



POST-BREXIT

QUEL BILAN À 6 MOIS POUR LA FILIÈRE TRANSPORT ET LOGISTIQUE EN HAUTS-DE-FRANCE ?

Juillet 2021

Porter à connaissance suite aux entretiens
menés sur le terrain par le pôle Euralogistic
auprès de professionnels des Hauts-de-France.



Euralogistic

Pôle d'excellence logistique & supply chain
en Hauts-de-France

Maitrise d'ouvrage



CCI HAUTS-DE-FRANCE



UNION EUROPÉENNE



PREFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Directeur
Département
Hauts-de-France



Région
Hauts-de-France



NORLINK

SOMMAIRE

Page 02

Le contexte actuel

Page 09

Quelles sont les relations logistiques entre les Hauts-de-France et le Royaume-Uni en 2021 ?

Page 14

Retour sur les 5 problématiques potentielles identifiées liées au Brexit pour la filière logistique en Hauts-de-France en 2020

Page 19

Comment les entreprises de la filière transport et logistique des Hauts-de-France ont-elle réagi ?

Page 28

Le Royaume-Uni, une organisation déstabilisée

Page 32

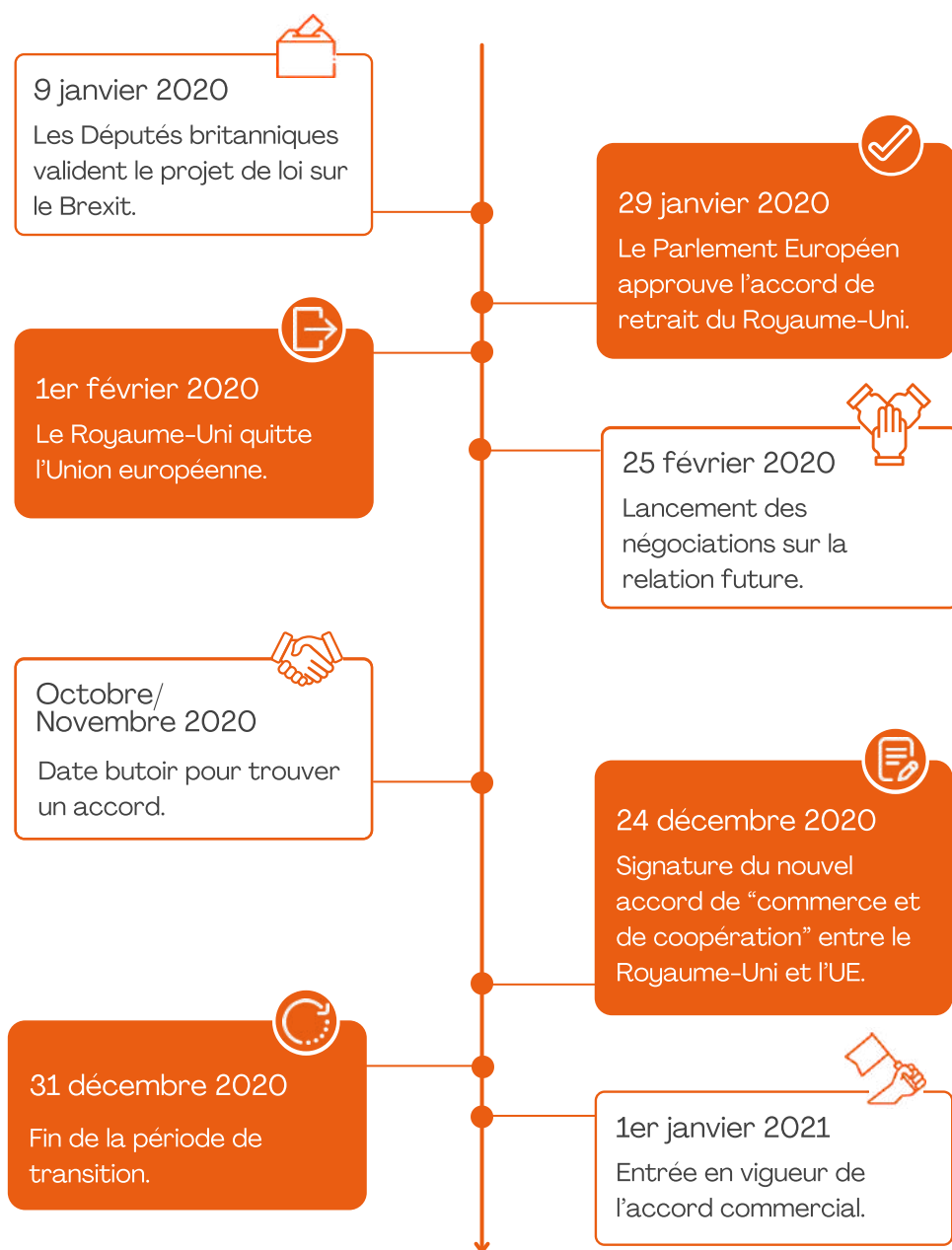
Une concurrence européenne significative



Partie 1

Le contexte actuel

Contexte actuel



Le **1er janvier 2021** a marqué la fin de la période de transition (1er février - 31 décembre 2020) au cours de laquelle le droit de l'Union continuait de s'appliquer au Royaume-Uni. Un **accord de commerce et de coopération a été signé par Madame la Présidente de la Commission européenne, le Président du Conseil européen et le Premier ministre britannique le 30 décembre 2020. Il a également été approuvé par le Parlement britannique.** Cet accord a été ratifié le 27 avril 2021, mais est entré en application provisoire le 1er janvier 2021. **Depuis le 1er janvier 2021, cet accord détermine les règles applicables aux relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne dans un certain nombre de domaines :** échanges commerciaux, pêche, transports, coordination de sécurité sociale, coopération policière et judiciaire, participation du Royaume-Uni aux programmes de l'Union, etc.

La **fin de la période de transition, le 31 décembre 2020 à minuit, a eu des conséquences pour les citoyens et les acteurs économiques.** Les formalités douanières ainsi que les contrôles sanitaires et phytosanitaires ont été rétablis pour le transport de marchandises.

L'accord de commerce et de coopération

L'accord de commerce et de coopération couvre notamment les domaines suivants :

La libre circulation des marchandises

Avec un principe de zéro droits de douane, zéro quota pour l'import et l'export, entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, des biens qui respectent des règles d'origine préférentielle.

La garantie d'une concurrence équitable

L'Union européenne et le Royaume-Uni se sont engagés à maintenir des normes élevées dans des domaines tels que la protection de l'environnement, la lutte contre le changement climatique, les droits sociaux, les droits du travail, la transparence fiscale ou les aides d'Etat. Si ces normes ne sont pas respectées, les deux parties pourraient prendre des mesures de rétorsion.

La coordination de la sécurité sociale

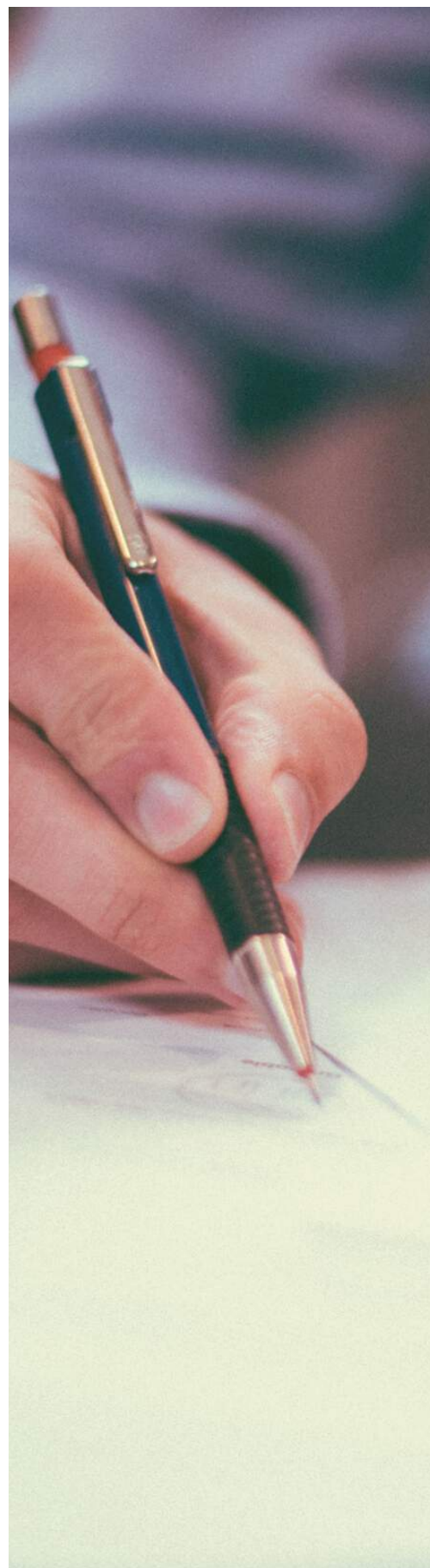
En assurant un certain nombre de droits aux citoyens de l'UE et aux ressortissants britanniques qui travaillent, voyagent ou se déplacent à destination de l'Union européenne ou du Royaume-Uni.

La question des transports

En assurant une connectivité aérienne, routière, ferroviaire et maritime continue et durable. L'accord vise à garantir une concurrence équitable entre les opérateurs britanniques et européens afin que le droit des passagers, le droit des travailleurs et la sécurité des transports ne soient pas compromis.

La participation du Royaume-Uni aux programmes de l'Union

Tel que Horizon Europe, pour la période 2021-2027, sous réserve de sa contribution financière au budget de l'Union européenne.

