







PRÉAMBULE



MATT CORKERY

Partenaire principal, Conseil économique

Ouvert depuis 22 ans, le Tunnel sous la Manche est devenu un lien de transport essentiel qui relie le Royaume-Uni à l'Europe continentale de manière régulière, fiable et rapide. Le Tunnel sous la Manche est un élément essentiel de l'infrastructure physique du pays aux marchés de l'Europe continentale. Depuis son ouverture en 1994, le Tunnel sous la Manche a vu passer 300 millions de tonnes de marchandises, soient plus de 23 millions de poids lourds, et 38 millions de tonnes de fret ferroviaire.

considérables et a favorisé le développement de nouveaux modèles économiques. Elle a porté le développement de chaînes logistiques transfrontalières et intégrées, dans des secteurs comme l'industrie et le commerce de détail, pour générer des gains de productivité et bénéficier directement à l'économie britannique. Le Tunnel a également facilité le e-commerce en offrant la possibilité aux sociétés de livraison rapide d'expédier les articles aux consommateurs du Royaume-Uni via des plateformes européennes.

Le Tunnel a révolutionné les voyages d'affaires, grâce à l'Eurostar qui offre une liaison rapide et fiable vers Paris, Bruxelles et au-delà. Les entreprises ont pu en bénéficier et faire fructifier les relations avec leurs clients étrangers tout en minimisant le coût et la durée des trajets. L'ouverture de la première section de la ligne à grande vitesse destinations, Eurostar est désormais plus rapide que l'avion.

1994

président français François Mitterrand

Été 1994

le Tunnel sous la Manche et services de navettes pour le transport des camions

14 novembre 1994

Début des services de navettes pour le transport des passagers

2000

28 février 2000

de voyage des animaux de compagnie pour les chiens et les chats

2006

Septembre 2006

réalise son premier bilan carbone et s'engage sur le de l'environnement

1997

17 juillet 1997

Ouverture au public de Samphire par le Tunnel sous la Manche au pied de la falaise de Shakespeare (entre Folkestone et Douvres) pendant la construction du Tunnel

2003

28 septembre 2003

Ouverture de la première section de la liaison à grande vitesse au Royaume-Uni

2007

Novembre 2007

Ouverture commerciale de la première ligne à grande vitesse et inauguration par la reine Elizabeth II à St Pancras International ; début des services de fret ferroviaire transmanche Europorte

Les vacanciers ont également bénéficié du Tunnel sous la Manche : voitures, caravanes et cars par Le Shuttle ou escapades citadines en Eurostar, le Tunnel soutient une grande part de l'économie de la culture et des loisirs. En retour, les touristes étrangers qui prennent le Tunnel sous la Manche pour se rendre au Royaume-Uni dépensent leur argent dans des chambres d'hôtel, des repas au restaurant, des évènements sportifs et des visites culturelles et historiques, soutenant ainsi le marché de l'emploi britannique.

Ce rapport analyse et présente l'influence variée et les retombées économiques du Tunnel sous la Manche au Royaume-Uni. Notre analyse porte essentiellement sur 2014, mais également sur le rôle du Tunnel sous la Manche dans la croissance économique future.

LE ROLE DU TUNNEL SOUS LA MANCHE DEMEURERA ESSENTIEL POST-BREXIT

Le résultat du récent référendum lancé au Royaume-Uni sur l'adhésion du pays à l'Union européenne (UE) fait planer l'incertitude sur l'avenir des relations politiques entre le Royaume-Uni et l'UE. À court terme, cette incertitude aura une incidence sur les perspectives de l'économie du Royaume-Uni ; c'est ainsi que le EY ITEM Club a revu ses prévisions de croissance du PIB à la baisse pour les deux prochaines années.

Cependant, les perspectives à plus long terme dépendront du résultat des négociations sur le format de la sortie du Royaume-Uni dans quatre principaux domaines : le commerce, l'immigration, la règlementation et la politique du gouvernement.

Si les conséquences spécifiques d'un accord futur entre le Royaume-Uni et l'UE demeurent inconnues, nous anticipons le maintien du solide partenariat économique et commercial qui existe déjà. Par conséquent, quelle que soit la situation future, le Tunnel sous la Manche continuera à jouer un rôle à part entière dans l'infrastructure du Royaume-Uni et demeurera le lien le plus efficace et vigoureux entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale.

2010

Mai 2010
Acquisition de GB
Railfreight par
Europorte

2012

25 juillet 2012
Déploiement des services de téléphonie mobile et internet sur les trains du Tunnel sous la Manche

2015

Été 2015
 Perturbations dans le Tunnel sous la Manche dues à une action syndicale et à l'incursion de migrants à Calais

2011

Mai 2011
Établissement d'une
joint-venture pour
la construction
d'une interconnexion
électrique entre la
Grande-Bretagne et la
France via le Tunnel

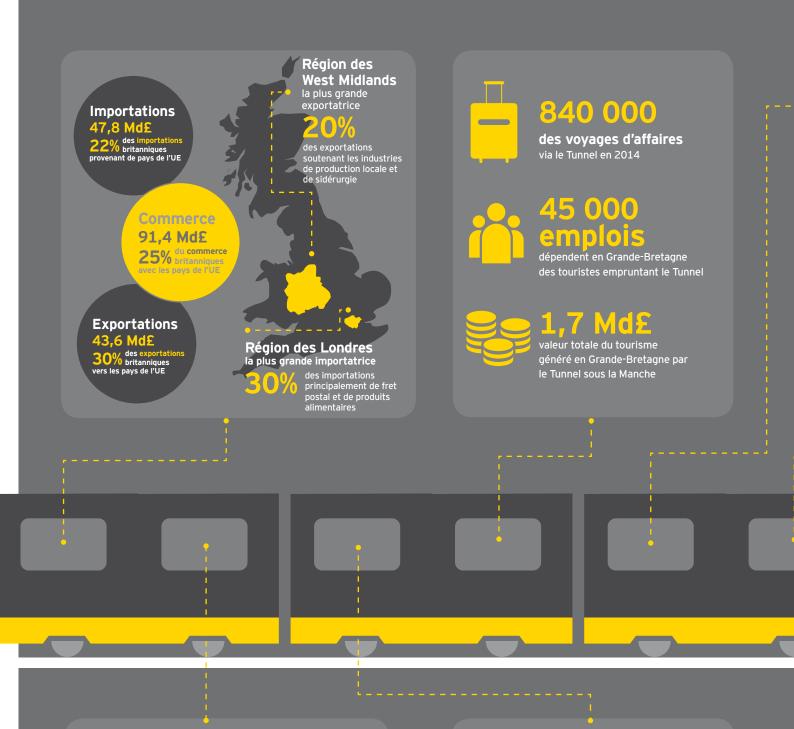
2014

5 juin 2014 Célébration des 20 ans d'exploitation et dévoilement d'une plaque commémorative par la reine Elizabeth II à St Pancras International

