hors Royaume-Uni). En supposant que 53 % des exportations vers l'EU passent par le Royaume-Uni (11,9 Mds €). 14 % des exportations britanniques de produits pharmaceutiques vers l'EU passent par le Tunnel sous la Manche. En appliquant cela aux échanges irlandais, on obtient 1,7 Mds € d'exportations pharmaco-chimiques depuis l'Irlande, via le Royaume-Uni et à destination de l'UE par le Tunnel sous la Manche

Étant donnée la valeur élevée des produits, les sociétés pharmaco-chimiques attachent une grande importance à la sécurité du Tunnel sous la Manche. Les clients citent la possibilité de transporter du fret réfrigéré, les temps d'embarquement et de débarquement notablement réduits par rapport aux autres options de transport, et la protection des conditions météorologiques comme des motifs d'utilisation du Tunnel sous la Manche.

En 2016, les exportations combinées d'aliments et de boissons depuis l'Irlande⁵⁵ ont atteint 11,4 Mds €, dont une proportion significative via le Tunnel sous la Manche pour atteindre le continent européen

Le secteur de l'alimentation, des boissons et du tabac joue un rôle important dans l'économie irlandaise. Ce secteur affiche une croissance de 39 % depuis 2010, et a généré 11,4 Mds € des exportations mondiales en 2016, dont 8,3 Mds € à destination de l'UE. Cette croissance est tirée par la demande mondiale de viande et de produits laitiers irlandais, représentant 5,5 Mds € des exportations en 2016.⁵⁶

Les exportateurs alimentaires irlandais passent souvent par le Royaume-Uni pour accéder aux marchés européens via le Tunnel sous la Manche, du fait du caractère périssable des marchandises. Le délai d'arrivée sur le marché est crucial pour les produits frais, afin d'en maximiser la valeur. Selon les clients du Tunnel sous la Manche, les aliments frais peuvent perdre jusqu'à 5 % de leur valeur par heure de retard sur la livraison. Par conséquent, les exportateurs alimentaires irlandais utilisent en majeure partie le Tunnel sous la Manche pour son degré de certitude, sa fiabilité et sa rapidité.⁵⁷

Étude de cas : Drumur Transport

Établie à Wexford, Drumur Transport prend en charge l'expédition de divers produits, dont les denrées périssables (fruits, légumes) et les produits de haute valeur, comme les produits pharmaceutiques. Plus d'une centaine de chargements par semaine, soumis à de stricts délais et contraintes de sécurité, sont pris en charge au départ des ports irlandais.

À titre d'exemple, la durée de transport de viande porte-à-porte depuis Dublin jusqu'en Italie via le Tunnel sous la Manche avoisine 36 heures. Le Tunnel est donc l'option la plus intéressante pour le transport des produits périssables, par comparaison à une traversée en ferry de 46 heures.

La réduction du temps de transport permet à Drumur Transport de maximiser l'efficacité du transport porte-à-porte tout en respectant les réglementations sur la conduite. Les chauffeurs doivent se limiter à 15 heures de conduite, pauses comprises (soit 9 heures de conduite). Les retards de chargement et de déchargement, ou les reports ou annulations des traversées de ferries peuvent contraindre les chauffeurs à passer la nuit au Royaume-Uni ou en Europe, et générer un surcoût non négligeable pour la société.