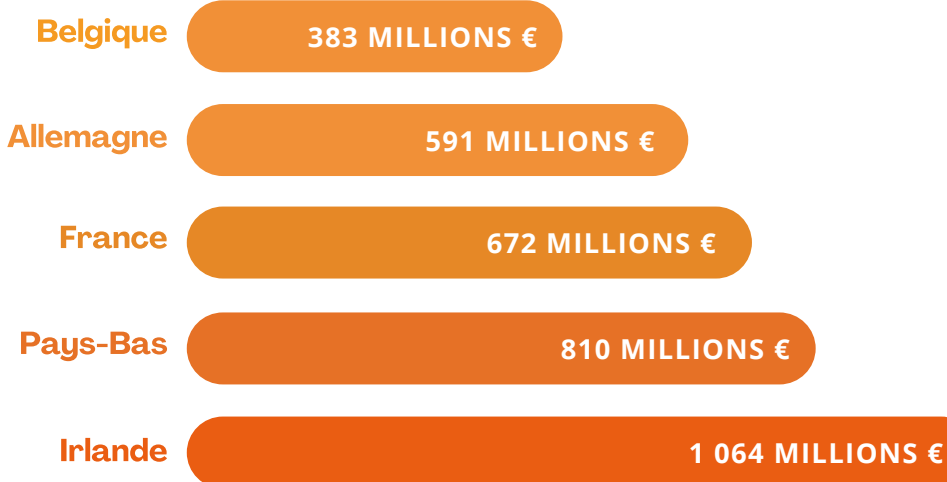


Le fonds européen d'ajustement au Brexit

La Commission européenne a proposé une réserve d'ajustement au Brexit de 5 milliards d'euros, afin de contribuer à faire face aux conséquences économiques et sociales négatives dans les États membres et les secteurs les plus impactés par le Brexit. Le Parlement européen souhaite que ce soutien financier cible en priorité les PME et travailleurs indépendants " **afin de surmonter la charge administrative et les coûts opérationnels accrus** ". Il souhaite aussi que ces aides bénéficient au secteur de la pêche et aux communautés locales qui dépendent des eaux britanniques ainsi que la réintégration des citoyens de l'UE qui ont quitté le Royaume-Uni.

Par ailleurs, parmi les mesures pouvant être intégralement couvertes par le fonds, le Conseil européen cite " l'aide aux entreprises et aux communautés de pêche, des programmes de chômage partiel et des programmes de reconversion, des contrôles frontaliers, douaniers, sanitaires et phytosanitaires, la collecte des impôts indirects et la réintégration des citoyens de l'UE ayant quitté le Royaume-Uni en raison du retrait ".

Répartition de la réserve d'ajustement au Brexit



La France devrait être le troisième bénéficiaire avec 672 millions d'euros de versement, derrière l'Irlande (1,064 milliard d'euros) et les Pays-Bas (810 millions). Viennent ensuite l'Allemagne (591 millions) et la Belgique (353 millions).

Au global, 4,150 milliards d'euros seront versés sur la base du critère des échanges commerciaux, 600 millions d'euros seront alloués en fonction du facteur pêche et 250 millions d'euros au titre du critère des régions maritimes frontalières.

Ce fonds pourrait être significatif pour les acteurs des Hauts-de-France, et plus particulièrement pour les entreprises fortement impactées par l'allongement des délais de transport, les contrôles douaniers et les coûts supplémentaires induits.

Échanges entre l'Union européenne et le Royaume-Uni en baisse sur le début d'année



Selon Eurostat, les échanges commerciaux entre l'Union européenne et le Royaume-Uni ont très notamment baissé en janvier 2021, premier mois de séparation effective entre les deux partenaires après le Brexit. **Les exportations de l'UE vers le Royaume-Uni ont chuté de 27,4% par rapport à janvier 2020, pour s'afficher à 18 milliards d'euros, et celles de Londres vers le continent de 59,5%, à 6,4 milliards d'euros.**

De plus, il est important de noter qu'en moyenne, depuis le mois janvier, **on dénombre 40% de retour à vide en transport de marchandises au départ du Royaume-Uni.**

Le Brexit bouleverse le commerce transmanche. **Le Royaume-Uni importe désormais pour la première fois davantage de biens de pays hors UE qu'en provenance du marché unique européen.** Ce phénomène a été observé pour le premier trimestre et est inédit depuis le début de la publication de ces données en 1997, d'après le Bureau national des statistiques. Le Royaume-Uni a importé pour 53,2 milliards de livres de biens de pays en dehors de l'UE, contre 50,6 milliards en provenance de ceux appartenant au marché unique européen.

L'Office national des statistiques (met en garde toutefois sur le fait qu'il ne s'agit que d'une photographie établie sur un trimestre particulier. **Selon elle, compte tenu de la pandémie et de la baisse d'activité, il est trop tôt pour déterminer s'il s'agit seulement de perturbations de court terme ou au contraire si cela augure d'ajustements de plus long terme concernant des chaînes d'approvisionnement.**

L'UE reste, en outre et de loin, la première destination pour les ventes à l'étranger de produits britanniques. **Sur le seul mois de mars, les exportations de biens vers l'UE ont d'ailleurs progressé de 8,6%, portées par l'automobile, et sont presque revenues à leur niveau de décembre 2020, avant le Brexit.** Du reste, elles avaient déjà fortement rebondi en février 2021, après une chute record de 42% en janvier 2021.

Sources : Capital & l'attribution



La crise sanitaire a-t-elle eu un impact sur le Brexit ?

Dans la situation actuelle dans laquelle nous nous trouvons, il est compliqué de distinguer les impacts dus à la crise sanitaire de ceux dus au Brexit sur les entreprises. En ce sens, les avis des experts divergent.

Pour Madame Isabelle Méjean, économiste et professeure à l'Ecole Polytechnique, " alors que la logistique était très compliquée " **pendant la crise sanitaire, les chaînes de valeur mondiales ont même étonnamment bien résisté.** Elle prend l'exemple de l'automobile où, malgré les tensions actuelles dans l'approvisionnement en semi-conducteurs, la production ne s'est pas arrêtée durablement alors que " 10.000 composants ", produits aux quatre coins du monde, entrent dans la fabrication d'une voiture. En janvier, les exportations britanniques vers l'UE ont plongé de 41%, tandis que les importations en provenance du vieux continent ont reculé de 29%.



Contrairement aux constats d'Isabelle Méjean, les experts Euler Hermes considèrent que, **l'épidémie Covid-19 devrait amoindrir les conséquences du Brexit**, sous l'impulsion de 5 facteurs :

1er facteur

En raison des différents confinements au Royaume-Uni, la demande des ménages et l'investissement se sont contractés. Ainsi, **avec ou sans Brexit, les débouchés pour les exportateurs européens sont de facto réduits par l'épidémie Covid-19.** De plus, cette limitation des échanges entre le Royaume-Uni et l'UE permettra aux deux parties d'avoir plus de temps et de flexibilité pour investir dans les infrastructures aux frontières et ainsi limiter le temps d'attente aux douanes des transporteurs de marchandises.

Sources : linfodurable.fr & EulerHermes

2ème facteur

La « règle d'origine » nécessitera probablement des changements dans les chaînes d'approvisionnement pour de nombreux secteurs (bois, équipements électriques, métaux, produits chimiques et pharmaceutiques, électronique, machines et équipements, etc). Mais la crise Covid-19, et la limitation des échanges internationaux qui en a découlé, **ont déjà poussé de nombreuses entreprises britanniques à repenser leurs chaînes d'approvisionnement** et à rechercher davantage de fournisseurs nationaux et hors UE.

Sources : linfodurable.fr & EulerHermes

3ème facteur

La crise Covid-19 devrait limiter la hausse du prix des importations britanniques en provenance d'UE relative au Brexit. Le prix des importations britanniques pourrait augmenter de +2% à +5% dès la fin de la période de transition, en raison de l'allongement du temps de transport et des formalités administratives supplémentaires. Mais ces coûts additionnels pour les exportateurs européens, et donc pour les importateurs britanniques, pourraient être plus limités grâce à trois effets: (i) l'accord de reconnaissance des « fournisseurs de confiance » ; (ii) la demande européenne, en-dessous de son potentiel, qui permet de maintenir une pression assez faible sur les prix ; (iii) les investissements adéquats pour faciliter les contrôles douaniers.

Sources : infodurable.fr & EulerHermes

4ème facteur

Un impact direct sur le marché de l'emploi britannique et les salaires. La main-d'œuvre entrante a déjà été touchée en 2020 par les restrictions sanitaires et le Brexit va accentuer ce phénomène, notamment pour les travailleurs de l'UE, étant donné la nécessité d'obtenir des permis de travail. Le nombre total de travailleurs de l'UE se rendant au Royaume-Uni a diminué de -15% depuis le référendum de 2016. Les futures pénuries de main-d'œuvre exerceront une pression à la hausse sur les salaires et favoriseront l'emploi de la population britannique.

Sources : infodurable.fr & EulerHermes

5ème facteur

*"Enfin, la crise Covid-19 offre aux autorités britanniques une certaine marge de manœuvre pour absorber l'impact négatif du Brexit auprès de l'opinion publique. Brexit ou non, accord avec l'UE ou non, le Royaume-Uni aurait connu quoi qu'il arrive une récession prononcée au T1 2021, à cause de l'épidémie. Cette perspective est encore plus renforcée par les mesures de reconfinement récemment adoptées. **Toutefois, la situation économique du pays devrait se redresser au gré de leur avantage comparatif sur la campagne de vaccination et du retour de la confiance, pour une croissance attendue à +2,5% en 2021 et à +7% en 2022** », ajoute Ana Boata.*