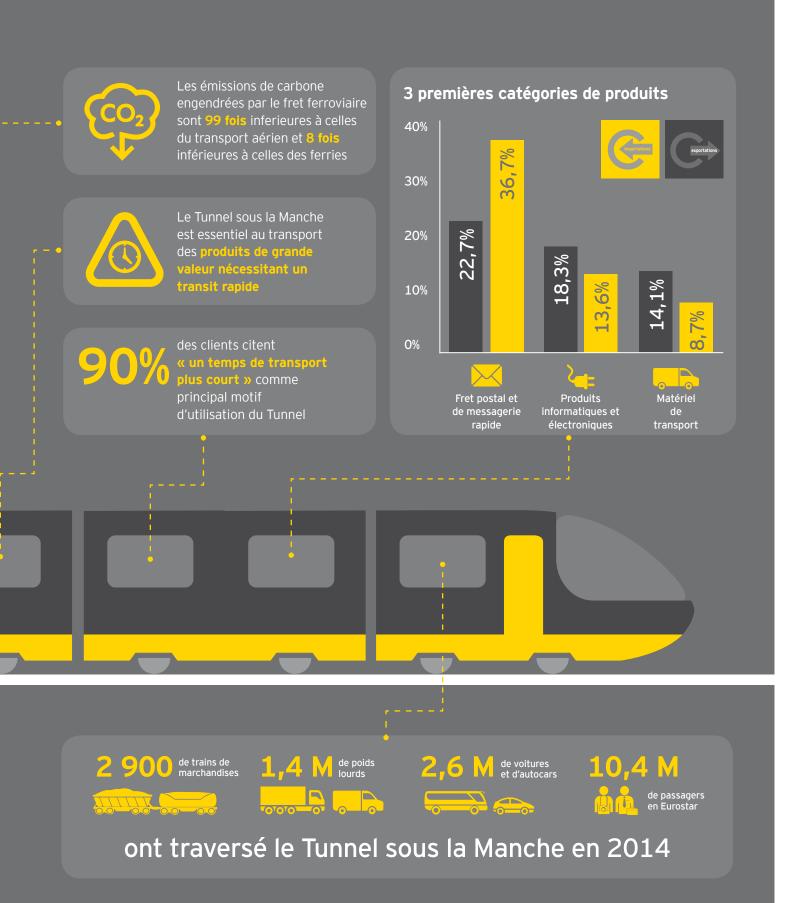
2016

- Début 2016
 Pointe de trafic enregistrée au premier trimestre : 410 729 poids lourds transportés
- 23 juin 2016 Référendum du Royaume-Uni sur l'adhésion à l'UE : le Royaume-Uni décide de quitter l'UE

RÉSUMÉ



Les exportations ont soutenu 220 000 emplois au Royaume-Uni en 2014 21 millions de passagers ont emprunté le Tunnel en 2014



INTRODUCTION

EY a été chargée de mener une étude sur les retombées économiques du Tunnel sous la Manche au Royaume-Uni afin de quantifier les différents impacts du Tunnel.

Ce rapport porte principalement sur le service de fret du Tunnel sous la Manche (c.-à-d., les Navettes Camions et le transport ferroviaire de marchandises) et les activités économiques qu'engendrent les échanges commerciaux des marchandises qui transitent par le Tunnel sous la Manche. Pour évaluer ces retombées, nous nous sommes appuyés sur la dernière année d'exploitation du Tunnel globalement exempte de perturbations externes, à savoir 2014, afin de déterminer les avantages du Tunnel sous la Manche. Dans un souci de cohérence, les chiffres présentés dans ce rapport sont aux prix de l'année 2014.

La contribution du Tunnel sous la Manche aux échanges commerciaux sous la forme des voyages d'affaires via les Navettes Passagers et Eurostar n'a pas été quantifiée directement, mais ces avantages font l'objet d'une évaluation qualitative.

Ce rapport présente les résultats de ces travaux ainsi que les principales conséquences, à savoir :

- La valeur totale des importations et des exportations de marchandises transportées via le Tunnel, y compris la répartition sectorielle et géographique de ces échanges;
- Les avantages en termes de temps, de coût et d'environnement liés à l'utilisation du Tunnel pour le transport des marchandises et des passagers; et
- La valeur créée par le tourisme entrant au Royaume-Uni ainsi que les avantages liés à la facilité d'accès de l'Europe continentale pour les touristes et les voyageurs d'affaires.

Notre rapport s'appuie sur une combinaison de recherches primaires et secondaires. En mai 2016, Ipsos MORI¹ (en collaboration avec EY) a mené une enquête auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche. Un échantillon de clients fret couvrant toute l'Europe et issu de la liste des clients du Tunnel sous la Manche a été sélectionné au hasard et répondu par téléphone à des questions préalablement envoyées par e-mail.

205 entretiens ont été menés, soient environ 20% des volumes du service 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.

L'enquête comprenait également 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 des services du Tunnel sous la Manche.

Les résultats de l'enquête ont servi à élaborer ce rapport ; cependant l'anonymat des répondants a été respecté afin de protéger leurs intérêts commerciaux.² Un résumé complet des résultats de l'enquête a été publié séparément.

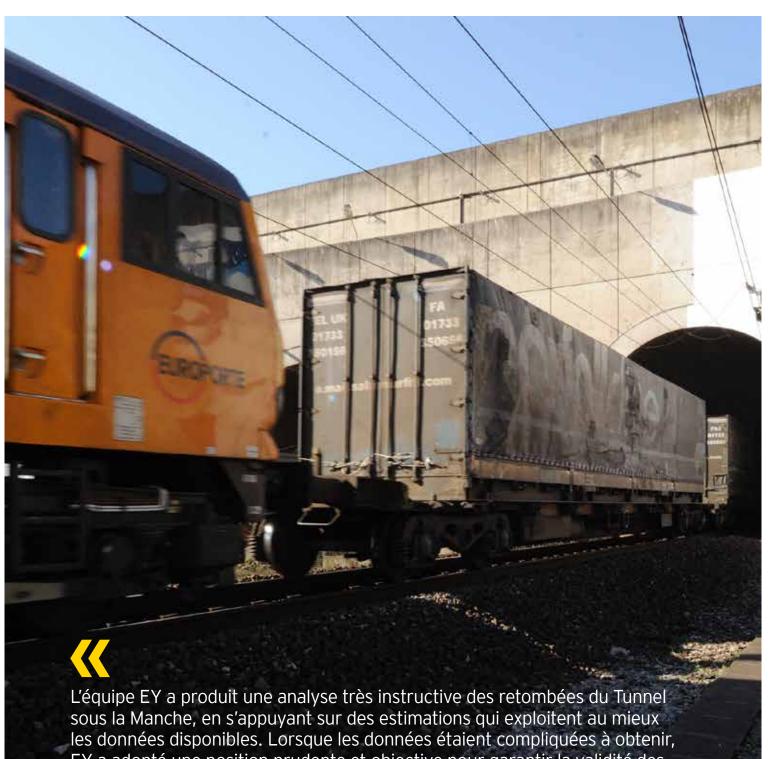
Conformément aux bonnes pratiques, l'analyse figurant dans ce rapport a également fait l'objet d'une évaluation indépendante par le professeur Peter Urwin, économiste, directeur du Centre for Employment Research et professeur d'économie appliquée à l'université de Westminster.

La structure organisationnelle du Tunnel sous la Manche

			Clients
Service Le Shuttle	Navettes Passagers		Passagers de voitures et d'autocars
	Navettes Camions		Opérateurs de fret routier
Services ferroviaires	Eurostar		Eurostar
	Fret ferroviaire	12	Opérateurs de fret ferroviaire

¹ www.ipsos-mori.com

² Des citations provenant des entretiens d'enquête figurent tout le long de ce rapport. Celles-ci ont été rendues anonymes afin de protéger les intérêts commerciaux des entreprises concernées.



L'équipe EY a produit une analyse très instructive des retombées du Tunnel sous la Manche, en s'appuyant sur des estimations qui exploitent au mieux les données disponibles. Lorsque les données étaient compliquées à obtenir, EY a adopté une position prudente et objective pour garantir la validité des estimations clés. La méthode adoptée par l'équipe était la plus à même de fournir des estimations robustes et optimiser la validation et la vérification par rapport à d'autres sources de données.

La validité de l'approche d'estimation de la valeur des échanges commerciaux via le Tunnel sous la Manche dépend largement de la représentativité de l'échantillon sondé, comme la base des clients directs dans le cadre de l'enquête auprès des clients du Tunnel sous la Manche, ce critère étant essentiel à l'attribution des proportions sectorielles.