⁵⁵ Y compris le tabac et les aliments pour animaux - SITC : 00,01,02,03,04,05,06,07,08,09,1, <http://www.cso.ie/px/pxeirestat/Statire/SelectVarVal/Define.asp?maintable=TSM09&PLanguage=0>

⁵⁶ <http://www.cso.ie/px/pxeirestat/Statire/SelectVarVal/Define.asp?maintable=TSM09&PLanguage=0>

⁵⁷ Entretien avec des clients transporteurs irlandais

Options alternatives au Tunnel sous la Manche pour les échanges commerciaux irlandais⁵⁸



⁵⁸ http://ftai.ie/export/sites/ireland/.content/downloads/FTAI_Brexit_position_paper.pdf

En 2016, la valeur des services de fret postal et de messagerie rapide via le Tunnel sous la Manche était de 38,6 Mds €



En 2016, la valeur des services de fret postal et de messagerie rapide via le Tunnel sous la Manche était de 38,6 Mds €, soit la catégorie de produits la plus importante en termes de valeur et de volume. En 2016, elle a représenté 25 % de la valeur de l'ensemble du trafic du Tunnel sous la Manche.

Les sociétés qui proposent des services de livraison rapide, dont la priorité est de transporter des marchandises le plus rapidement possible, utilisent presque exclusivement l'axe Calais-Folkestone via le Tunnel sous la Manche pour tous leurs échanges entre l'UE et le Royaume-Uni.⁵⁹ En 2015, près de 340 000 véhicules (20 % des camions empruntant le Tunnel sous la Manche) ont fait le trajet entre le continent européen et le Royaume-Uni pour la livraison express de colis aux entreprises et aux particuliers.⁶⁰ La majorité de ces échanges a lieu depuis l'UE vers le Royaume-Uni (24,6 Mds €), indiquant que la plus forte demande pour ce service est au Royaume-Uni.

Il est difficile de déterminer la nature des biens qui sont expédiés via les services de fret postal et de messagerie rapide, mais une proportion significative est constituée de biens de haute valeur et faible volume

Par nature, les services de fret postal et de messagerie rapide traitent des colis individuels qui ne sont généralement pas enregistrés dans les statistiques nationales. La plupart de ces colis sont regroupés, avec nombre de sociétés transportant ensemble des produits divers et variés. Cependant, des entretiens avec les sociétés de fret et le Tunnel sous la Manche suggèrent que ces colis englobent les biens de consommation, les éléments de fabrication et les documents commerciaux.

⁵⁹ JMJ Conseil

⁶⁰ JMJ Conseil, chiffres relatifs au marché de livraison rapide de colis groupés, y compris le groupage sec, le trafic du commerce de détail en ligne et le transport de fret aérien (transport routier entre aéroports)

Figure 11 : Valeur des importations européennes en provenance du Royaume-Uni - services de fret postal et de messagerie rapide via le Tunnel sous la Manche, 2016

Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY

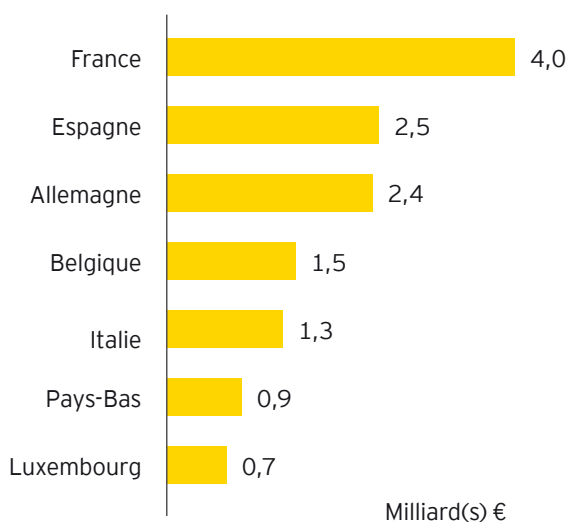
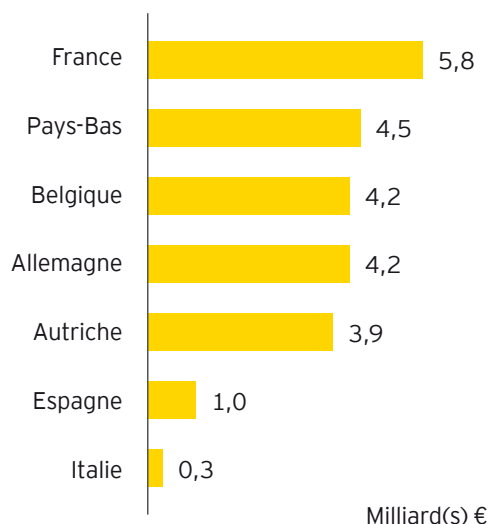