Sources : infodurable.fr & EulerHermes

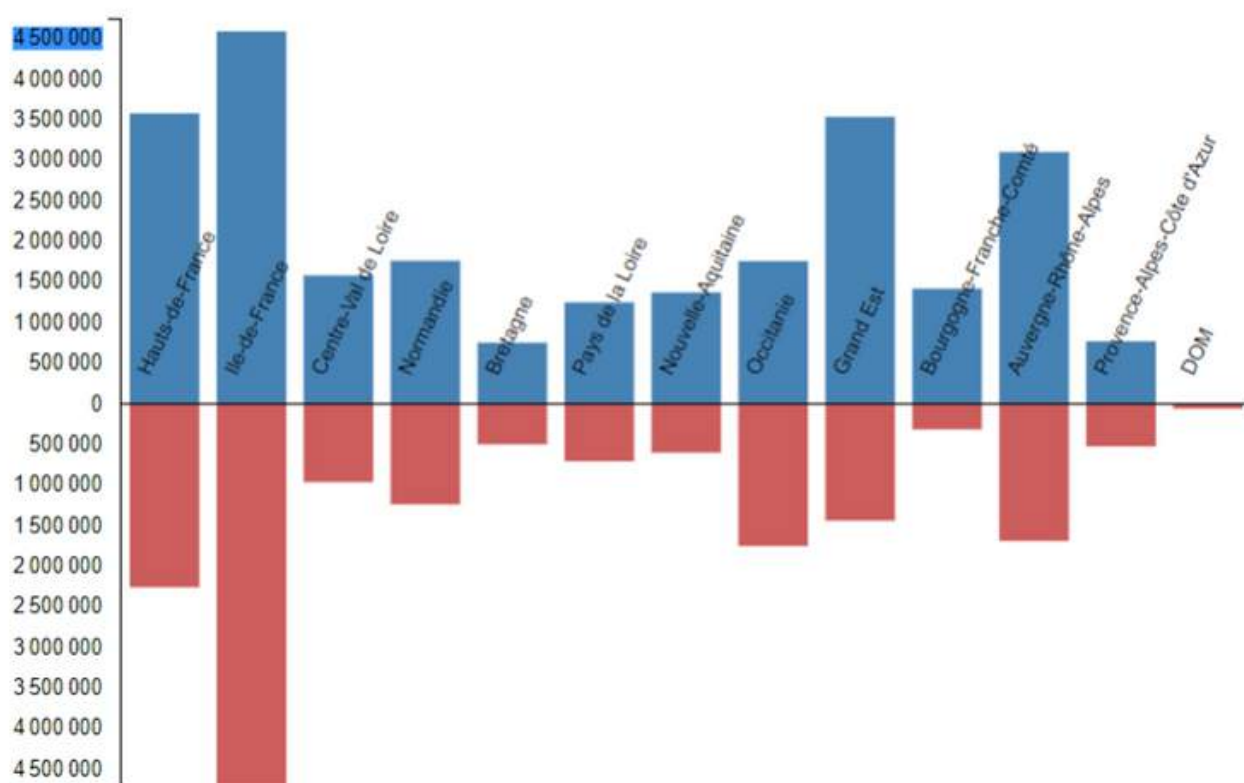
Partie 2

**Quelles sont les relations
logistiques entre les
Hauts-de-France et
le Royaume-Uni en 2021 ?**

Comparaison régionale export et import sur les 4 derniers trimestres

Au cours de ces 4 derniers trimestres, la région Hauts-de-France a eu une forte dynamique relationnelle avec le Royaume-Uni, se plaçant ainsi à la deuxième place après l'Ile-de-France. Dans le rapport de novembre dernier, sur la même comparaison régionale, la région Hauts-de-France se positionnait quatrième après l'Ile-de-France, le Grand-Est et Auvergne Rhône Alpes. Les nouvelles données commerciales démontrent une hausse nette des échanges commerciaux sur les deux premiers trimestres 2021 avec des exportations supérieures aux importations pour une valeur en euros.

Valeurs en milliers d'euros - en bleu les exportations, en rouge les importations
Régions métropolitaines (sauf Corse)



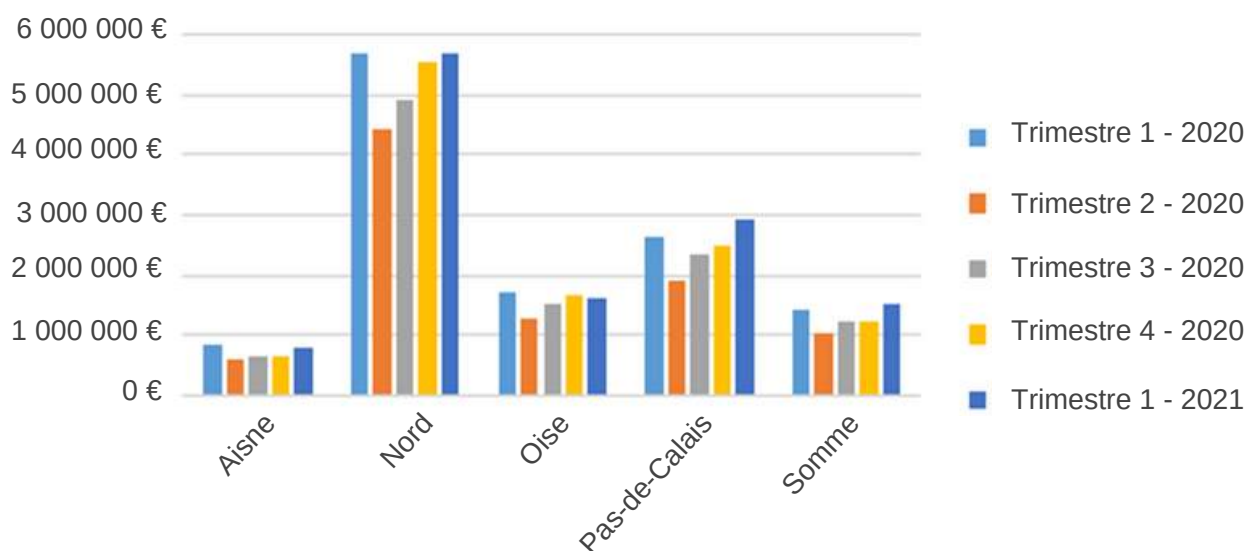
Source: [leskiosque.finances.gouv.fr](https://www.leskiosque.finances.gouv.fr)

Les échanges à l'export vers le Royaume-Uni, quelles tendances ?

Comme la comparaison régionale le démontre, **on observe une légère augmentation des volumes exportés en valeur monétaire vers le Royaume-Uni pour le Pas-de-Calais et la Somme sur le 1er trimestre 2021 et ce malgré le Brexit.** Dans l'Aisne, le Nord et l'Oise, les volumes du 1er trimestre 2020 sont quelque peu au dessus de ceux du 1er trimestre 2021.

Étonnamment, **les volumes exportés depuis l'application du Brexit n'ont pas chuté alors même que les volumes exportés entre le Royaume-Uni et le continent européen ont chuté de 41% et entre le Royaume-Uni et la France de 20%.**

Volume en valeur monétaire des exports vers le Royaume-Uni
depuis le 1er trimestre 2020 au 1er trimestre 2021



Source: lekiosque.finances.gouv.fr

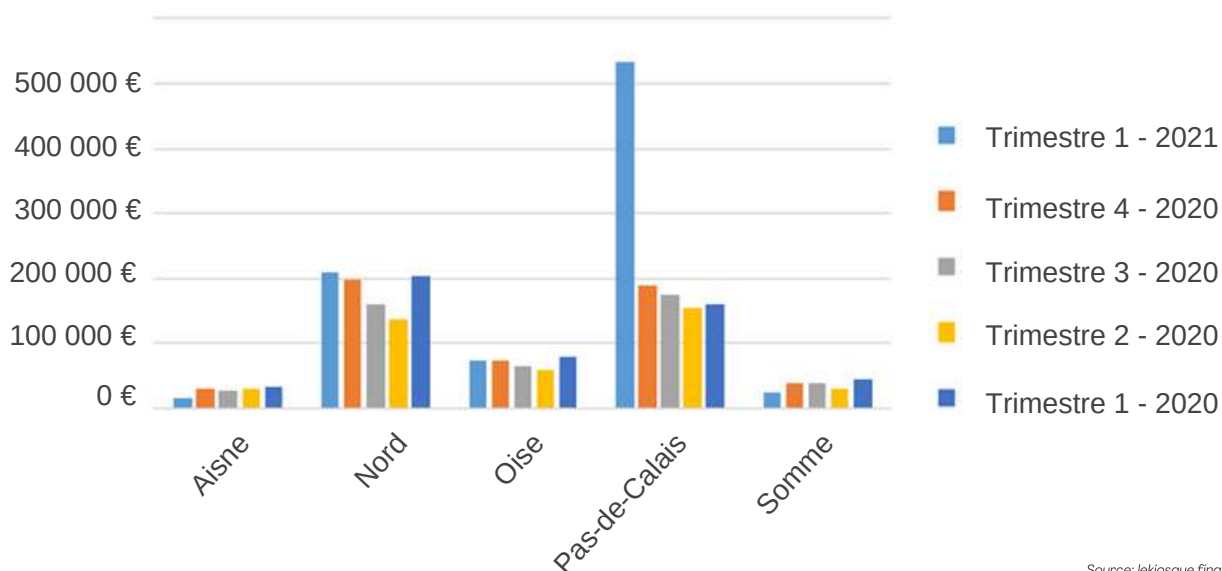
Les échanges à l'import vers le Royaume-Uni, quelles tendances ?

Comme indiqué dans la comparaison régionale, les volumes importés sont inférieurs aux volumes exportés. Sur le graphique ci-dessous, une tendance se dégage nettement. En effet, **le département du Pas-de-Calais a vu ses importations en valeur monétaire bondir nettement avec plus du double des volumes entre le 1er trimestre 2020 et le 1er trimestre 2021.** Pour des transporteurs spécialisés dans le transport des produits frais, ils expliqueraient cette augmentation par une augmentation des imports des produits de la pêche comme il était difficile de pêcher dans les eaux britanniques.

Cette tendance ne se remarque cependant pas pour les autres départements. Seul le département du Nord observe une équivalence entre les 2 trimestres. Pour les autres départements, une légère baisse est à noter même si elle reste très limitée.

Comme les exportations, les importations n'ont également pas baissé de manière significative alors que les prévisions suggéraient le contraire.

Volume en valeur monétaire des imports du Royaume-Uni
depuis le 1er trimestre 2020 au 1er trimestre 2021