Professeur Peter Urwin



EN 2014, LE TUNNEL SOUS LA MANCHE A FACILITÉ LES ÉCHANGES COMMERCIAUX À HAUTEUR DE 91,4 Md£

Un lien vital vers un continent de plus de 650 millions de personnes

Les échanges commerciaux sont un élément essentiel de la prospérité économique du Royaume-Uni. Ils créent de la demande pour ses exportateurs et représentent une source de produits de consommation et d'intrants intermédiaires importés par les entreprises. Le Royaume-Uni possède de solides liens commerciaux avec l'UE, le plus grand marché unique du monde (dont le PIB dépassait celui des États-Unis en 2003) : il représente 44,6% du total des exportations du Royaume-Uni et 53,2% des importations du Royaume-Uni en 2014.³

Le Tunnel sous la Manche est un élément essentiel de l'infrastructure de transport et logistique du Royaume-Uni qui établit un lien physique entre le pays et l'Europe continentale, et agit comme un catalyseur commercial vital. Chaque jour, 320 trains en moyenne empruntent le Tunnel sous la Manche, dont plus de la moitié (57%) transportent des marchandises en transit depuis ou vers l'Europe.

En 2014, 1,4 million de poids lourds et 2 900 trains de marchandises ont emprunté le Tunnel. Le Tunnel sous la Manche voit passer 38% des unités de fret entre le Royaume-Uni et la France via le détroit du Pas-de-Calais.

Le Tunnel sous la Manche propose deux types de transport de marchandises : les Navettes Camions et le fret ferroviaire. Les marchandises transportées par les Navettes Camions représentent 92% du volume total de fret qui transite par le Tunnel. Par rapport à d'autres formes de transport, le transport des marchandises par camion bénéficie du gain de temps lié à la rapidité, la fiabilité, la fréquence et la flexibilité de transport via le Tunnel. Les entreprises peuvent ainsi envoyer et recevoir des marchandises par le Tunnel, et exploiter des modèles économiques intégrés et transfrontaliers, tout en bénéficiant de gains d'efficacité résultant des processus de production en « juste-à-temps ».

Parallèlement, le fret ferroviaire, qui représente une part plus modeste du volume de marchandises transportées via le Tunnel, offre un autre avantage aux entreprises qui souhaitent importer ou exporter des produits en vrac⁵. En 2014, près de 77% du fret ferroviaire en transit via le Tunnel comportait du vrac, notamment de l'acier, de l'aluminium et des pièces automobiles. Sans le Tunnel, le transport transmanche de marchandises en vrac serait plus coûteux ou plus long et contraindrait les entreprises à utiliser des processus de production moins efficaces.

En 2014, la valeur totale des échanges commerciaux en transit par le Tunnel sous la Manche atteignait 91,4 Md£, soit 25% des échanges entre le Royaume-Uni et les pays de l'UE.

³ Office for National Statistics (ONS), How important is the European Union to UK trade and investment?, juin 2015

es cargaisons en vrac sont généralement transportées non emballées et en grandes quantité

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE VOIT TRANSITER 43,6 Md£ DES EXPORTATIONS BRITANNIQUES QUI STIMULENT LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DE NOMBREUX SECTEURS

La facilité d'accès des entreprises britanniques aux marchés étrangers leur permet d'exporter et donc de contribuer à la production de l'économie du Royaume-Uni. De ce fait, ces entreprises soutiennent l'emploi au Royaume-Uni, via la force de travail qu'elles emploient pour produire ces exportations, ainsi que le ministère des Finances, via les impôts qu'elles paient à l'administration fiscale locale et nationale.

Le succès des industries britanniques sur les marchés internationaux est un élément essentiel du plan de croissance durable du gouvernement du Royaume-Uni, dont l'un des objectifs est de doubler les exportations pour atteindre 1 000 Md£ par an d'ici à 2020^6 . Grâce aux exportations, les entreprises britanniques ont accès à de nouveaux marchés et atteignent des taux de croissance inconcevables par ailleurs sur le seul marché intérieur.

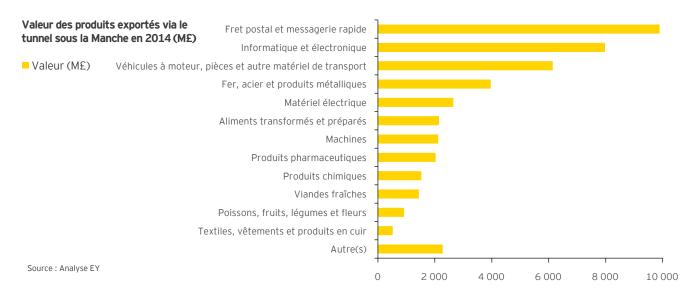
Le Tunnel stimule la croissance des exportations britanniques en proposant un accès efficace, fiable et rapide et en éliminant les obstacles physiques aux échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale.

L'analyse de EY basée sur une enquête auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche estime qu'en 2014, la valeur totale des exportations en transit via le Tunnel était de 43,6 $Md£^7$, soit 30% de la valeur totale des exportations du Royaume-Uni vers les pays de l'UE. La catégorie de produits exportés la plus importante était le fret postal et messagerie rapide (9,9 Md£)8, suivie par l'informatique et l'électronique (8 Md£), les véhicules à moteur,

pièces et autre matériel de transport (6,1 Md Σ) et le fer, l'acier et les produits métalliques (4 Md Σ).

Les catégories de produits qui composent la majorité de la valeur des exportations du Royaume-Uni transportées via le Tunnel reflètent celles des produits importés. Cela traduit le haut niveau d'optimisation régionale établi en Europe continentale et en particulier au sein de l'UE. Situées dans la zone commerciale des pays individuels la plus intégrée du monde, les entreprises ont tiré parti des accords de libre-échange en déployant leurs processus de production sur plusieurs sites afin d'exploiter des spécialisations régionales. Par exemple, un fabricant basé au Royaume-Uni peut importer des composants d'Allemagne qui seront utilisés pour assembler ses produits au Royaume-Uni, lesquels seront ensuite distribués à des clients continentaux. Ce modèle opérationnel s'appuie sur une infrastructure de transport sécurisée et fiable.

Les exportateurs sont en concurrence avec des producteurs du monde entier, et les plus performants se consacrent à l'optimisation de l'efficacité de leurs opérations pour mieux se positionner sur les marchés mondiaux. Le Tunnel sous la Manche joue un rôle essentiel dans la réduction des coûts en facilitant les processus de production optimisés (comme le « juste-à-temps ») et en soutenant plusieurs centres de production européens, grâce à un service rapide et fiable qui diminue le risque commercial et les coûts associés.



⁶ Department for Business, Innovation & Skills Performance Indicators, Number of UK Businesses helped to improve their performance through internationalisation, janvier 2015

⁷Le volume total (en tonnes) des marchandises importées et exportées a été déterminé en multipliant le nombre de poids lourds empruntant le Tunnel par un tonnage moyen par poids lourd estimé (différent entre les importations et les exportations). Le tonnage calculé a été réparti entre les types de produits au vu des résultats de l'enquête menée auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche. La valeur totale du fret a alors été calculée en multipliant le tonnage de produits par la valeur estimée par tonne pour chaque catégorie de produit

⁸ Les services de fret postal et de messagerie rapide font l'objet d'une discussion approfondie page 16

Étude de cas Production en « juste-à-temps »

Qu'est-ce que la production en « juste-à-temps »?

<u>La production</u> en « juste-à-temps » ou JAT (Just-in-time) est une stratégie de production utilisée par de nombreuses entreprises (en particulier dans les secteurs de l'industrie et du commerce de détail) afin d'augmenter l'efficacité de uniquement lorsqu'ils sont nécessaires dans le processus de production. Cela permet de réduire les coûts d'entreposage. Ce procédé développé au Japon⁹ après la Seconde Guerre mondiale comme un complément de la méthode de fabrication à la chaîne élaborée par Henry Ford au début du 20e siècle. La production en JAT est largement répandue et fait désormais partie intégrante de nombreuses industries, notamment chez les utilisateurs du Tunnel sous la Manche.