Figure 12 : Valeur des exportations européennes de fret postal et de messagerie rapide vers le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche, 2016

Source : Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY



La Belgique et les Pays-Bas sont à l'origine de plus d'un tiers des exportations de fret postal et de messagerie rapide à destination du Royaume-Uni.

Les pays qui exportent la plus grande part des services de fret postal et de messagerie rapide dans l'UE, peut-être logiquement du fait de la nature express de ces services, sont les pays les plus proches géographiquement du Royaume-Uni (voir figure 12). Si la France est le premier partenaire commercial du Royaume-Uni dans les services de fret postal et de messagerie rapide, la Belgique et les Pays-Bas sont à l'origine de plus d'un tiers du trafic UE-Royaume-Uni dans ce secteur, avec Ruhr en Allemagne comptant pour 10 % supplémentaires.⁶¹ Cela reflète l'importance des villes du nord de l'Europe comme pôles de livraison express. Les produits destinés au Royaume-Uni sont expédiés dans l'un de ces pôles depuis un autre point de départ en Europe (et potentiellement hors Europe), puis groupés avec des articles similaires avant d'être transportés à Calais pour être chargés sur une navette. La figure 13 présente la localisation de ces pôles gérés par différentes sociétés de distribution est présentée et met en évidence la concentration de ces villes dans le Nord de l'Europe.