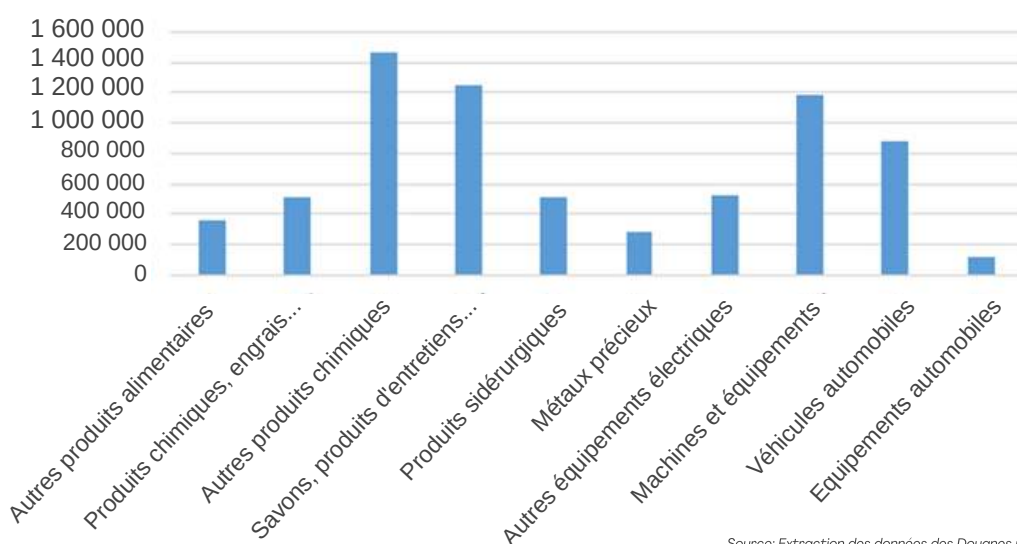


Source: lekiosque.finances.gouv.fr

Typologie des produits exportés et importés en valeur

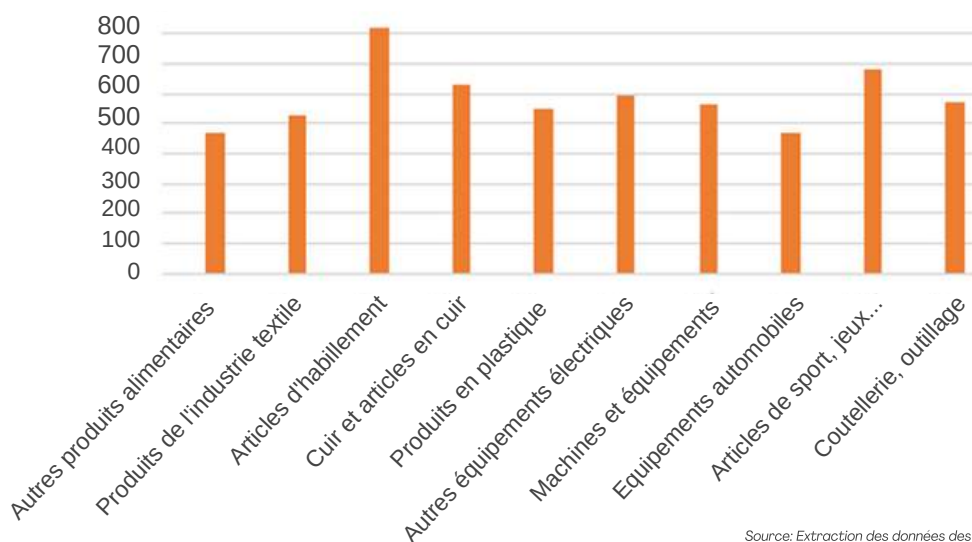
Les produits majoritairement importés du Royaume-Uni sont les produits du textile et ses dérivés. Les produits issus de la plasturgie, de l'automobile, de l'électricité et de l'outillage sont aussi bien positionnés. Les produits chimiques présents dans le graphique du second trimestre n'apparaissent pas dans celui du premier trimestre 2021. Comme indiqué, les volumes exportés sont plus importants et notamment les produits chimiques qui sont en première position devant les produits d'entretien. **Au second trimestre 2020, les produits d'entretiens étaient les premiers produits exportés devant les produits chimiques.**

10 premiers produits exportés vers le Royaume-Uni en valeur K€



Source: Extraction des données des Douanes par Euralogistic

Typologie de produits importés au 1er trimestre 2021 en valeur K€



Source: Extraction des données des Douanes par Euralogistic

Partie 3

**Retour sur les 5
problématiques potentielles
identifiées liées au Brexit pour
la filière logistique en
Hauts-de-France en 2020**

Retour sur les problématiques potentielles identifiées en 2020

En fin d'année 2020, à l'occasion d'un premier rapport, le pôle Euralogistic faisait part des enjeux auxquels la région pouvait être confrontée en cas de Brexit " dur ". Dans cette partie, nous reviendrons sur chaque enjeu (ci-dessous) afin d'analyser le degré de réalisation de ces derniers.

1- Saturation des voies de circulation

- Un risque de saturation de l'A16
- 7000 camions bloqués au Royaume-Uni, soit 2 jours d'attente
- Des perturbations de trafic à minima de 3 mois
- Nécessité de mettre en place des zones tampons

2- Perte de trafic de marchandises

- Augmentation des flux en décembre 2019, et diminution en janvier 2020
- Baisse du trafic ferroviaire de 30%
- Réorientation potentielle des flux vers les ports belges
- Risque d'impacts sur l'économie régionale

3- Fragilisation des entreprises

- Augmentation des coûts liés aux droits de douane
- Une facturation plus compliquée pour les entreprises
- De potentiels litiges dûs aux retards de livraison
- Vigilance sur les termes et conditions des contrats

4- Inquiétude pour la logistique de la filière pêche

- Boulogne-sur-Mer : 1er port européen de transformation des produits de la mer
- Graves conséquences potentielles sur l'activité
- Problématique autour de la logistique des produits frais : temps d'attente

5- Hypothèse d'une pénurie de palettes

- Respect de nouvelles normes pour les palettes anglaises
- Non-conformité actuelle de plus de ¾ des palettes anglaises
- Perte de palettes pour les entreprises françaises
- Menace d'une pénurie de palettes au Royaume-Uni

Ci-dessus, pour mémoire, les risques de problématiques identifiées en 2020 préalablement au Brexit.

1- Saturation des voies de circulation

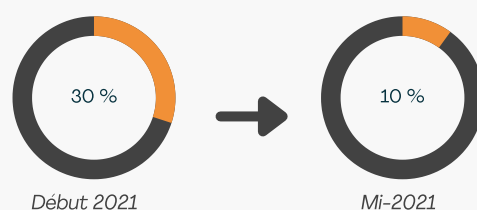
Retour sur constat 2020

> Une fluidité des flux maîtrisée en Hauts-de-France

L'entrée en vigueur du Brexit a suscité de nombreuses inquiétudes en termes de saturation des voies de circulation notamment, sur les voies françaises. Or, **le mois janvier a vu son trafic transmanche divisé par deux en raison d'un sur-stockage côté britannique et aussi, comme le nuance l'entreprise Chatel Nord, en raison de la crise sanitaire.**

Toutefois, même s'il a été observé un ralentissement des importations britanniques, les poids lourds sont restés bloqués à la frontière comme le confirme l'entreprise BMR Transports. La mise en oeuvre effective des procédures douanières explique en partie ces ralentissements à la frontière et dans le Kent comme au mois de décembre 2020.

Taux de rejet des marchandises à la frontière



Du côté français, le passage à la frontière est relativement fluide depuis le début de l'année. Eu égard de la nature des marchandises, les contrôles vétérinaires et phytosanitaires menés par la SIVEP ont été plus complexes, ralentissant quelques fois les flux. **Les ports du littoral et le Tunnel ont finalement bien anticipé et assumé les obligations liées au Brexit, en visant à maintenir la fluidité des flux afin d'éviter l'engorgement des voies de circulation. En effet, le taux de rejet à la frontière est passé de 30% au début de l'année à 10% aujourd'hui. Ces chiffres confirment d'autant plus la fluidité actuelle des flux de marchandises sur le territoire des Hauts-de-France.**

2- Perte de trafic de marchandises

Retour sur constat 2020

> Baisse modérée des flux de marchandises

La réduction des flux de marchandises entre décembre 2020 et janvier 2021 s'est bien produite avec une diminution de l'ordre de 20% pour les flux commerciaux entre la France et le Royaume-Uni. Comme indiqué précédemment, le sur-stockage associé à la crise sanitaire justifie cette baisse notable. Les difficultés administratives liées aux douanes côté britannique ont participé à la réduction et au ralentissement des flux. **Les britanniques ont été moins enclins à exporter leurs approvisionnements vers le continent européen.** Ce faisant, certaines entreprises britanniques ont choisi de sourcer d'autres fournisseurs afin de potentiellement limiter les complexités à la frontière



Toutefois, comme l'ont observé les transporteurs, **le niveau des échanges commerciaux transmanches reviennent progressivement à la normale avec des niveaux quasiment équivalents à ceux observés avant le Brexit. La tendance montre un accroissement des flux au fil des mois et donc une baisse modérée des flux au final.**

Par ailleurs, une crainte subsistait quant à l'impact négatif potentiel sur la perte de compétitivité des infrastructures portuaires et du tunnel des Hauts-de-France.

De fait, pour éviter un possible report de trafic, **le port de Dunkerque a mis en place dans les 6 premiers mois un point de contact unique à la frontière qui tend à réunir tous les services de contrôle afin de simplifier les opérations et d'augmenter la compétitivité des ports.** Ce service permet de proposer les mêmes standards de compétitivité administrative que les ports voisins. **Les transporteurs interrogés n'ont pas observé de réorientation des flux vers les ports belges comme cela avait été envisagé. Le Port de Calais propose également de nouvelles lignes pour créant ainsi de nouvelles opportunités logistiques.**

Enfin, il est à noter que les nouvelles règles du "paquet mobilité" adoptées en 2020 visent à mettre fin à la distorsion de la concurrence dans le secteur du transport routier. Ces nouvelles règles permettent alors aux transporteurs français de retrouver une place compétitive par rapport aux transporteurs des pays de l'Est qui ont plus de difficultés à se rendre sur le territoire britannique. **Ce nouveau paquet est clairement une opportunité pour le transport routier régional qui peut potentiellement récupérer les flux.**

3- Fragilisation des entreprises

Retour sur constat 2020

> Des entreprises régionales fragilisées

Même si les entreprises interrogées il y a 6 mois avaient indiqué à 82% avoir anticipé le brexit et à 58% avoir mis en place des moyens spécifiques, **elles se sont trouvées confrontées à un ensemble de problématiques.** En effet, la hausse des coûts de transport était inévitable au regard des frais de douanes et aussi aux allongements des délais de transport. Ces deux éléments augmentent sensiblement les coûts qui ont un impact selon la typologie ou la valeur du produit. **En effet, ces coûts supplémentaires viennent réduire naturellement les marges des entreprises qui ne peuvent se permettre de les facturer à leurs clients, afin de rester compétitif, comme l'indiquent IGOL et Prefere Resins. Pour certaines entreprises qui ont de faibles volumes avec le Royaume-Uni, ces dernières s'interrogent sur la pertinence de demeurer actives sur le marché britannique comme l'exprime l'entreprise Chatel Nord.**

Par ailleurs, puisque les délais de transport ont augmenté en provenance du Royaume-Uni, les entreprises sont confrontées à des problèmes d'approvisionnement et sont obligées de travailler à flux tendus pour leur production.

TRB ou Draka Comtek ont dû faire face à des arrêts de ligne de production en raison d'un manque de matière première ce qui vient indubitablement fragiliser leurs activités. Le risque pour les entreprises est de perdre leur compétitivité par rapport à la concurrence en raison de ces nombreux facteurs.

Des problèmes de facturation sont également apparus avec des erreurs d'application de TVA du côté britannique pour les clients français, comme l'indique l'entreprise TRB. L'enjeu est de taille vis à vis des clients. **Les délais de paiement ont donc été nettement rallongés venant destabiliser en partie les comptes des entreprises, si le problème devait persister.**



Enfin, lors de notre premier document **Maître Thomas Molins** nous avait alerté sur une nécessaire vigilance des entreprises quant aux conditions de rédaction et d'application des contrats. Lors d'un récent entretien, ce dernier a indiqué alors que des **litiges contractuels liés, par exemple aux délais de transports, apparaîtront à la fin de l'année 2021. Finalement, les entreprises sont quelque peu fragilisées mais résistent en restant vigilantes puisque la situation semble s'améliorer au fil des mois.**

4- Inquiétude pour la logistique de la filière pêche

[Retour sur constat 2020](#)

> La filière de la pêche fragilisée

Les transporteurs boulonnais, comme BMR ou Jet Freeze, spécialisés dans le transport de produits frais, de la pêche, en transport sous température maîtrisée, sont confrontés à une baisse générale des flux de matières premières en provenance du Royaume-Uni, eu égard à la nouvelle régulation de la pêche. De fait, cette baisse de flux impacte l'ensemble de la chaîne logistique avec un plus faible besoin en poids-lourds. La difficulté réside dans la quasi impossibilité de pêcher dans les eaux britanniques, et, ceci amène les pêcheurs à pêcher dans les eaux françaises.