Le JAT et le Tunnel sous la Manche

La fréquence, la fiabilité et la flexibilité du Tunnel sous la Manche ont facilité l'intégration entre les marchés du Royaume-Uni et de l'Europe continentale, et les modules de production transeuropéens, qui optimisent

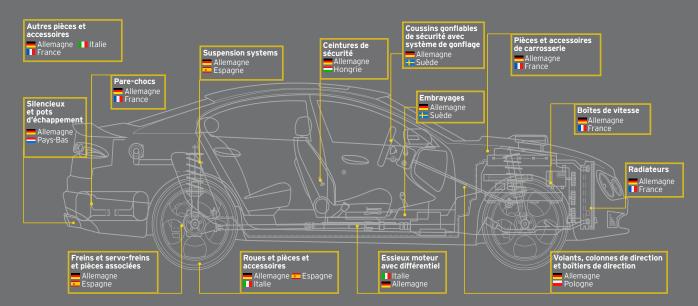
l'exploitation des spécialisations régionales, sont désormais courants dans plusieurs industries. Par exemple, l'industrie automobile s'approvisionne auprès de fournisseurs et d'usines dans plusieurs régions. Les pièces sont ensuite assemblées dans une seule usine avant d'être distribuées au réseau de détaillants et de clients.



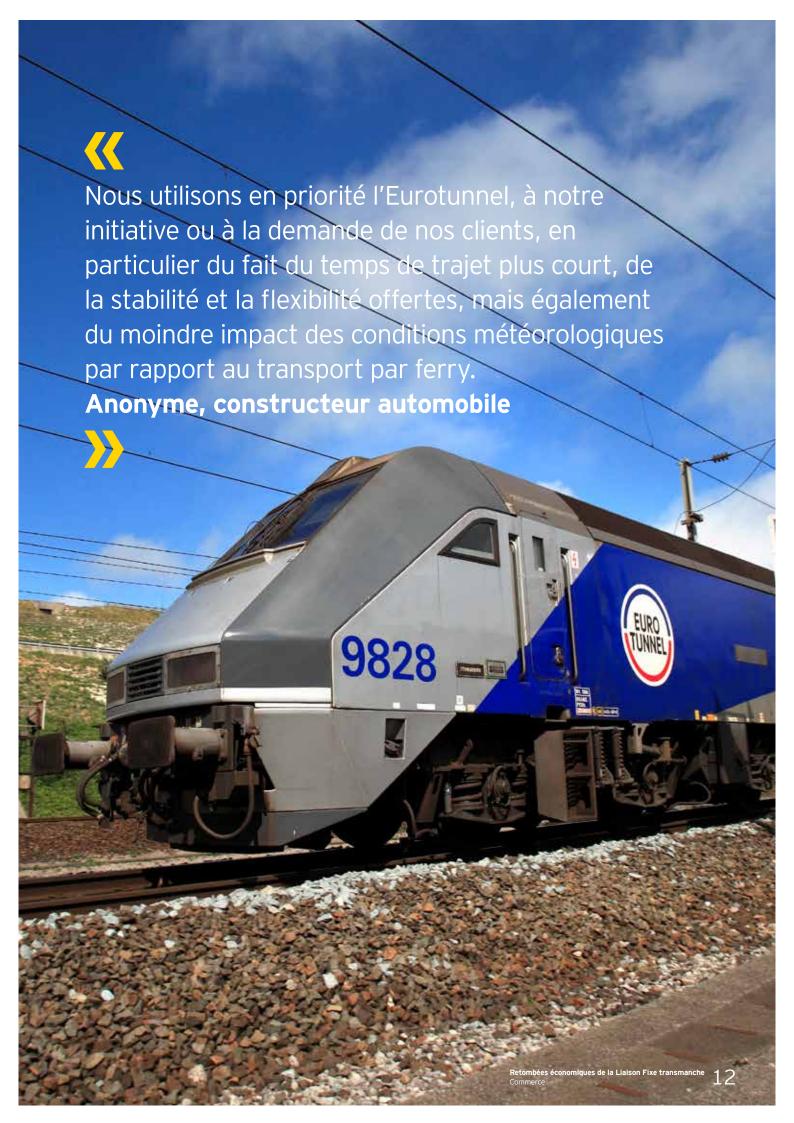
Les méthodes JAT sont utilisées pour optimiser l'efficacité de ce modèle de production et réduire les coûts d'entreposage ; une infrastructure de transport fiable est donc indispensable. Des données empiriques issues du secteur automobile suggèrent que lors du transport depuis la Belgique et l'Allemagne vers le

Royaume-Uni, une marge de seulement 15 minutes est prévue pour les retards. Comparé à d'autres modes de transport, le Tunnel sous la Manche est synonyme d'un gain de vitesse, de fréquence et de fiabilité pour les producteurs automobiles.

Plusieurs sites de production automobiles sont établis au Royaume-Uni, ce qui explique les nombreuses importations et exportations de véhicules à moteur et pièces qui transitent par le Tunnel sous la Manche. L'origine des pièces importées utilisées dans la production finale au Près de 40% des pièces automobiles sont importées d'Allemagne¹⁰. On compte également des pièces en provenance d'Italie, de Pologne et de France. Une fois assemblés, les véhicules sont ensuite distribués en Europe. Le Royaume-Uni exporte une grande partie des véhicules de véhicules exportés vers plus de 100 pays à travers le monde¹¹. L'UE est l'une des principales destinations de ces exportations et représente 53% de la demande des véhicules assemblés au Royaume-Uni. Les plus grands marchés sont la Belgique, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et les Pays-Bas, qui représentent un total d'environ 70% des exportations de véhicules à moteur du Royaume-Uni vers les pays de l'UE¹².



Le développement de cette méthode est attribué à la société automobile Toyota ⁶ HM Revenue & Customs (HMRC), UK Trade Info 2014 ¹ The Society of Motor Manufactures and Traders, Motor Industry Facts 2015 ² HM Revenue & Customs (HMRC), UK Trade Info 20144





LE TUNNEL SOUS LA MANCHE FAVORISE LE RÉÉQUILIBRAGE DE L'ÉCONOMIE AVEC DES RÉPERCUSSIONS SUR TOUTES LES RÉGIONS ET LES NATIONS DU ROYAUME-UNI

Les marchandises qui transitent par le Tunnel sous la Manche sont exportée et importées depuis et vers toutes les régions du Royaume-Uni. Ces flux illustrent l'action concertée et les diverses initiatives visant à faciliter et accélérer le développement et la croissance de l'économie locale dans tout le pays, afin de rééquilibrer l'économie nationale.

Les exportations du Royaume-Uni via le Tunnel proviennent de toutes les régions et nations du pays. L'analyse de EY basée sur une Enquête menée auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche montre que la région des West Midlands est celle qui a contribué le plus aux exportations (20%), suivie de près par l'est de l'Angleterre (18%).

L'un des plus importants secteurs d'exportation des West Midlands est l'industrie du fer, de l'acier et des produits métalliques ; la région exporte en effet 55% du produit de ce secteur via le Tunnel. Voilà qui illustre la nature des industries basées dans cette région, avec une part des emplois dans les industries de production supérieure d'environ 2,5% à la moyenne du Royaume-Uni¹³.

Comme on pourrait s'y attendre, la région de Londres n'est pas une grande exportatrice de « biens corporels » via le Tunnel sous la Manche, avec seulement 12% de la valeur totale des marchandises exportées. Ceci s'explique par la nature de l'économie londonienne, largement basée sur les services. Ses échanges sont donc surtout constitués de « biens incorporels » (comme les activités de conseil, les loisirs et l'art). La valeur de ce commerce incorporel n'est pas directement capturée dans la valeur du fret qui transite par le Tunnel sous la Manche. Cependant, le Tunnel est un pilier important de ces échanges de services, par le biais du transport de voyageurs d'affaires qui facilitent l'exportation de ces services, et du transport des personnes qui voyagent régulièrement entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale pour des raisons professionnelles.

En 2014, les exportations des producteurs du Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche ont favorisé la création de 220 000 emplois¹⁴

Les exportations représentent le produit direct des entreprises britanniques. Pour obtenir ce produit, les entreprises utilisent des facteurs de production, dont le travail. Par conséquent, ce produit soutient l'emploi au Royaume-Uni dans les industries exportatrices. À savoir : 45 000 emplois dans la production informatique et électronique, 32 000 emplois dans la production d'acier, de fer et de métaux, et 21 000 emplois dans la production de véhicules à moteur, pièces et autre matériel de transport.