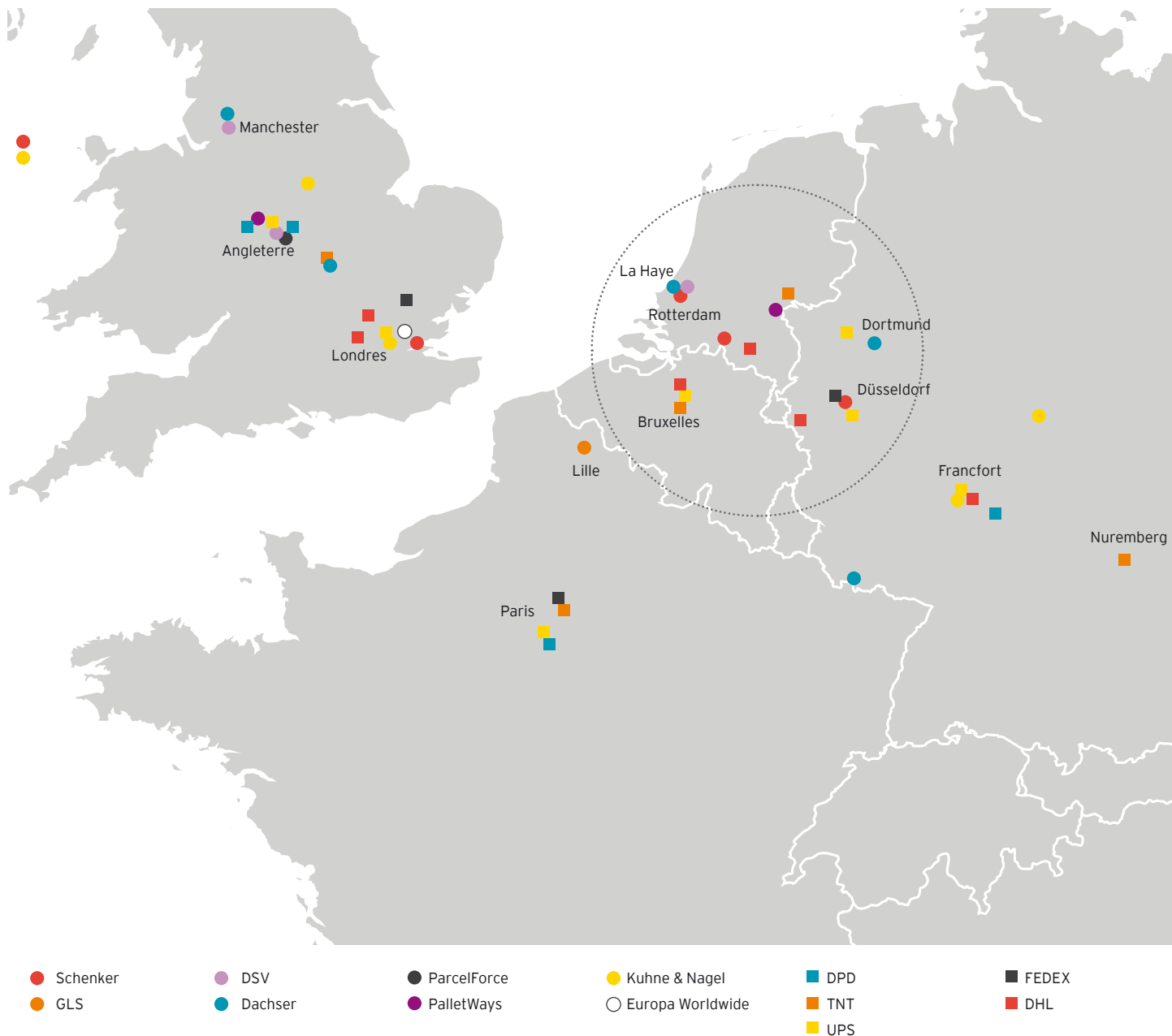
Outre les exportations de fret postal et messagerie rapide, les exportations de fleurs néerlandaises dépendent particulièrement du Tunnel sous la Manche. Dans son ensemble, ce secteur exporte 5,6 Mds € de fleurs, plantes et bulbes, et le Royaume-Uni est le deuxième marché qui accueille ces exportations. En 2016, les exportations de fleurs, comme les ventes de tulipes, de roses et de chrysanthèmes néerlandais aux supermarchés britanniques, ont atteint 0,9 Md €.

⁶¹ JMJ Conseil

⁶² <http://www.floraldaily.com/article/8958/Less-Dutch-flowers-to-UK-due-to-Brexit>

Figure 13 : Pôles de groupage au Royaume-Uni, en France et au Benelux

Source : JMJ Conseil



Le marché britannique des livraisons le jour même ou le jour suivant a presque doublé entre 2012 et 2016, en passant de 4,4 Mds € à 8,1 Mds €

Les consommateurs britanniques exigent et attendent de plus en plus la livraison rapide de biens de consommation pour leurs achats en ligne : le marché britannique des livraisons le jour même ou le jour suivant a quasiment doublé en termes de valeur. En effet, la valeur associée au transport de ces produits vers le Royaume-Uni est passée de 4,4 Mds € en 2012 à 8,1 Mds € en 2016.⁶³ Cette tendance ainsi que la prévalence croissante des processus de production JAT ont conduit à une hausse notable du volume de produits transportés par messagerie rapide. Les marchandises express sont de plus en plus souvent transportées dans le cadre de charges mixtes au départ de pôles logistiques et à destination d'entrepôts plus petits et des utilisateurs finaux. Les attentes des consommateurs et des entreprises ne vont certainement pas changer prochainement. Par conséquent, face à des processus douaniers nouveaux ou transitoires imposés par le Brexit, les entreprises seront de plus en plus contraintes d'innover et de maintenir des temps de transport courts.