Or, les pêcheurs et les transporteurs spécialisés observent une recrudescence de la concurrence étrangère en provenance majoritairement des Pays-Bas qui viennent s'implanter dans les ports. Ceci a un impact négatif sur les volumes des pêcheurs français. Les transports BMR constatent également une augmentation de ventes de bateaux ou de fermetures définitives d'activités.

Par ailleurs, la crise du COVID, ayant généré les fermetures d'entreprises dans le domaine de la restauration, ceci a naturellement joué défavorablement sur la mer et a favorisé la fragilisation du secteur.

5- Hypothèse d'une pénurie de palettes

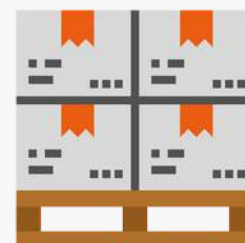
[Retour sur constat 2020](#)

> Une pénurie de palettes non encore observée

Durant les différents entretiens menés auprès des transporteurs et des chargeurs régionaux, l'hypothèse d'une pénurie de palettes n'a pas été évoquée dans le cadre de l'application du Brexit. La problématique de la non-conformité n'a pas non plus été constatée dans les flux de marchandises en provenance de la Grande-Bretagne.

Toutefois, il y a bien un risque potentiel de pénurie de palettes sur le plan international en raison de la crise sanitaire qui court depuis plus d'un an. En effet, les besoins en palettes pour le transport de marchandises étaient moindres, dans la mesure où la consommation mondiale a baissé. Ainsi, il y a eu une baisse dans la fabrication de palettes. Tout comme les entreprises qui sont confrontées à une pénurie générale en matières premières, les palettes sont clairement en tension comme les conteneurs maritimes.

Très demandées, les palettes de transport sont de plus en plus chères, en raison d'une pénurie de bois qui touche de nombreux secteurs, comme celui de la construction. Concrètement, le prix d'une palette, qui évoluait entre 9 et 12 dollars en 2020, a dépassé les 15 dollars en 2021. Finalement, ce n'est pas le Brexit qui a généré une pénurie mais bien la crise sanitaire mondiale qui touche tous les secteurs.



Partie 4

**Comment les entreprises
de la filière transport et
logistique des Hauts-de-France
ont-elle réagi ?**

Liste des transporteurs interrogés par Euralogistic



RDV Transports
Marck (62)



JET Freeze
Boulogne-sur-Mer (62)



Transports Bogaert
Quaëdypre (59)



Socotra Logistics
Arcques (62)



BMR Transports
Boulogne-sur-Mer (62)

CHATEL NORD

Chatel Nord
Outreau (62)



Cotrama
St Martin les Boulogne (62)



Carpentier
Calais (62)



Polley Groupe
Calais (62)



Copromer Transport
Boulogne-sur-Mer (62)



BBR Transport
Hulluch (62)

Le bilan formulé par les transporteurs

> Une anticipation et une organisation nécessaires

Dans le précédent rapport, les transporteurs interrogés ont indiqué à 87% avoir anticipé l'application du Brexit. Par ailleurs, 67% indiquaient avoir mis en place des moyens spécifiques.

Après les 6 mois qui viennent de s'écouler, **l'ensemble des transporteurs, comme BBR, confirme qu'il était nécessaire de bien se préparer au Brexit.** Certains ont ainsi recruté des profils administratifs pour faire face aux nouvelles règles douanières comme COTRAMA, d'autres des chauffeurs poids lourds comme RDV Transports. D'autres comme COPROMER, ont implanté une agence au Royaume-Uni pour mieux répondre aux attentes de leurs clients. RDV Transports a aussi construit un entrepôt sous douane et un parking sécurisé pour mieux réagir face aux différentes demandes et pour se démarquer plus nettement de la concurrence.

BBR note toutefois qu'il était nécessaire d'anticiper et de bien s'organiser mais que le métier de logisticien demande une agilité et une réactivité quotidienne car le métier a changé selon lui.

> Réduction et ralentissement des flux en début d'année 2021

Au début de l'année, les flux entre le Royaume-Uni et l'Europe ont réduit de manière significative. **En effet, les britanniques ont naturellement "sur-stocké" pour ne pas être confrontés à une pénurie éventuelle. Comme indiqué précédemment, les transporteurs tels que Socotra Logistics ou BMR confirment une réduction des flux de marchandises transportées de l'ordre de 20 à 40%.**

Toutefois, au fil des mois, les flux ont progressivement remonté et aujourd'hui ces derniers retrouvent un niveau quasi normal par rapport à l'avant Brexit, note COTRAMA. Les signaux sont donc encourageants pour un retour à la normale dans les prochaines semaines. A cela s'ajoute l'assouplissement des règles sanitaires liées à la gestion de la crise sanitaire.



L'ancien aéroport de Manston, dans le sud-est du Royaume-Uni, transformé en parking pour plus de 3000 conducteurs routiers en décembre 2020.

De plus, comme cela avait été auparavant imaginé, **la fluidité des flux a été fortement impactée par les contrôles des douanes au Royaume-Uni. De nombreux transporteurs ont vu leurs poids-lourds bloqués quelques jours sur le territoire britannique générant ainsi des retards élevés.** La situation semble s'améliorer mais des poids lourds sont encore souvent bloqués à la frontière. **Cependant, BMR indique que dans le sens France/Royaume-Uni, les délais d'attentes sont moins longs qu'avant le Brexit ce qui présage d'un retour à la normale rapidement.**

> Une hausse légère des coûts de transport

Dès le mois de janvier 2021, les transporteurs ont dû très souvent appliquer une hausse légère des coûts de transports, et ceci pour deux motifs: d'une part, l'allongement des délais de transport et d'autre part, du fait les charges liées aux démarches administratives douanières. RDV transport estime avoir augmenté ses prix de transport de l'ordre de 15% pour du transport ponctuel, qui demandait une compétence administrative supplémentaire en matière d'international.

Les transporteurs proposant des services de douane impactent naturellement des frais de douanes à hauteur de 150€, sur le coût total. Par ailleurs, le transit time étant dégradé avec plus de temps de route (plus 2 jours en moyenne) l'impact sur le coût global est notable.

Toutefois, autant les délais d'attentes étaient nettement dégradés les 3 premiers mois autant aujourd'hui les délais ont été réduits comme le confirme BBR. **De fait, rares sont maintenant les transporteurs qui appliquent une hausse des prix pour les délais d'attente.**

> Des passages différents à la douane des deux côtés de la frontière

Les transporteurs ont dû s'adapter aux nouvelles formalités douanières imposées par le Brexit. **Plusieurs transporteurs interrogés ont indiqué qu'il était aussi nécessaire de former et d'accompagner leurs clients dans les démarches afin de faciliter les contrôles et donc d'assurer de ne pas dérapier sur les délais de livraison.**

Toutefois, le Brexit vient alourdir la charge administrative comme le confirme SOCOTRA LOGISTICS. **Alors qu'en France, les relations administratives avec les douanes se déroulent particulièrement bien, cela semble plus complexe au Royaume-Uni. En effet, les formalités sont assez compliquées, d'autant plus lorsque le chauffeur ne parle pas suffisamment bien anglais. De fait, cela génère souvent des incompréhensions qui conduisent au blocage du camion. Les relations douanières avec le Royaume-Uni étant plus compliquées, ceci nécessite une meilleure anticipation pour éviter des retards notables, à la différence de la France.**



Contrôle frontalier
par les autorités françaises

> Des nouvelles complexités sur le territoire britannique

Comme précédemment indiqué, les relations douanières apparaissent plus complexes avec le Royaume-Uni qu'avec la France pour les entreprises de notre région. Au-delà des formalités administratives, le Royaume-Uni avait mis en place des conditions plutôt drastiques pour circuler sur son territoire, notamment dans le Kent. **De fait pour réguler le trafic, le gouvernement britannique avait imposé un permis, appelé "le permis du Kent", pour avoir l'autorisation de circuler, sans quoi cela était interdit.** Cette mesure avait été adoptée afin d'éviter de gros embouteillages dans la campagne arrière britannique. Toutefois, **au mois d'avril 2021, le "permis du Kent" a été abandonné afin de faciliter les échanges commerciaux.** Les transporteurs, quant à eux, n'ont pas observé d'améliorations significatives, selon leurs dires.

Par ailleurs, **les transporteurs expriment de nouvelles craintes quant aux nouvelles règles imposées aux poids lourds circulant dans les grandes villes britanniques. En effet, les poids lourds devront prochainement être équipés d'avertisseurs sonores de recul et d'angle mort. Le coût s'élèvera à 1200€ par poids lourd, ce qui constitue une charge non négligeable pour les transporteurs** comme en témoigne BMR. Au global, les nouvelles mesures post Brexit viennent alourdir la charge administrative et financière des transporteurs de notre région.

> Diversification et spécialisations pour les transporteurs régionaux

L'enquête auprès des transporteurs réalisée au mois de novembre dernier avait mis en exergue la possibilité que le Brexit soit une opportunité de "capter de nouveaux marchés", avec une stratégie de spécialisation. En effet, **au regard des complexités générées par le Brexit, des transporteurs étrangers ont décidé de se retirer de certains marchés.**

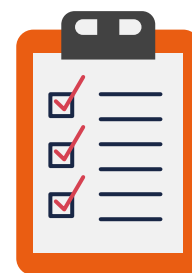


Ainsi, les transports Bogaert, RDV Transport ou même Copromer by Delanchy estiment que le Brexit est une réelle aubaine en termes d'accroissement de chiffre d'affaires avec une moyenne de 15%. En optant pour une stratégie de spécialisation sur le marché britannique, ces transporteurs ont gagné des parts de marché significatives. **Ils restent ainsi confiants pour l'avenir, ce qui semble une bonne nouvelle.**

Néanmoins, **d'autres transporteurs comme Polley, BBR ou Chatel Nord ont été confrontés à une perte de chiffre d'affaires immédiate, de l'ordre de 30%.** Ainsi pour ne pas subir trop rudement le Brexit, ils ont décidé de se développer aussi sur d'autres marchés européens afin de compenser les pertes estimées. **Il leur était donc nécessaire de réagir et de s'adapter rapidement.** Toutefois, **la raison de cette perte de chiffre d'affaires reste à pondérer en raison de la crise sanitaire qui a naturellement fait baisser la consommation et donc de facto les besoins en transport de marchandises.**

> Des activités de groupage mises à mal

Parallèlement aux activités de transport en lots complets, **il y a des activités de groupage (plusieurs lots dans un même chargement) qui subissent plus durement les conséquences du Brexit.** En effet, pour chaque client, il est nécessaire de fournir les documents administratifs au service des douanes. Ils se heurtent ainsi à la multiplication des formalités administratives. **Il peut en effet arriver qu'un chauffeur doive être muni d'une liasse de documents de plus de 80 pages.** Ainsi, **le risque d'erreurs est décuplé pour un transporteur et ceci peut rapidement rallonger les délais de livraison.** De fait, pour Jet Freeze, le constat est sans appel: moins de 15% de flux à l'import et moins de 50% de flux à l'export.