Un grand nombre d'emplois dépendent également du secteur manufacturier et du secteur tertiaire (48 000 au total) du fait de l'exportation de fret postal et de messagerie rapide. Cependant, en l'absence d'un examen approfondi des produits inclus dans les colis envoyés, il est impossible d'attribuer ces emplois à un secteur particulier¹⁵. Le nombre total d'emplois favorisés par les producteurs du Royaume-Uni qui transportent des marchandises via le Tunnel sous la Manche est estimé à 220 000, soit environ 1% de la population active du pays¹⁶.

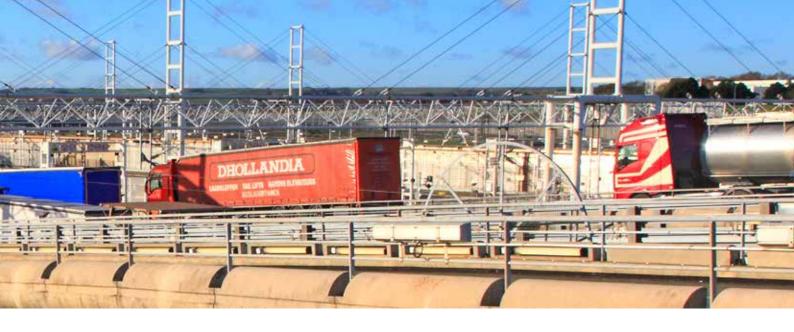
Une grande proportion des emplois soutenus par les exportations via le Tunnel sous la Manche est basée dans les régions des West et East Midlands (40%) où près d'un tiers des emplois se retrouvent dans la production métallurgique. Cette production couvre une grande diversité de produits métalliques finis et intermédiaires, dont les armatures métalliques pour la construction, les métaux traités et enrobés, les couverts et les outils. L'est de l'Angleterre est également une source essentielle d'emplois dans les secteurs exportateurs (16% du total des emplois soutenus). On y retrouve des emplois dans les secteurs de la production d'ordinateurs et de matériel électronique, et de véhicules motorisés, pièces et autre matériel de transport. C'est également la région où le nombre d'emplois soutenus dans des secteurs qui exportent via les services de fret postal et de messagerie rapide est le plus élevé.

¹³ ONS, Enquête sur la force de travail, 2014

¹⁴ Le nombre d'emplois soutenus par le Tunnel sous la Manche est calculé en multipliant les ratios de productivité du travail pour chaque secteur d'exportation (obtenus à partir des données de l'ONS sur l'emploi et la production) par la valeur d'exportation de chaque secteur qui transite par la Taste de Manage.

¹⁵ Un ratio moyen de productivité au travail a été utilisé pour estimer le nombre d'emplois soutenus par les exportations de fret postal et de messagerie rapide

¹⁶ ONS, Enquête sur la force de travail, 2014



Part des exportations qui **Nord-Est** transitent par le Tunnel sous Valeur des exportations : 6% la Manche depuis les régions Exemples: et nations du Royaume-Uni - 890 M£ de fret postal et de messagerie rapide - 97 M£ de produits alimentaires Source: Analyse EY Yorkshire et Humber ► Valeur des exportations : 5% Exemple: - 195 M£ de fer, acier et produits métalliques Écosse ► Valeur des exportations : 5% **East Midlands** Exemples: ► Valeur des exportations : 14% – 970 M£ de produits informatiques et électroniques − 1 Md£ de produits informatiques et électroniques - 300 M£ de poissons, fruits, − 1 Md£ de véhicules à moteur pièces et autre léaumes et fleurs matériel de transport • Est ▶ Valeur des exportations : 18% Exemples: ▶ Valeur des exportations : 4% - 2,4 Md£ de fret postal et de messagerie rapide Exemple: - 1,3 Md£ de véhicules à moteur, pièces – 290 M£ de fer, acier et **West Midlands** et autre matériel de transport produits métalliques – 1 Md£ de produits informatiques ► Valeur des exportations : 20% et électroniques Exemples: - 2,2 Md£ de fer, acier et produits métalliques Londres − 700 M£ de machines ▶ Valeur des exportations : 12% - 190 M£ de véhicules à moteur, pièces et Exemples: autre matériel de transport - 730 M£ de fret postal et de messagerie rapide − 130 M£ de produits de bois Pays de Galles •----- 175 M£ de boissons ▶ Valeur des exportations : 7% Exemples: - 1 Md£ de véhicules à moteur, pièces et autre matériel de transport - 400 M£ de fer, acier et produits métalliques **Sud-Est** ▶ Valeur des exportations : 4% Exemples: **Sud-Ouest** - 530 M£ de produits ▶ Valeur des exportations : 3% informatiques et électroniques Exemple: - 365 M£ de véhicules à moteur,

- 159 M£ de produits alimentaires

pièces et autre matériel de

transport

47,8 Md£ D'IMPORTATIONS ALIMENTENT LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DES ENTREPRISES DU ROYAUME-UNI POUR ÉLARGIR LA GAMME DE PRODUITS OFFERTS AUX CONSOMMATEURS

Les marchandises importées ne sont pas uniquement des substituts à la production nationale; elles jouent également un rôle crucial dans les chaînes d'approvisionnement du Royaume-Uni. En utilisant des intrants à bas coûts, les entreprises diminuent leurs frais de production pour accroître leur compétitivité et répercuter ainsi une baisse sur les prix à la consommation. En moyenne, les fabricants du Royaume-Uni importent environ 60% de la valeur finale de leurs produits¹⁷.

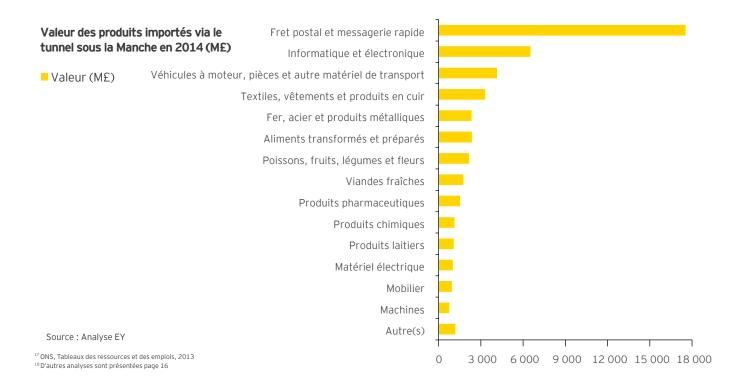
L'importation élargit également le choix des produits proposés aux consommateurs à des produits impossibles de produire localement, ou alors à un coût supérieur. Dans l'ensemble, cela aboutit à l'amélioration de la prospérité des consommateurs qui sont alors en mesure d'acheter ces produits et favorisent ainsi la hausse de la consommation d'autres biens et services.

L'analyse de EY basée sur une enquête menée auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche estime qu'en 2014, la valeur totale des importations en transit via le Tunnel était de 47,8 Md£, soit 22% de la valeur des importations du Royaume-Uni en provenance de l'UE, ce qui illustre l'importance du Tunnel sous la Manche comme couloir vital d'échange avec le plus grand partenaire commercial du Royaume-Uni.

Les catégories de produits les plus importants en termes de valeur étaient le fret postal et messagerie rapide (17,5 Md£)1, suivis par l'informatique et l'électronique (6,5 Md£), les véhicules à moteur, pièces et autre matériel de transport (4,1 Md£) et le textile, vêtements et produits de cuir (3,3 Md£).

Les résultats de l'enquête indiquent que la région de Londres est la plus grande consommatrice de produits importés via le Tunnel, avec 30% de la valeur totale des importations. Ceci s'explique par la proximité du Tunnel, la taille de la population de cette région et les préférences des consommateurs locaux (p. ex., alimentation internationale). Environ 33% des services de fret postal et de messagerie rapide importés via le Tunnel sont également destinés à cette région, ce qui traduit l'importance des services financiers au cœur de la capitale, première utilisatrice de ces importations.