Le Tunnel sous la Manche a été un pilier de la croissance des livraisons le jour même et le jour suivant (particuliers et entreprises)

Le Tunnel sous la Manche permet aux sociétés de transport d'optimiser les trajets et les plannings des chauffeurs, en intégrant les pauses que les chauffeurs doivent faire après 4 h 30 de conduite.⁶⁴ Le Tunnel sous la Manche permet une période de repos et les sociétés adhèrent ainsi à la réglementation sans avoir à rattraper sur les temps de trajet. Le transport par le Tunnel est donc plus rapide, plus économique et plus fréquent que d'autres méthodes de transport, sachant que les chauffeurs originaires de régions à coûts supérieurs (Benelux, France et Allemagne) sont souvent rémunérés à l'heure.



⁶³ Mintel 2017 – Courier and Express Delivery – Royaume-Uni. Ce rapport fait état qu'il représentait 3,0 Mds £ (3,7 Mds €) en 2009

⁶⁴ Les chauffeurs européens doivent se reposer au moins 11 heures par jour, et prendre des pauses de 45 minutes minimum après 4 h 30 de conduite maximum www.gov.uk/drivers-hours/eu-rules

Aperçus pays

Les retombées économiques du Tunnel sous la Manche touchent l'ensemble de l'UE et atteignent des secteurs clés dans d'autres pays.

Grèce



Produits pharmaceutiques et alimentation

Le Tunnel sous la Manche voit passer plus de **10 %** des exportations de la Grèce vers le Royaume-Uni et 17 % des importations du Royaume-Uni.

Le secteur des produits pharmaceutiques représente près de **14 %** de la valeur totale des échanges qui transitent par le Tunnel sous la Manche (292 M €) entre le Royaume-Uni et la Grèce.

En dépit de la distance, le Tunnel sous la Manche représente un moyen rentable de transporter en toute sécurité les produits pharmaceutiques de part et d'autre de la Manche. Cela s'explique en partie par le coût du transit par le Tunnel qui est inférieur au fret aérien, et par le fait qu'il n'existe aucune voie maritime directe vers le Royaume-Uni hors Italie et Espagne.



Italie



Textiles et viande

En 2016, le Tunnel sous la Manche a transporté près de 10 % des exportations italiennes⁶⁵ soit **3,6 Mds €**.

Sur ce volume, **3 %** sont attribués aux textiles et aux vêtements. Ce secteur est l'un des premiers secteurs d'exportation de marchandises depuis l'Italie vers le Royaume-Uni, soit 13 % de toutes les exportations italiennes vers le Royaume-Uni.⁶⁶

Chaque année, environ **31 000** tonnes de viande et plus de 30 000 tonnes d'autres produits alimentaires sont exportées de l'Italie vers le Royaume-Uni en passant par le Tunnel sous la Manche. Cela équivaut à près de la moitié des exportations de ce secteur vers le Royaume-Uni.