Pour BBR, l'activité de groupage à destination est compromise. Avant, l'entreprise organisait deux tournées vers le Royaume-Uni. Désormais, elle ne fait plus qu'une tournée mais sur une distance plus longue. BBR confirme que l'activité a été bousculée et a nécessité des réorganisations. **Pour pallier à cette baisse d'activité, les transporteurs se diversifient sur d'autres marchés.**

> Un bilan globalement mitigé à 6 mois

6 mois après la mise en place du Brexit, **les transporteurs restent toutefois interrogatifs.** Pour Chatel Nord ou BMR, le bilan est plutôt négatif. Même s'il y a un début de reprise économique entre les deux territoires, **ils estiment que le Brexit n'a apporté "rien de bon" et que cela n'est pas positif pour se développer commercialement.** BMR appréhende davantage l'application des **contrôles dès janvier 2022 et craint des complexités supplémentaires.** Il ajoute que le Brexit a considérablement changé les manières de travailler. Cela nécessite la plus grande des vigilances. Socotra Logistics considère que les complexités administratives avec le Royaume-Uni viennent impacter défavorablement leur bilan.

A contrario pour Copromer, Cotrama, RDV Transport et BBR, **le bilan est assez positif car le Brexita généré soit des développements au Royaume-Uni, soit un accroissement non négligeable de leur chiffre d'affaires, permettant alors des nouveaux recrutements.** Indéniablement, ils estiment que le Brexit est une opportunité pour l'économie régionale pour les entreprises bien préparées. L'ensemble des transporteurs s'accorde pour qu'un bilan soit fait à nouveau d'ici 6 mois.

Liste des chargeurs interrogés par Euralogistic



PROMENS
Annezin (59)

Industrie du plastique

CRODA

CRODA
Chocques (62)

Industrie de la chimie



TrB
Nesles (62)

Solutions réfractaires



IGOL
Glisy (80)

Fabricant d'huiles de moteur



NUTRIPACK
Flines-lez-Raches (59)

Industrie textile industriel



PREFERE RESINS
Brebières (62)

Industrie de la chimie



DRAKA COMTEQ
Billy Berclau (62)

Industrie télécommunication



DOUBLET
Avelin (59)

Industrie textile industriel



JOKEY
La Bourse (62)

Industrie textile industriel



EUROCAVE
Fourmies (59)

Fabrication caves à vin



DECATHLON
Dourges (62)

Retail

Le bilan formulé par les chargeurs

> Des difficultés dans la mise en place des solutions logistiques nécessaires

Dans la première enquête menée auprès des entreprises par le Pôle Euralogistic, il est apparu que 50% ne pensaient pas que leur organisation logistique allait être impactée et 33% étaient mitigés.

Dans la réalité, **l'organisation logistique des PME interrogées s'avère être plus complexe à gérer.** En effet, TRB explique avoir été confronté, dès le premier mois, à **une impossibilité de trouver le bon interlocuteur dans l'ensemble de la chaîne pour parvenir à livrer à temps avec le bon document. Cette difficulté a généré des retards de livraisons.** Aujourd'hui, il est donc nécessaire d'anticiper bien en amont ces transports vers le Royaume-Uni pour parvenir à livrer la marchandise en temps et en heure. **Pour d'autres entreprises, comme Doublet, il est devenu difficile de trouver un transporteur pour des petits colis à des coûts abordables. Ceci vient en partie compromettre la viabilité de certains échanges commerciaux avec les britanniques.**

> Une hausse des coûts de transport



Depuis l'application du Brexit, la majorité des entreprises régionales interrogées a indiqué une hausse de leurs coûts de transport. Deux raisons sont imputables à cette hausse: d'une part, l'allongement des délais de transport et d'autre part les charges liées aux formalités administratives et douanières. Pour Doublet, il y a une hausse de 110€ sur les charges fixes pour des montants de transport entre 500€ et 1000€.

De fait, si l'entreprise ne peut pas changer de fournisseur pour faire baisser ce coût de revient, **elle devra l'impacter sur son coût final. Ces coûts supplémentaires pourraient les obliger à se retirer du marché britannique. Prefer Resins ou même IGOL observent une augmentation de l'ordre de 30%, ainsi les marges se sont réduites et viennent donc fragiliser les entreprises.**

Toutefois **selon des transporteurs introduire des frais liés au rallongement des délais de livraison est aujourd'hui injustifié car le trafic revient à la normale.** Seuls les frais de douane doivent être imputables aux entreprises. A l'inverse, **les entreprises avec de plus gros volumes à expédier, négocient tous les ans des contrats de transport et les prix bien en amont (comme Décathlon). Elles n'ont donc pas observé d'augmentation trop significative des délais de transport.**

> Certaines lourdeurs administratives

L'application du Brexit a naturellement obligé les entreprises à s'adapter aux nouvelles formalités douanières.

Les entreprises comme Décathlon, Arkema ou Jokey sont confrontées à **des formalités douanières complexes du côté britannique. Elles considèrent que cela manque de transparence et donc de fluidité.** Pour TRB, le Brexit est réellement "chronophage" nécessitant trois fois plus de temps qu'avant pour traiter les acheminements. Par ailleurs, il est nécessaire de renforcer et sécuriser la préparation des documents de transport au Royaume-Uni au risque de voir sa livraison stoppée et donc de générer des retards. Ainsi, l'anticipation est d'autant plus nécessaire comme le confirme Eurocave.

A contrario, **les entreprises sont globalement satisfaites de leurs relations avec les douanes françaises qui se sont bien préparées et ont vite répondu à l'ensemble des questions qui leur étaient adressées.** Parallèlement aux formalités douanières, des entreprises sont confrontées aux **"lourdeurs administratives" dans les facturations et dans l'application de la TVA, avec parfois des erreurs du côté britannique. Cela fragilise les entreprises puisque ces erreurs génèrent des retards de paiement.**

> Des retards de livraison

Comme évoqué précédemment, la mise en place des solutions logistiques a été plutôt laborieuse. Certaines entreprises ont vu leurs camions bloqués au Royaume-Uni, soit en raison des contrôles administratifs, soit en raison du manque d'organisation des britanniques. En effet, **ces retards de livraison sont un gros enjeu pour les activités industrielles, parfois synchrones, des entreprises.** Pour Draka Comtek, **les camions en provenance du Royaume-Uni arrivent toujours "au compte goutte" venant mettre en péril leur ravitaillement en matière première pour leur ligne de production. Les conséquences sont importantes aux plans financier, logistique et commercial.**



Doublet ou Nutripack ont aussi été fort impactés, avec des rallongements considérables des délais de transport passant de 5 jours à 1 mois, mettant à mal leur production. Aujourd'hui, la situation s'améliore légèrement mais des camions restent encore parfois bloqués sur le territoire britannique. Croda confirme ces retards de livraison qui génèrent de la frustration et un agacement de la part de leur clients. **Ces délais de livraison rallongés inquiètent les industriels sur leur capacité à garder leur clients. Elles peuvent aboutir à des changements de fournisseurs en leur défaveur. L'enjeu est donc de taille, il s'agit bien là d'un enjeu économique fort.**

> Des réglementations à venir qui inquiètent

Dans le cadre de l'accord du Brexit, **il était prévu en mars que les contrôles à l'import côté britannique soient appliqués.** Or, dans la mesure où les services des douanes britanniques ne sont pas tout à fait prêts, **cela a été repoussé en janvier 2022. Les entreprises régionales craignent des ralentissements notables à la frontière générant des retards dans les livraisons**

Le Brexit induit également des changements à venir dans les réglementations. TRB et IGOL alertent sur le fait que ces nouvelles règles vont impacter leurs activités. En effet, **les réglementations européennes pour les produits chimiques ne seront potentiellement plus les mêmes pour le Royaume-Uni.** Ainsi, les entreprises de notre région devront à nouveau enregistrer leurs produits chimiques sous l'autorité britannique, à un coût très élevé. **L'enjeu est énorme pour ces entreprises qui ont aussi vu leurs coûts de transport augmenter.** Enfin, Croda informe que **désormais la TVA sera applicable pour des produits de moins de 22€ selon la nouvelle législation européenne.** Or, pour Croda, il s'agira d'ajouter les frais de douane significatifs pour les produits à faible valeur. **La TVA et les frais de douanes viennent, par exemple, compromettre l'intérêt d'envoyer des échantillons à leurs clients potentiels britanniques.**

> Un bilan sur les conséquence du Brexit très mitigé

Les entreprises interrogées dressent **un portrait plus contrasté que les transporteurs** sur les impacts du Brexit. Selon IGOL, **le Brexit a réduit leur compétitivité et "nuît au business".** Pour d'autres comme Prefere Resins, **le bilan est à nuancer en raison de trois paramètres: le Brexit, la Covid 19 et la hausse des prix des matières premières. C'est une accumulation de contextes négatifs qui rend difficile l'évaluation de l'impact lié au Brexit.**

Toutefois, l'ensemble des entreprises se rejoint sur le fait que le Brexit est **une réelle contrainte administrative et douanière. Cela les force à être agile et à envisager d'autres alternatives.** En effet, certaines entreprises sourcent d'autres fournisseurs pour éviter ces nombreuses complexités. Prefere Resins ajoute que **le Brexit c'est "du perdant perdant",** car il a amené moins de consommation puisque les prix ont de facto augmenté. **L'ensemble des entreprises interrogées estime qu'il sera judicieux de faire un bilan à 6 mois pour justement avoir une vision plus nette de l'impact du Brexit.**

Le bilan de l'expert en douanes

> Le Brexit, une vraie opportunité

Comme indiqué à de nombreuses reprises, les formalités douanières sont des sujets très sensibles, que ce soit pour les transporteurs, comme pour les chargeurs. Nous avons interrogé la société nordiste ASA (Associated Shipping Agencies) afin d'obtenir des éclairages supplémentaires côté anglais.