La région des West Midlands est la 2e plus grande importatrice (23%), grâce à l'importation de produits intermédiaires par les fabricants de la région, notamment le fer, l'acier et les produits métalliques.



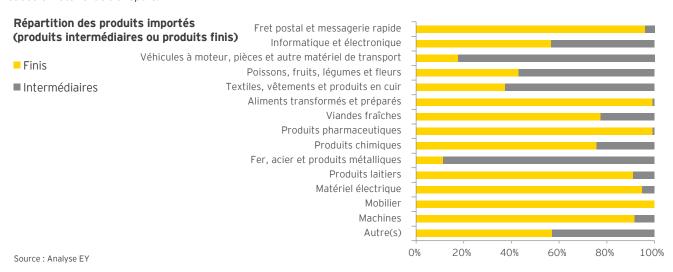
Le Tunnel sous la Manche est essentiel au transport de produits de grande valeur ou périssables

La valeur moyenne d'une tonne de fret en transit vers le Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche dépasse 4 000 £, soit près de trois fois plus que la moyenne des importations du Royaume-Uni dans son ensemble. En effet, le Tunnel sous la Manche se différencie des autres modes de transport en proposant un service plus flexible, fiable et fréquent associé à des temps de transport inférieurs. Les produits dont la nature impose ce niveau de service de livraison ont généralement une valeur plus élevée, car ce sont des intrants, composants ou produits finis pour lesquels le facteur temps est vital. Pour les produits de moindre valeur et moins dépendant des temps de transport, les moyens de transport à faibles coûts sont utilisés plus régulièrement (p. ex., transport de conteneurs).

L'approvisionnement en produits intermédiaires permet aux entreprises du Royaume-Uni d'ajouter de la valeur à leurs processus de production.

Au vu des informations recueillies lors d'une enquête menée auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche, environ 25% de la valeur des importations via le Tunnel correspond à des intrants intermédiaires que les entreprises du Royaume-Uni utilisent dans leur processus de production.

Cette source d'importations est importante pour garantir aux entreprises du Royaume-Uni l'accès aux matériaux dont elles ont besoin pour produire à moindre coût et rivaliser sur le marché mondial. Les catégories de produits associées à la plus grande part d'intrants intermédiaires sont les suivantes : fer, acier et produits métalliques ; textiles, vêtements et produits de cuir ; véhicules à moteur, pièces et autre matériel de transport.



Services de fret postal et de messagerie rapide, et autres produits finis

La majorité des importations (75%)¹⁹ qui transitent par le Tunnel sous la Manche sont des produits finis qui seront livrés directement aux consommateurs, à des grossistes ou des détaillants, pour finir sur les rayons des supermarchés et des grandes enseignes. Exemples de produits finis qui transitent quotidiennement par le Tunnel sous la Manche: produits alimentaires, produits pharmaceutiques, produits chimiques et mobilier, fret postal et messagerie rapide.

L'émergence du commerce électronique a engendré une augmentation du nombre de consommateurs qui s'approvisionnent directement chez des fournisseurs en ligne. L'importance du Tunnel sous la Manche eu égard au e-commerce est démontrée par la part significative de la valeur des marchandises importées et exportées attribuée aux services de fret postal et de messagerie rapide. Le contenu de ce fret n'est pas suivi systématiquement ; aucune estimation fiable des produits contenus dans chaque catégorie n'est disponible. Cependant, il est probable que ce fret comprenne une gamme de marchandises allant des produits de consommation jusqu'aux composants spécifiques à la fabrication, ainsi que des documents commerciaux.

Pour ces colis livrés aux entreprises plutôt qu'aux ménages, l'ONS présente les industries du Royaume-Uni qui consomment les importations des services de fret postal et de messagerie rapide²⁰. Le plus gros consommateur de services de fret postal et de messagerie rapide en termes de valeur est le secteur de la finance et de l'assurance (22,6%). Autres gros consommateurs de services de fret postal et de messagerie rapide importés: commerce de gros et de détail (9,2%), administration publique et défense (8,7%), transport et stockage (6,6%) et industrie (5,1%).

¹⁹ Ces valeurs correspondent à la part des répondants à cette question. 13% des répondants ne savaient pas si les produits étaient finis ou intermédiaires

²⁰ ONS, Tableaux analytiques des entrées-sorties du Royaume-Uni, 2010

Étude de cas La livraison express

Le marché de la livraison express

Développés aux États-Unis, les services de livraison express ont été introduits en Europe au milieu des années 80. L'Europe est express, avec 47% du volume total de livraisons transfrontalières. Soient plus de 260 millions de colis livrés chaque année²¹.

La croissance de ces volumes dépasse systématiquement la 2010). Facteur essentiel : le commerce de détail en ligne. Résultat : 88% des clients du Royaume-Uni ont déjà utilisé des services de coursiers ou de livraison express²². Le transport transfrontalier est particulièrement important en Europe où près de 80% du volume des livraisons express s'effectue d'un pays européen à un autre.

Les principales raisons pour lesquelles les entreprises européennes utilisent des services de livraison express sont les suivantes²³

- Leurs produits sont urgents ou périssables ;
- Elles utilisent des processus de production optimisés et souhaitent minimiser les stocks afin d'optimiser l'efficacité tout en limitant les arrêts de production ; et
- Leurs clients exigent des délais rapides.

Les services de livraison express permettent aux petites entreprises qui ne disposent généralement pas d'une chaîne de production d'accéder à des services de livraison de grande qualité. Cet atout est particulièrement important dans le cadre de leurs activités à l'exportation alors qu'elles sont en concurrence internationale.

Les prestataires de services de livraison express s'appuient sur des méthodes de transport rapides, fréquentes et fiables

Les services de livraison express se différencient des autres services de transport par la rapidité et la précision des livraisons (c.-à-d., dans des délais fixes) et le suivi des colis par les clients. En outre, les exigences des clients envers les prestataires se multiplient : par exemple, l'exigence d'un créneau de livraison en 30 minutes. Si ces pressions exercées sur la qualité des services ont des répercussions sur les coûts, les prix sont également soumis à une concurrence féroce et à la chute du poids moyen de chaque envoi.

Dans ce contexte, le Tunnel sous la Manche fournit une infrastructure essentielle à la gestion des services de livraison express entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale. Le Tunnel sous la Manche permet des transports fréquents et rapides, et minimise l'impact perturber d'autres formes de transport transmanche. La rapidité des traversées via le Tunnel par rapport aux ferries diminue également les coûts, ce qui permet aux services du Tunnel sous la Manche de rester compétitifs par rapport au fret aérien.

L'industrie express stimule l'activité économique



L'industrie express emploie 272 000 personnes en Europe²⁴



96% des sociétés dans l'UE28 ont recours à des services express pour



Si les livraisons le jour suivant disparaissent, 43% des entreprises européennes estiment qu'elles perdront des commandes et 15% estiment qu'elles devront se délocaliser à cause de la prolongation des délais de livraison²⁶



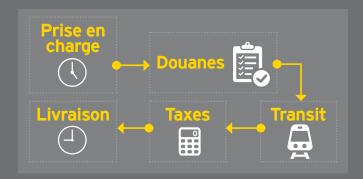
Les secteurs de l'ingénierie et de l'industrie représentent 30% des volumes transfrontaliers²⁷



Les services de transport, le commerce de détail et les biens de consommation représentent également 30% des volumes



Également important dans les secteurs pharmaceutiques et de la biotechnologie, ainsi que pour les la recherche & le développement, où les produits transportés sont habituellement de grande valeur et nécessitent un transit rapide



Courier and Express Delivery, 2016, Mintel
The Economic Impact of Express Carriers in Europe, Oxford Economics
Express Delivery and Trade Facilitation: Impacts on the Global Economy, 2015, Frontier Economics





La production alimentaire est l'un des plus grands secteurs du Royaume-Uni

En 2014, le chiffre d'affaires des fabricants d'aliments et de boissons du Royaume-Uni atteignait 96 Md£, soit 16% du chiffre d'affaires total du secteur manufacturier du pays²8. Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) estime que l'ensemble de la chaîne alimentaire (y compris la production primaire et le commerce de détail) contribue à l'économie à hauteur de 97 Md£ par an et emploie 1 personne sur 8 au Royaume-Uni²9. En 2014, le Royaume-Uni exportait 12,8 Md£ d'aliments et de boissons non alcoolisées, dont 73% vers les pays de l'UE. Les produits frais représentent une part significative de ces exportations, dont 1,8 Md£ de viande et de produits animaliers, 1,6 Md£ de poissons et produits de la mer et 1 Md£ de fruits et légumes. Les produits en tête des ventes sont le saumon (626 M£), le bœuf (465 M£) et les légumes (317 M£)³0.