⁶⁵ Enquête EY & Ipsos Mori, calculs EY

⁶⁶ Eurostat 2016

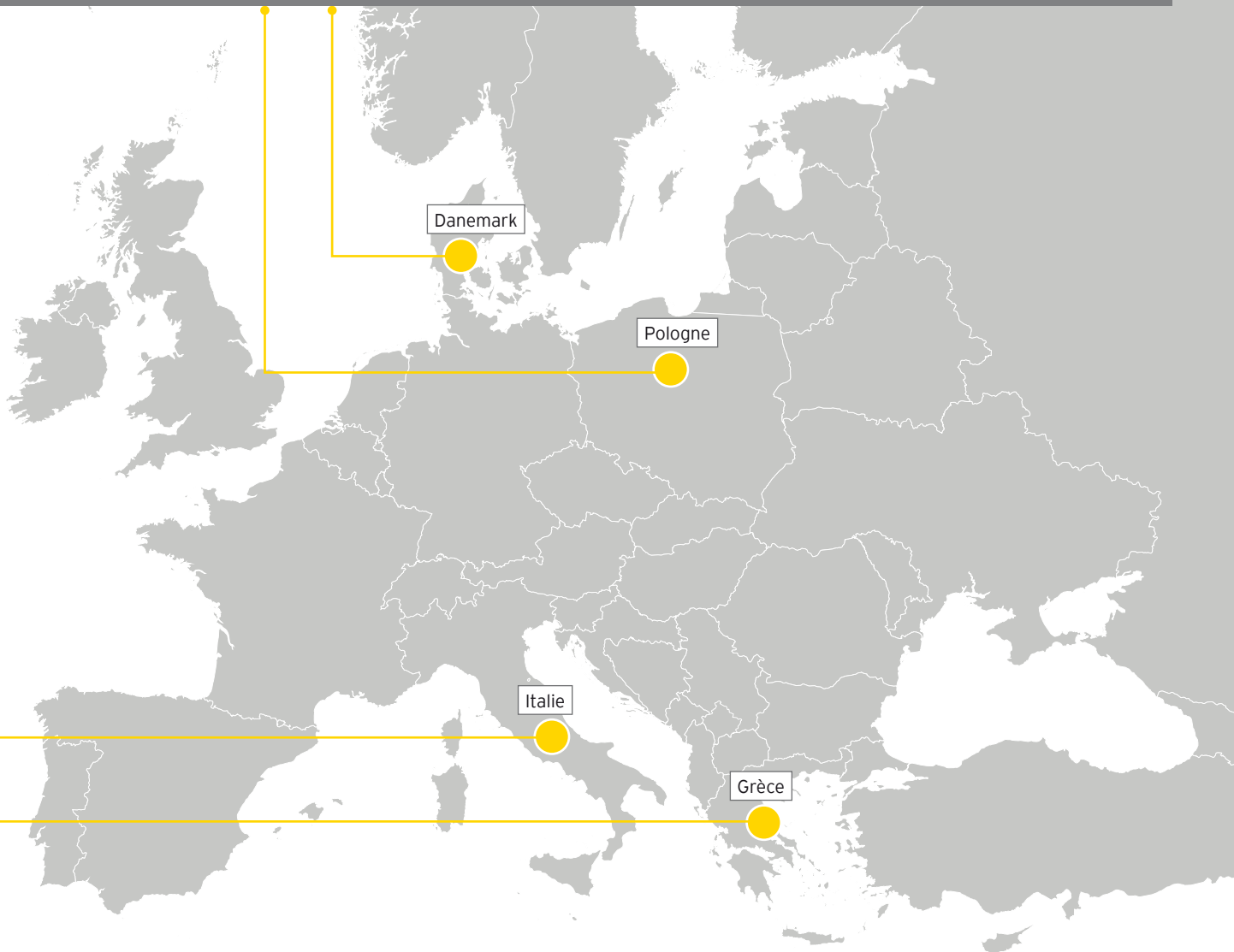
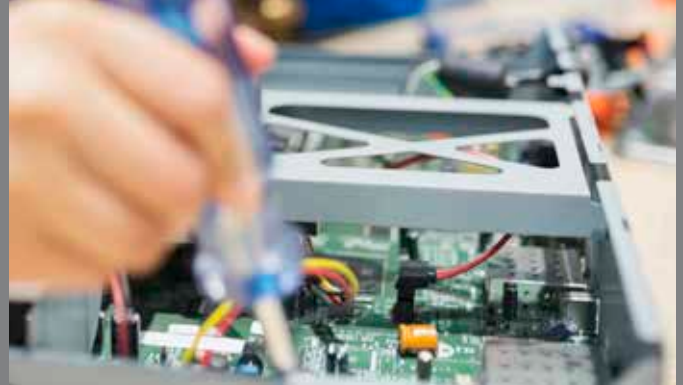
Europe du Nord et de l'Est



Électronique

Le **Danemark** exporte plus de **180 M €** de produits informatiques et électroniques vers le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche, soit 14 % de la valeur de ses exportations transitant par le Tunnel. Le Tunnel sous la Manche transporte près d'un quart des exportations danoises vers le Royaume-Uni (en valeur).

