

BREXIT : QUEL IMPACT SUR LE SHIPPING ?

Décryptage politique

Le 23 juin 2016, les britanniques votaient pour quitter l'Union européenne (UE). Cette décision, le Brexit, représente un **évènement politique majeur**, avec des **conséquences économiques et sociales** importantes pour de nombreux secteurs, parmi lesquels l'industrie maritime.

Pour les armateurs, il n'y a **pas de scénario « business as usual »**¹. L'impact du Brexit pour le shipping dépendra de la relation future entre le Royaume-Uni et l'UE, qui reste encore à déterminer, selon qu'un accord sera définitivement conclu entre les deux parties ou non. C'est, dans ce dernier cas, l'hypothèse d'un Brexit « dur ». De nombreuses **incertitudes** persistent encore à ce sujet, notamment en raison de l'instabilité politique générée au Royaume-Uni par cette échéance. Les conséquences des élections anticipées à la chambre des communes pour décembre 2019 restent encore inconnues.

Rappel sur les étapes clés du Brexit

23 juin 2016 : Vote en faveur du Brexit par référendum des britanniques

13 mars 2017 : Autorisation du déclenchement du Brexit par le Parlement britannique

29 mars 2017 : Activation de l'article 50 du Traité sur l'Union européenne (TUE) par le Royaume-Uni

19 juin 2017 : Ouverture officielle des négociations

13 novembre 2018 : Obtention d'un accord de sortie entre le Royaume-Uni et l'UE

15 janvier 2019 : Rejet de l'accord de retrait par le Parlement britannique

21 mars 2019 : Report de la sortie du Royaume-Uni de l'UE au 12 avril 2019

11 avril 2019 : Deuxième report de la sortie du Royaume-Uni de l'UE au 31 octobre 2019

17 octobre 2019 : Adoption d'une quatrième version de l'accord de retrait du Royaume-Uni

28 octobre 2019 : Troisième report de la sortie du Royaume-Uni de l'UE au 31 janvier 2020

31 janvier 2020 : Date de sortie prévue du Royaume-Uni de l'UE

Afin de préparer la sortie du Royaume-Uni de l'UE, **les négociations continuent** pour aboutir à une version définitive de l'accord qui satisferait les deux parties. L'ensemble des opérateurs concernés par cet évènement est par ailleurs mobilisé et se prépare aux **différents scénarios envisagés**. Les États-membres fournissent des lignes directrices et des guides à leurs opérateurs pour anticiper l'hypothèse d'un Brexit sans accord.

¹ Il n'y a pas de *statu quo*.

A l'heure actuelle, il reste acquis que le Brexit aura un **impact direct** sur le shipping lié aux fluctuations des échanges, dont les navires sont le vecteur, et aux enjeux d'une concurrence équitable entre opérateurs. Le Brexit aura également un **impact indirect** sur ses activités, en raison notamment de l'incertitude sur l'évolution du taux de change entre la livre sterling et l'euro, et la nécessité de recruter de nouveaux personnels pour gérer le surplus de formalités administratives.

CONSÉQUENCES DIRECTES DU BREXIT POUR LE SHIPPING

Fluidité des échanges

Le **rétablissement d'une frontière douanière**, et donc des formalités afférentes, aura un impact lourd et immédiat sur les activités des armateurs, des chargeurs, des ports ainsi que sur l'administration douanière. Cela se traduira notamment par :

- L'**allongement du temps d'escale** dû au rétablissement de contrôles douaniers et sanitaires, et donc la désorganisation des chaînes logistiques ;
- L'**augmentation des coûts**, relatifs à l'engagement de nouveau personnel et à leur formation pour gérer ces nouvelles contraintes logistiques ;
- L'**augmentation de la pression sur les espaces portuaires** qui devra s'accompagner d'une gestion de la congestion du trafic, notamment roulier. Ce phénomène sera particulièrement problématique à Calais qui devra concilier la congestion due à l'attente et la concentration des véhicules dans un espace portuaire réduit et ce, dans un contexte migratoire sensible.

A minima, une **phase de transition** devra donc être prévue pour permettre la sortie en bon ordre du Royaume-Uni de l'UE. Actuellement, celle-ci est envisagée pour une durée allant jusqu'au 31 décembre 2020. Une telle solution permettrait de **maintenir une fluidité** optimale des échanges. Le ministère des transports britannique recherche également des solutions pour garantir la **disponibilité de certains produits essentiels** comme les médicaments en cas de Brexit sans accord. Pour parer à cette éventualité redoutée, il a ainsi conclu des contrats avec les compagnies de ferries positionnées dans la Manche pour une **augmentation de la capacité de transport de fret roulier** si les négociations devaient échouer.

Par ailleurs, pour anticiper cette échéance, les ports français et anglais de la Manche et de la Mer du nord **se préparent à différents scénarios en matière de contrôles douaniers et phytosanitaires**. Ils testent à cet effet les différents dispositifs envisagés avec la collaboration des armateurs français impactés par le Brexit.

Dans tous les cas, tout échange de marchandises devra faire l'objet d'une **déclaration en douane**. Les opérateurs de transport transmanche se sont ainsi engagés à **refuser d'embarquer** depuis le Royaume-Uni les lots pour lesquels les pré-formalités douanières ne seraient pas remplies.

Concurrence équitable

L'**intégration de l'acquis communautaire** dans la législation britannique le 31 janvier 2020, mais aussi et surtout sa préservation au fil des années, sera déterminante pour le maintien de conditions de concurrence équitable.

D'une part, l'**accès aux marchés de transport et de services maritimes nationaux et internationaux doit être garanti** pour les opérateurs, quelle que soit leur nationalité ou le pavillon des navires qu'ils exploitent. D'autre part, ni le Royaume-Uni, ni l'UE ne doivent faire de **dumping environnemental**².

Ensuite, si le Royaume-Uni n'est plus tenu par les règles en matière d'aides d'État, la Direction générale de la concurrence (DG COMP) devra assouplir ses pratiques pour garantir que les régimes continentaux de **taxe au tonnage** restent attractifs. Certains armateurs ont d'ores et déjà fait le choix d'abandonner le pavillon britannique pour un pavillon européen, afin de conserver le bénéfice de ce régime fiscal.

A défaut, un **dialogue technique, politique et diplomatique** entre le Royaume-Uni et l'UE permettra de limiter les distorsions de concurrence, et facilitera la poursuite d'opérations fluides dans un marché aussi commun que possible. L'adhésion du Royaume-Uni à l'**Espace économique européen** (EEE) constitue une option en ce sens.

CONSÉQUENCES INDIRECTES DU BREXIT POUR LE SHIPPING

Parmi les conséquences indirectes du Brexit sur le shipping il faut citer à titre principal les incertitudes sur l'**évolution du taux de change** entre la livre sterling et l'euro. Pour les compagnies de ferries opérant en transmanche, la valeur de **la livre sterling est déterminante pour la rentabilité des activités** de transport de passagers et de véhicules de tourisme comme de fret. Une livre trop faible, diminue de manière avérée le pouvoir d'achat des passagers britanniques et a un impact sur les **réservations** et sur la **consommation à bord**.

Plus généralement, l'incertitude concerne une **multitude de facteurs politiques, économiques et sociaux** et conduit l'ensemble des acteurs en présence, à adopter une attitude proactive pour anticiper le Brexit. Dans l'attente de pouvoir en établir la teneur définitive, ils procèdent à des recrutements de personnels supplémentaires.

² Cela consiste en l'allègement de la réglementation environnementale par un État, en vue d'accroître la compétitivité des entreprises installées sur son territoire.