Les exportateurs alimentaires et le Tunnel sous la Manche

La livraison rapide des produits frais est essentielle aux exportateurs britanniques de produits alimentaires et leur compétitive en dépend largement. En 2014, 0,9 Md£ de poissons, fruits, légumes et fleurs ont transité par le Tunnel sous la Manche, outre 1,4 Md£ de viande et 2,1 Md£ d'aliments transformés et préparés.



Nous devons être sur le marché le plus tôt et le plus rapidement possible [pour garantir la fraîcheur des produits]. Les ferries prennent deux fois plus de temps qu'Eurotunnel pour traverser la Manche.

Producteur d'aliments périssables, anonyme



Ensemble, ces secteurs représentaient alors 10% de la valeur totale des exportations via le Tunnel. Les principales destinations de ces exportations alimentaires sont la Pologne, la France et l'Italie, dont les principales sources d'exportations sont l'Écosse, le sud de l'Angleterre et la région des Midlands.

Si l'on compare la valeur des exportations de produits alimentaires expédiés via le Tunnel sous la Manche au total des exportations de produits alimentaires du Royaume-Uni, on constate qu'environ 60% de ces échanges transitent par le Tunnel sous la Manche.

Ce résultat s'explique par la rapidité, la fréquence et la fiabilité des services du Tunnel. Les produits frais sont périssables ; tout délai de livraison risque donc d'altérer la qualité des produits, voire de les détériorer et d'engendrer des pertes.

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE SOUTIENT LES ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE PLUS DE 20 PAYS

Les origines et les destinations des marchandises qui transitent par le Tunnel sous la Manche varient grandement. L'enquête menée auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche a révélé 27 pays différents comme origines ou destinations des produits.

Le premier pays d'importations vers le Royaume-Uni en termes de volume est la Belgique qui représente 26% du volume total d'importations par le Tunnel. Cependant, en termes de valeur, son importance est moindre (17% de la valeur totale des importations), même si elle reste significative. Cette différence s'explique : la valeur des produits importés de Belgique est relativement faible par rapport à leur poids (p. ex., textiles, vêtements et produits de cuir ; produits alimentaires). L'importance de la Belgique comme source de marchandises importées au Royaume-Uni est caractéristique de son rôle de pôle logistique où les produits européens (et mondiaux) sont assemblés avant d'être envoyés vers leurs destinations finales³1.

En termes de valeur, l'Allemagne est le plus grand pays producteur d'importations vers le Royaume-Uni qui transitent par le Tunnel (19%). Ce résultat illustre sa puissance de leader mondial dans plusieurs industries manufacturières, dont la métallurgie, ainsi que les véhicules à moteurs, pièces et autre matériel de transport. Ces importations vers le Royaume-Uni alimentent les processus de production de plusieurs entreprises manufacturières britanniques, par le biais des produits intermédiaires, mais également des ventes directes aux consommateurs du pays.

Les origines ou destinations les plus importantes pour les produits qui transitent par le Tunnel sont similaires à celles du commerce du Royaume-Uni dans son ensemble. Par exemple, l'Allemagne est le plus grand partenaire commercial du Royaume-Uni au sein de l'UE des 28, suivie par les Pays-Bas puis la France. Cette tendance s'explique par la taille relative de chaque pays (en termes de population) ainsi que leur proximité du Royaume-Uni. Elle est également significative de leur importance au sein du marché de l'UE dans son ensemble. Collectivement, ces trois pays représentent environ 40% du PIB global de l'UE³².

Les principaux partenaires commerciaux du Royaume-Uni sont également bien représentés dans les principales destinations des exportations du Royaume-Uni qui transitent par le Tunnel sous la Manche. Dans le cas des exportations, la France est la première destination (18%), principalement du fait de l'exportation de fret postal et de messagerie rapide, et des produits chimiques.

32 Eurostat

²⁸ https://www.gov.uk/government/publications/food-and-drink-in-the-uk-investment-opportunities/food-and-drink-in-the-uk-investment-opportunities

²⁹ https://www.gov.uk/government/news/uk-food-and-drink-exports-reach-a-record-150-countries-worldwide

³⁰Exports Snapshot, Food and Drink Federation, 2014

³¹ Un rapport de Colliers International (Top European Logistics Hub, 2013) identifie les pôles européens de « la banane bleue », à savoir un couloir irrégulier de villes stratégiquement situées au cœur de l'économie européenne, comme les emplacements dominants en termes de distribution. Cette zone s'étend sur les agglomérations des Pays-Bas jusqu'au nord de l'Italie, en passant par la Belgique, l'ouest et le sud de l'Allemagne et la Suisse. Anvers est en tête de liste, suivie de Rotterdam, Bruxelles, Düsseldorf et Hambourg

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE EST UN ATOUT ESSENTIEL DU ROYAUME-UNI POUR SÉDUIRE LES INVESTISSEURS

Le gouvernement du Royaume-Uni a défini des objectifs ambitieux de commerce et d'investissement³³, afin de :

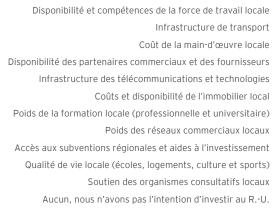
- Soutenir une hausse de la valeur des exportations britanniques à hauteur de 1 000 Md£ (presque le double comparé à 2015) d'ici à 2020;
- ► Soutenir une hausse de la valeur des investissements étrangers directs à hauteur de 1 500 Md£ (presque 1.5 fois comparé à 2014) d'ici à 2020 ;
- Soutenir une hausse du volume d'exportateurs britanniques à hauteur de 288 000 d'ici à 2020 : et
- Rester en tête de la liste des pays européens destinataires des projets d'investissement étranger.

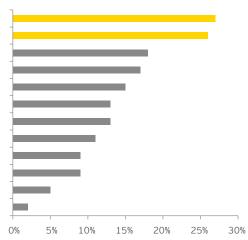
L'enquête sur l'attractivité menée en 2016 par EY a révélé que lorsque les investisseurs envisagent d'investir dans certaines régions du Royaume-Uni, l'infrastructure de transport est le premier critère de choix (26%), après la disponibilité des compétences et de la force de travail locale. De leur côté, 29% des investisseurs actuels au Royaume-Uni désignent ce même élément comme le premier problème. Une infrastructure de transport efficace qui relie le Royaume-Uni au continent est donc un élément essentiel au maintien de cet accès et à la satisfaction des ambitions du gouvernement.

Interrogés sur l'infrastructure de transport la plus importante dans les décisions d'investissement au Royaume-Uni, les investisseurs placent les réseaux routiers en première position (42%), devant les aéroports et les ports (30%).

Le Tunnel sous la Manche est un point de ralliement portuaire et routier qui relie le réseau routier du Royaume-Uni à celui de l'Europe continentale ; c'est donc un élément vital de l'infrastructure de transport du pays.

Quels sont vos critères de choix dans vos décisions d'investissement régional au Royaume-Uni?