La **Pologne** exporte **800 M €** dans le secteur de l'informatique et l'électronique via le Tunnel sous la Manche, dont plus de 17 % du total de ses exportations vers le Royaume-Uni.



Le Tunnel sous la Manche continuera à faire partie intégrante des échanges commerciaux et culturels entre le Royaume-Uni et le continent européen, même dans un monde post-Brexit

Depuis le début de son exploitation en 1994, le rôle du Tunnel sous la Manche dans la réussite économique durable des pays des deux côtés de la Manche a pris de plus en plus d'ampleur. La valeur des échanges UE-Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche est demeurée en hausse, alors que les chaînes d'approvisionnement autour du continent sont de plus en plus connectées et efficaces.

Le Tunnel sous la Manche a été confronté à plusieurs difficultés économiques et opérationnelles, dont la crise financière et les dégâts dus aux incendies, les restrictions opérationnelles de 2008-2009 et plus récemment, les problèmes de sécurité au port de Calais, qui ont nui aux services ferroviaires. Cependant et en dépit de ces difficultés, les volumes de fret, de véhicules passagers et de trains à grande vitesse ont poursuivi leur croissance, et le Tunnel sous la Manche continue à investir dans le développement de la capacité et de la sécurité.

La mixité des produits transportés via le Tunnel sous la Manche continue d'évoluer: on a constaté une hausse continue des volumes de fret routier en réponse à la croissance économique britannique, tandis que le fret ferroviaire a pris plus de temps pour se remettre des perturbations causées par la crise des migrants en 2015.

Cette évolution dépasse le transport des marchandises et couvre le développement et l'alignement des modes de vie et des comportements des consommateurs en pleine mutation sur les 25 dernières années. L'élément « express » du modèle opérationnel dont le secteur industriel dépend aujourd'hui touche également d'autres secteurs, comme le fret postal et la messagerie rapide, les produits frais et les produits pharmaceutiques. Cette tendance est instillée par les consommateurs qui exigent des livraisons rapides et fiables. Le Tunnel sous la Manche joue un rôle clé pour aider les entreprises européennes à répondre à ces exigences et aux besoins des consommateurs.

L'imposition potentielle de contrôles douaniers sur les échanges commerciaux UE-Royaume-Uni post-Brexit changera probablement la nature des relations économiques entre le Royaume-Uni et l'UE27. En dépit des négociations imminentes sur le Brexit et des conséquences pour la frontière Folkestone-Calais, le service de transport du Tunnel sous la Manche devrait rester concurrentiel. Comme le démontre notre analyse, le Tunnel sous la Manche fait partie intégrante de la vitalité des échanges commerciaux et du tourisme entre le Royaume-Uni et le continent européen, et cette situation devrait se maintenir.



Annexe

Sources :

- 1 Office for National Statistics (Bureau britannique de la statistique nationale) – Enquête sur les passagers internationaux, 2016
- 2 The Channel Tunnel Group
- 3 Eurostat
- 4 Central Statistics Office Ireland (Office central de statistique de l'Irlande)
- 5 Base de données interactive statistique de la Banque d'Angleterre
- 6 UN Comtrade
- 7 Rapport JMJ Conseil
- 8 Freight Transport Association Ireland (Association irlandaise de transport de fret)
- 9 Politico
- 10 An Bord Bia (Organisme irlandais pour l'alimentation)
- 11 Département du Commerce des États-Unis
- 12 Commission européenne
- 13 DEFRA PROJECT FO0108
- 14 Organisation internationale des constructeurs d'automobiles
- 15 Brewers of Europe (Brasseurs d'Europe)
- 16 Banque mondiale
- 17 Association des constructeurs européens d'automobiles
- 18 Destatis
- 19 Direction générale des entreprises
- 20 Open Table
- 21 The Financial Times
- 22 Mintel
- 23 OCDE
- 24 Forum économique mondial
- 25 FEPEX
- 26 Philippe Turpin