Monsieur Tiberghien, Directeur Général, estime que **le Brexit a été une vraie opportunité pour se développer**. En effet, dans la mesure où les besoins en formalités douanières ont explosé, **leurs services ont été d'autant plus sollicités. Ils ont ainsi ouvert d'autres agences sur le territoire des Hauts-de-France créant ainsi de nombreux emplois.**

Toutefois, les compétences douanières sont devenues rares car l'offre et la demande se retrouvent déséquilibrées. Ainsi, l'entreprise a opté pour la formation d'alternants à ces nouveaux métiers en tension. **Le chiffre d'affaires a quasiment quadruplé pour ASA. Mais le contexte du Brexit a fait émerger de nouvelles concurrences avec des créations de nombreuses agences.** Monsieur Tiberghien considère lui aussi que le Brexit est **une opportunité pour le développement économique du territoire.**

Du point de vue des formalités douanières, cela se passe globalement bien. Il nuance cependant ses propos en indiquant **que les contrôles ne sont pas vraiment poussés. "Or, dans les prochains mois, nous savons que les contrôles vont se durcir et rendre les formalités plus contraignantes."** Il rappelle que **les services douaniers français ont été bien préparés et ont démontré leur efficacité en comparaison avec ceux des britanniques.**

Enfin, Monsieur Tiberghien a observé un progressif retour à la normale en termes de flux. Il estime à -5% de flux qu'au début du Brexit et reste au final optimiste pour la suite.

Partie 5
**Le Royaume-Uni,
une organisation déstabilisée**

Le Royaume-Uni, fortement impacté par le Brexit

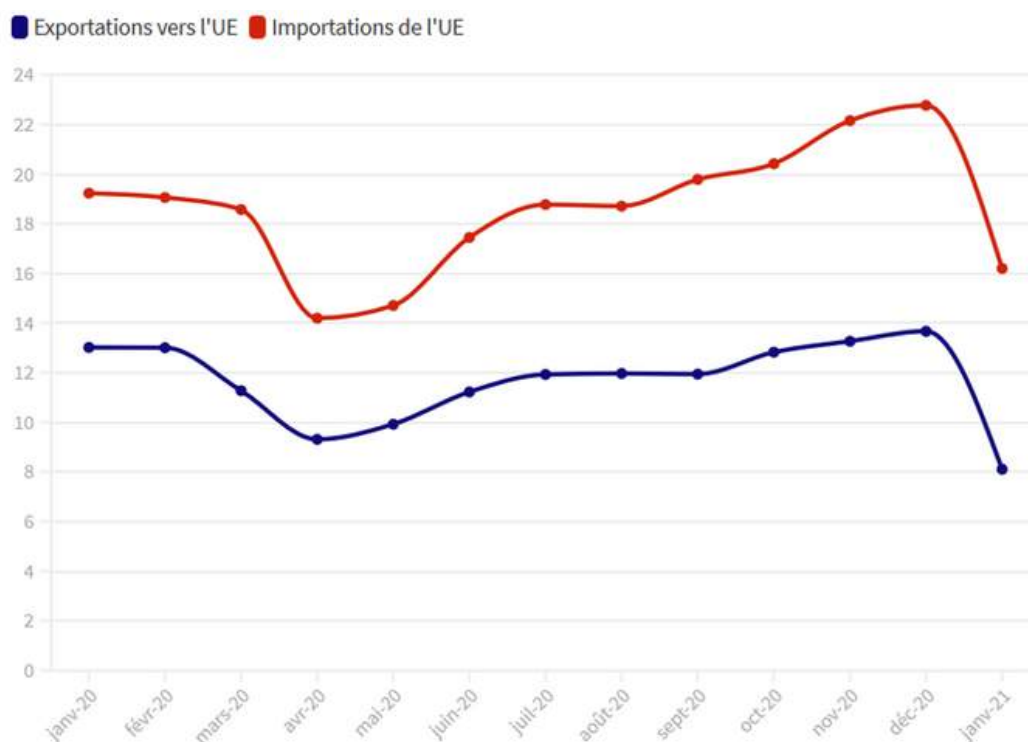
La sortie du Royaume-Uni du marché unique européen, entrée en vigueur au 1er janvier, a eu **un fort impact sur son commerce extérieur, entre les goulots d'étranglement dans des ports déjà sous pression avec la pandémie, les restrictions aux déplacements en janvier, et des retards de commandes accumulés** depuis le début de la pandémie. Les nouvelles règles douanières et administratives couplées à un "sur-stockage" en fin d'année et à la crise sanitaire mondiale, **ont décuplé et accéléré les effets négatifs attribuables au Brexit.**

Le dernier rapport "Business Insights" de l'Office for National Statistics (ONS) a révélé que **l'industrie du transport et de l'entreposage a été la plus touchée de tous les secteurs par la Covid et le Brexit.**

Le rapport, intitulé "Business insights and impact on the UK economy", révèle qu'entre le 17 et le 30 mai 2021, **9,6 % des entreprises de la catégorie "Transport et entreposage" ont signalé qu'elles avaient fermé définitivement, 15 % étaient encore temporairement fermées et seulement 75,4 % avaient effectivement repris leurs activités.** Ces chiffres sur l'état des affaires sont plutôt sombres et mettent en évidence le double impact de la pandémie et du Brexit sur le secteur du transport et de la chaîne d'approvisionnement au Royaume-Uni.

Au Royaume-Uni, le Brexit fait chuter le commerce extérieur avec l'UE

En milliards de livres sterling, variations saisonnières corrigées



Source: ons.gov.uk

Une organisation déstabilisée mais tout de même réactive

Bien que le Brexit ait été voté bien en amont de son application, le Service des douanes britanniques s'est retrouvé face à une surcharge de travail liée aux contrôles. En effet, selon les différents échanges avec les entreprises régionales et la presse, **les douanes ont vite été dépassées en raison d'un manque de personnel, comparativement à la France. Le manque de préparation observé couplé au manque de personnel a généré des embouteillages assez conséquents côté britannique ayant une incidence notable dans les délais de livraison en France, selon les entreprises.** Par ailleurs, les infrastructures dont Douvres ont montré leurs limites pour absorber l'ensemble des flux ralentis par les contrôles douaniers. En effet, fin décembre 2020 a été le théâtre d'un certain "chaos logistique" dans le Kent et à Douvres avec des embouteillages importants bloquant les camions plusieurs jours, ceci sans solutions de restauration et de services sanitaires pour les conducteurs.



Enfin, les demandes en documents administratifs et les contrôles ont mis en exergue des problèmes liés à la barrière de la langue. En effet, certains chauffeurs se sont trouvés dans l'incapacité de répondre aux questions des douaniers dans le cadre des contrôles, générant naturellement des ralentissements dans la file d'attente et donc participe à la dégradation du transit time.

Face à ces problématiques, le Royaume-uni tente de trouver des solutions pour fluidifier les flux et revenir à un niveau d'import export correct.

> Réorganisation des Supply Chain

Les acteurs de la supply chain ont toujours su prouver leur capacité d'adaptation lors de crises. Ils l'ont prouvé une fois de plus avec le Brexit. **Tout comme les entreprises françaises, les entreprises britanniques ont adapté leur chaîne logistique.**

Selon une étude réalisée en mars 2021 et publiée sur le site [statista.com](https://www.statista.com), **"50,8 % des entreprises britanniques ayant modifié leur chaîne d'approvisionnement ont déclaré qu'elles avaient fait appel à davantage de fournisseurs britanniques au cours des semaines précédentes en raison de la fin de la période de transition de l'UE"**. Par ailleurs, 11,3 % ont déclaré qu'elles faisaient désormais appel à davantage de fournisseurs de l'UE, tandis que 5,8 % seulement ont déclaré qu'elles faisaient appel à des fournisseurs non européens.

> Recherche de fournisseurs hors Europe

Pour contrer la baisse des échanges commerciaux et la pénurie de matériaux, les **entreprises anglaises reconsidèrent leur supply chain en cherchant parfois des fournisseurs hors Europe.** De plus, il est important de constater que **le Royaume-Uni importe désormais, et pour la première fois, davantage de biens de pays hors-UE qu'en provenance du marché unique européen.** Il y a ici un véritable danger de perte de marchés pour l'Union européenne, et aussi une baisse potentielle très notable des flux de marchandises transmanches, et ceci sur le moyen et long terme.



> Report des contrôles douaniers à l'import

Le Royaume-Uni va repousser à janvier 2022 la pleine entrée en vigueur des contrôles sur les importations de marchandises en provenance de l'Union européenne induits par le Brexit, afin de permettre aux firmes du pays de se concentrer sur la relance post-pandémie.

Les contrôles sur les animaux vivants, les plantes présentant un faible risque sanitaire et les produits végétaux, n'entreront même en vigueur qu'au 1er mars 2022. Ce nouvel échéancier permettra aux entreprises de bénéficier de plus de temps pour se préparer aux changements à la frontière.

> Abandon du permis du Kent

Les conditions imposées sur le territoire britannique quant à la circulation des conducteurs routiers ont été allégées. En effet, **les conducteurs peuvent, depuis le mois de mai 2021, traverser le Kent (sud-est de l'Angleterre) sans permis d'accès.** Ainsi, le Royaume-Uni abandonne cette mesure mise en place pour éviter les engorgements du Brexit, suite à la fin de la période de transition.

Ces mesures avaient été introduites dans cette région afin d'éviter de gros embouteillages qui auraient pu être provoqués par les perturbations liées à la sortie effective de l'UE le 1er janvier. Le ministère britannique assure que le permis d'accès au Kent a été "décisif pour éviter des retards à la frontière", en permettant aux chauffeurs d'arriver à Douvres avec les bons documents. Avec l'abandon du permis, les transporteurs routiers auront désormais moins de démarches à effectuer, ce qui devrait faciliter les échanges commerciaux avec l'UE

Partie 6
**Une concurrence
européenne significative**

Les Hauts-de-France, une région de plus en plus compétitive

Depuis le début de l'année, les ports des Hauts-de-France ont développé de nouvelles connexions avec le Royaume-Uni et l'Irlande.