Contacts



Peter Arnold

Associé, Conseil économique

parnold@uk.ey.com

+44 20 7951 5587



Harriet Walker

Senior Manager, Conseil économique

hwalker@uk.ey.com

+44 20 7951 9688



Carmela Carrea

Senior Consultant, Conseil économique

ccarrea@uk.ey.com

+44 20 7806 9062

Ce rapport (le Rapport) a été préparé par Ernst & Young LLP pour le Groupe Eurotunnel, et s'appuie sur les données fournies par le Groupe Eurotunnel et d'autres données dans le domaine public.

Ernst & Young LLP dégage toute responsabilité quant au Rapport et eu égard aux lecteurs dudit Rapport (Tierces parties), outre le Groupe Eurotunnel. Ernst & Young LLP dégage toute responsabilité quant au Rapport et eu égard à de quelconques Tierces parties dans la mesure où la loi l'y autorise. Si des Tierces parties choisissent de s'appuyer sur le Rapport, elles agissent ainsi à leurs propres risques.

Le client de Ernst & Young LLP, le Groupe Eurotunnel, n'a pas demandé à Ernst & Young LLP de répondre aux demandes ou requêtes d'informations d'une quelconque tierce partie et Ernst & Young LLP n'y répondra pas. En outre, le Groupe Eurotunnel n'a pas demandé à Ernst & Young LLP d'actualiser le Rapport suite à des événements ultérieurs ou d'autres travaux éventuels menés par Ernst & Young LLP. Par conséquent, sans préjudice du caractère général de ce qui précède, Ernst & Young LLP dégage toute responsabilité eu égard à une quelconque Tierce partie quant à la mise à jour du Rapport dans ce sens.

Tous droits sur le rapport réservés par Ernst & Young LLP.

À propos de EY

EY est un des leaders mondiaux de l'audit, du conseil, de la fiscalité et des transactions. Partout dans le monde, notre expertise et la qualité de nos services contribuent à créer les conditions de la confiance dans l'économie et les marchés financiers. Nous faisons grandir les talents afin qu'ensemble, ils accompagnent les organisations vers une croissance pérenne. C'est ainsi que nous jouons un rôle actif dans la construction d'un monde plus juste et plus équilibré pour nos équipes, nos clients et la société dans son ensemble.

EY désigne l'organisation mondiale et peut faire référence à l'un ou plusieurs des membres d'Ernst & Young Global Limited, dont chacun est une entité juridique distincte. Ernst & Young Global Limited, société britannique en nom collectif à responsabilité limitée, ne fournit pas de prestations aux clients. Pour en savoir plus sur notre société, rendez-vous sur ey.com.

Ernst & Young LLP

Le cabinet Ernst & Young est une société en nom collectif à responsabilité limitée immatriculée en Angleterre et au Pays de Galles sous le numéro OC300001 et faisant partie du groupe Ernst & Young Global Limited.

Ernst & Young LLP, 1 More London Place, Londres, SE1 2AF.

© 2018 Ernst & Young LLP. Publié au Royaume-Uni
Tous droits réservés.

ED None

EY-000058304.indd (UK) 07/18. Illustrations par Creative Services Group London.



Conformément à l'engagement d'EY de minimiser son impact sur l'environnement, ce document a été imprimé sur un papier à haute teneur en fibres recyclées.

Les informations contenues dans ce document visent à donner une vue d'ensemble des thèmes abordés. Elles ne sont en aucun cas exhaustives ni suffisantes pour prendre des décisions et ne sauraient se substituer à un conseil professionnel. Ernst & Young LLP dégage toute responsabilité quant à de quelconques pertes découlant d'une action ou d'une omission s'appuyant sur ce document.

ey.com/uk