Depuis le 3 janvier 2021, **le port de Dunkerque a mis en place une nouvelle connexion avec Rosslare, dans le sud de l'Irlande. Cette nouvelle rotation permet aux transporteurs d'éviter tout l'administratif lié aux déclarations en Douane en passant par le Royaume-Uni.**

Au niveau de la connexion Calais-Douvres, P&O ramène un cinquième navire, **DFDS augmente sa capacité et une troisième compagnie arrive en juin 2021.**

De plus, la compagnie danoise DFDS renforce sa présence sur le détroit, d'une part en remplaçant début juillet un de ses trois navires actuels par un de plus grosse capacité **augmentant ainsi sa capacité de fret de 20%.** Mais également, elle ouvre en juin 2021, une nouvelle ligne depuis Calais, pour du fret non-accompagné sur Sheerness, rapprochant alors Londres de notre région, de 40 km par rapport à Douvres.

Le Grand Port Maritime de Dunkerque a annoncé qu'il accueillera un point de contact unique à la frontière qui réunira tous les services de contrôles afin de simplifier les opérations et d'augmenter la compétitivité logistique du port. **Ce point de contact unique, qui se situera dans l'emprise du port, permettra d'absorber l'augmentation des formalités exigées par le Brexit.** Deux services de la douane, à savoir le Bureau principal et la Brigade de surveillance extérieure et le Service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières, seront alors réunis.

Source : Les Echos

La région des Hauts-de-France a ainsi démontré sa capacité à se développer dans un contexte délicat et à être compétitive. Elle a ainsi fait preuve d'une grande agilité.

Qu'en est-il de ses voisins européens ? Est-elle réellement compétitive face à ces derniers ?



Les Pays-Bas, un pays logistique opportuniste et tourné vers l'extérieur

Les Pays-Bas sont depuis longtemps un hub de transport important. Rotterdam est le premier port d'Europe, au 10e mondial. **Malgré la mise en place du Brexit et la crise sanitaire, le trafic du port de Rotterdam est reparti à la hausse. Au cours des trois premiers mois de cette année, celui-ci a crû de 3 %, après la baisse de 6,9 % subie sur l'ensemble de 2020.**

Par ailleurs, grâce à leurs infrastructures et à leur histoire, les Pays-Bas ont toujours souhaité se positionner comme porte d'entrée de l'Union européenne pour les Etats Unis notamment.

A la suite de l'annonce du Brexit, **les Pays-Bas ont constaté une demande d'entreposage de plus en plus grande de la part des entreprises britanniques en raison des incertitudes commerciales grandissantes et durables.** En 2020, ces incertitudes post-Brexit ont, selon l'Agence Néerlandaise des Investissements Etrangers, **poussé 78 compagnies internationales à déménager du sol britannique aux Pays-Bas.** Au total, 218 compagnies ont déménagé aux Pays-Bas depuis 2016, a indiqué l'agence, ajoutant être en pourparlers avec 550 autres.

Les Pays-Bas entendent clairement bien faire du Brexit une réelle opportunité pour leur territoire et pour leurs entreprises.

Connections maritimes du port de Rotterdam



La Belgique, un voisin ambitieux et redoutablement bien organisé

Le port d'Anvers a misé sur le short sea shipping et le transport non-accompagné de marchandises pour faire face aux possibles impacts du Brexit.

Carte des connexions maritimes du port d'Anvers vers le Royaume-Uni et l'Irlande



Dans la perspective du Brexit, **le Port d'Anvers s'est attelé à renforcer encore ses liaisons maritimes avec le Royaume-Uni et l'Irlande.** Comme nous pouvons l'observer sur cette carte, le port d'Anvers est connecté avec l'ensemble du Royaume-Uni. **Les prestataires de services logistiques à Anvers ont un avantage grâce à leur expérience du trafic maritime non-européen. Ils ont l'habitude des démarches administratives et savent réduire, par leurs procédures robustes et souples, les durées de transit. De plus, les autorités douanières ont été bien préparées, notamment avec l'embauche de 386 personnes à temps plein pour faire face au Brexit.**

Par ailleurs fait notable, **en février 2021, les ports de Zeebruges et Anvers ont annoncé leur fusion. Cette fusion doit permettre aux deux ports d'asseoir leur position et de poursuivre leur développement.** L'ambition future du port Anvers-Bruges est de devenir le premier port mondial à "réconcilier l'économie, la population et le climat". Cette annonce vient appuyer et renforcer la force des ports belges ! C'est leur ambition clairement affichée.

La Flandre soutient financièrement la création d'un "guichet Brexit", où les entreprises pourront accomplir toutes les formalités administratives liées au Brexit en un seul endroit. Ce guichet pourrait notamment être installé à Zeebruges. Le centre d'innovation du secteur logistique en Flandre (VIL) et le cabinet Deloitte développent un guichet Brexit qui sera tant physique que numérique. Le guichet numérique sera le premier à être développé et mettre en ligne tous les documents à l'attention des acteurs publics et privés. Le guichet numérique sera disponible au premier trimestre 2023, et le guichet physique au troisième trimestre 2023.

L'Irlande, un pays en pleine mutation logistique

Afin d'éviter les possibles encombrements et tracasseries aux frontières avec le Royaume-Uni, **l'Irlande s'est décidée à trouver les moyens d'acheminer des biens directement vers l'Europe continentale, notamment via les ports français.** Jusqu'ici, chaque année, 150.000 camions utilisaient le "passage par le Royaume-Uni" pour transporter 3 millions de tonnes de fret entre la République et l'Union européenne. Début janvier 2021, le port de Dublin – maillon essentiel de ce « pont terrestre » – a connu une brusque réduction de ses flux, et certaines traversées ont été annulées.

Les transporteurs routiers irlandais sont nombreux à chercher à emprunter de nouveaux trajets pour rester à l'intérieur du marché unique et de l'Union douanière, seul moyen d'échapper aux perturbations. Le port de Rosslare Europort, situé dans le sud-est de l'île et le deuxième plus important centre de fret du pays, propose déjà 28 trajets par semaine à destination ou en provenance d'Europe, contre une dizaine auparavant. **Deuxième principale plaque tournante d'Irlande en matière de transport de marchandises, le port de Rosslare pourrait devenir la nouvelle voie privilégiée vers l'Europe.**

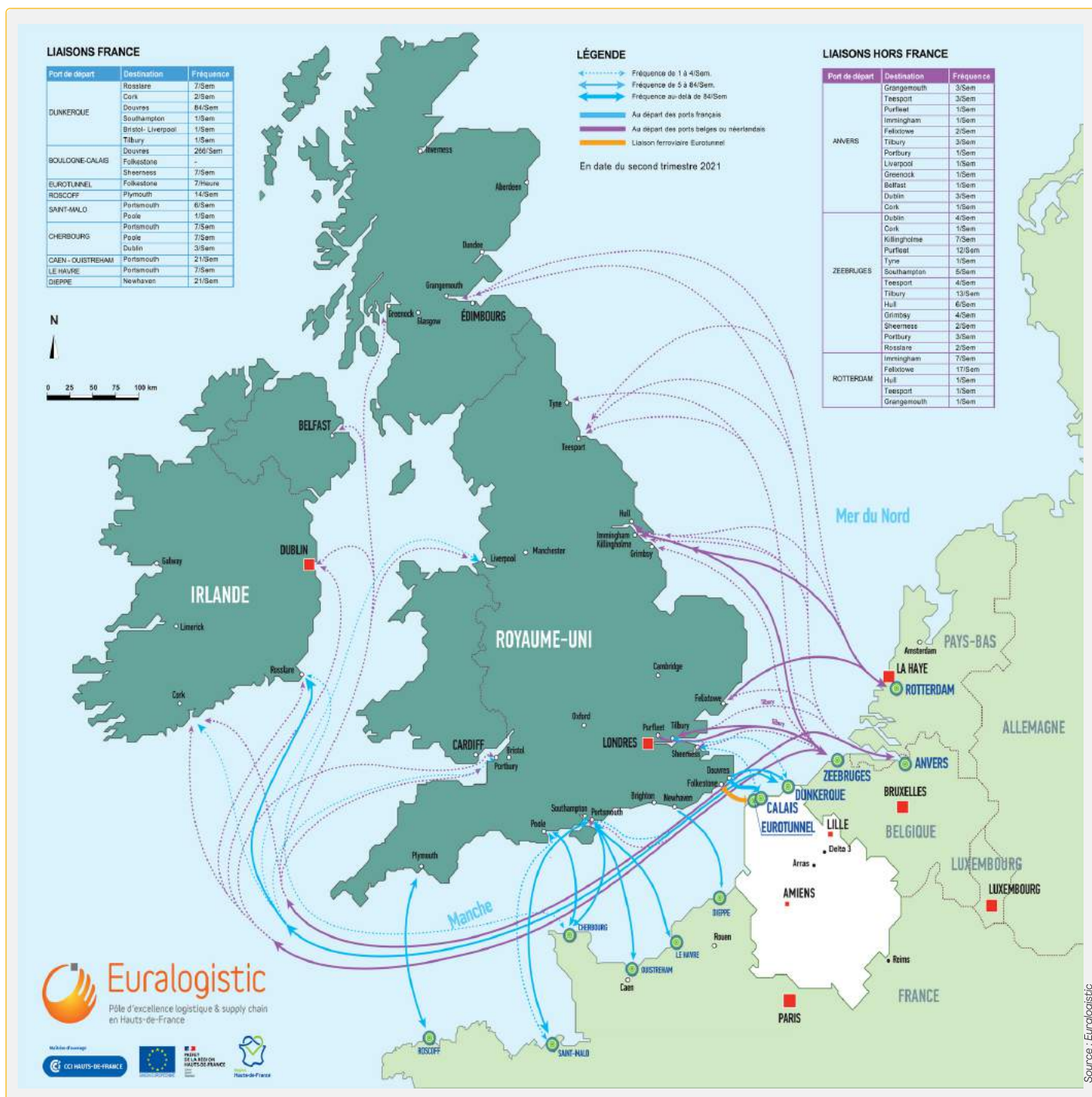
Le port a enregistré une hausse de 476% du trafic de fret vers l'Europe continentale, par rapport à l'année dernière.

Port de Rosslare, au sud-est de l'Irlande



Source : Southcoastradio

Carte de synthèse des flux de marchandises entre le littoral Manche-Mer du Nord et les Îles Britanniques



Clairement, cette carte de synthèse atteste du leadership effectif de la région des Hauts-de-France en matière de flux transmanches. Mais, elle est peu à peu challengée suite au Brexit, c'est incontestable !



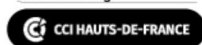
Euralogistic

Pôle d'excellence logistique & supply chain
en Hauts-de-France

Campus Euralogistic
Plate-forme multimodale Delta 3
622 Rue des Hauts-de-France
62110 HENIN BEAUMONT

T. +33 (0)3 21 74 16 12
contact@euralogistic.com

Maîtrise d'ouvrage



euralogistic.com