Source : Enquête sur l'attractivité du Royaume-Uni, 2016, EY, échantillon (n=444)

Le résultat en faveur de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne risque d'altérer l'opinion des investisseurs quant à l'attractivité du Royaume-Uni. Cependant, l'impact global de ce résultat demeure incertain, car un grand nombre d'investisseurs reportent leurs décisions jusqu'à l'éclaircissement des relations futures entre le Royaume-Uni et l'UE.

Suite au référendum, le processus de sortie du Royaume-Uni risque de se prolonger ; un ralentissement des investissements est donc possible tant que l'incertitude économique et politique pèse sur les facteurs qui attirent les investisseurs au Royaume-Uni.

À l'inverse, si la dernière variation de la valeur de la livre se confirme, les exportations seront alors plus compétitives et les importations relativement plus onéreuses. Cela aura une incidence sur des demandes d'importations et donc sur l'équilibre des échanges commerciaux qui transitent via le Tunnel.

³³ www.gov.uk/government/organisations/uk-trade-investment/about

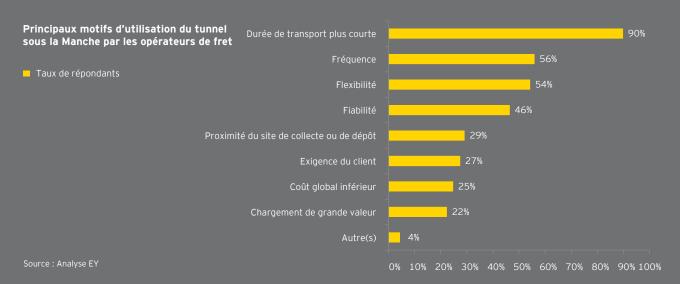
LE TUNNEL SOUS LA MANCHE OFFRE UN SERVICE RAPIDE, FIABLE ET RÉGULIER QUI MINIMISE LES COÛTS DES VOYAGES D'AFFAIRES

Les entreprises du Royaume-Uni s'appuient sur le Tunnel sous la Manche dans le cadre de modèles d'entreprise modernes et sur ses quatre facteurs de différenciation, à savoir :

- La rapidité du transit: Le Tunnel offre une infrastructure essentielle aux industries dont les marchandises doivent être transportées rapidement, par exemple, les secteurs qui appliquent le principe du « juste-à-temps » ou le secteur de la livraison express. Une enquête menée auprès des clients fret du Tunnel sous la Manche a révélé que 90% des répondants utilisent le Tunnel parce qu'il permet de réduire les temps de transport, comparé aux autres solutions;
- La fréquence : les Navettes Camions sont opérationnelles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ; les entreprises peuvent donc mener leurs activités à tout moment, tout au long de l'année. Jusqu'à six Navettes Camions par heure circulent entre Folkestone et Calais tous les jours. 56% des répondants ont déclaré utiliser le Tunnel en raison de la fréquence des navettes ;
- La flexibilité: elle diminue les coûts de transport en permettant aux gestionnaires de transport de suivre l'évolution des schémas de trafic, lesquels ont une incidence sur l'heure probable d'arrivée d'un chauffeur à sa destination. 54% des répondants ont déclaré

- utiliser le Tunnel en raison de sa flexibilité. Les opérateurs de fret peuvent s'inscrire en qualité de client du Tunnel sous la Manche. Par la suite, leurs camions peuvent se présenter à l'entrée du Tunnel à tout moment, sans réservation, et voyager sur la prochaine navette ; et
- La fiabilité: le Tunnel sous la Manche peut généralement opérer les navettes quelles que soient les conditions météorologiques.
 46% des répondants ont souligné cette fiabilité comme un motif essentiel d'utilisation du Tunnel.

L'enquête a conclu qu'un temps de transport globalement moindre est le premier motif (toutes catégories de produits confondues) d'utilisation du Tunnel. Cet atout est particulièrement important pour les services de fret postal et de messagerie rapide, et pour les poissons, fruits, légumes et fleurs. Concernant les produits informatiques et électroniques, si un temps de transport plus court est important, la flexibilité et la fréquence le sont presque autant (83%) ainsi que la fiabilité (71%) et la nécessité de transporter des cargaisons de grande valeur (51%).



LE TUNNEL SOUS LA MANCHE EST LE MODE DE TRANSPORT DE FRET TRANSMANCHE LE PLUS RAPIDE

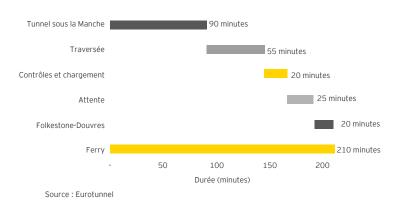
Le Tunnel sous la Manche est le mode de traversée le plus rapide du détroit du Pasde-Calais: gain de temps réalisé grâce au Tunnel par rapport à un trajet Douvres-Calais en ferry est environ 120 minutes.

Ce résultat comprend un gain de 55 minutes sur la traversée et de 25 minutes sur les délais d'attente, du fait de la plus grande régularité des navettes du Tunnel sous la Manche. La distance entre les grands axes routiers de fret et les terminaux portuaires et du Tunnel à Folkestone et à Douvres explique que la majorité des poids lourds doivent parcourir 25 km de plus pour arriver au port de ferries, soit un trajet prolongé de 20 minutes.

En 2014, le gain de temps total équivalait à 120 000 jours pour l'ensemble des poids lourds qui utilisent le Tunnel sous la Manche 34 .

Ces gains de temps se traduisent par des économies substantielles pour les opérateurs de fret. L'analyse de EY suggère que chaque traversée engendre une économie de 55 £ environ par poids lourd 35 . Si l'on considère le nombre total de traversées du Tunnel sous la Manche en 2014 (1,4 M), ceci équivaut à un gain total de 79 M£ sur une seule année. La majorité de ce gain (64%) provient des économies réalisées sur les frais de personnel, car les chauffeurs de poids lourds sont rémunérés à l'heure plutôt qu'au trajet. Par conséquent, la réduction des temps de trajet est synonyme d'une réduction des coûts variables associés à un trajet, mais elle libère également les chauffeurs pour d'autres livraisons.

Comparaison des temps de trajet entre Le Shuttle et un ferry



³⁴ Ce résultat a été obtenu en multipliant le gain de temps par camion par le nombre de camions qui ont emprunté le Tunnel en 2014



²⁵ Ce résultat comprend les économies sur les coûts kilométriques à partir d'un trajet routier plus court depuis et vers les ports de Folkestone et Douvres (p. ex., carburant, pneus et entretien du véhicule), les économies sur les frais de personnel en termes de gains de temps, ainsi que sur d'autres frais fixes et quotidiens



LE TUNNEL SOUS LA MANCHE RÉDUIT SON EMPREINTE ÉNERGÉTIQUE AVEC DES TRAINS ALIMENTÉS À L'ÉLECTRICITÉ BAS CARBONE

Le Tunnel sous la Manche contribue à la décarbonisation de l'économie britannique en réduisant significativement les émissions de CO2 par rapport aux autres moyens de transport.

La loi sur le changement climatique adoptée par le Royaume-Uni a fixé un objectif de réduction des émissions de carbone d'au moins 80% par rapport aux taux de 1990, d'ici à 2050. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement du Royaume-Uni surveille l'évolution de plusieurs budgets carbone sur cinq ans³⁶. Les transports sont actuellement responsables de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre du Royaume-Uni et altèrent la qualité de l'air³⁷.

Comparé à d'autres formes de transport transmanche, le Tunnel sous la Manche offre des avantages environnementaux.

- Les trains du Tunnel sous la Manche sont électriques, et cette énergie provient principalement de France où environ 90% de l'électricité est issue de sources à faible émission de carbone³⁸ (électricité nucléaire); et
- Par conséquent, les trains qui traversent le Tunnel n'émettent pas de gaz sulfureux ni d'oxyde d'azote dans l'atmosphère, lesquels sont particulièrement nocifs pour la santé et l'environnement marin.

Si l'on compare les émissions de gaz carbonique des trains qui transportent des poids lourds via le Tunnel lors d'une traversée type à celles d'un ferry, une économie moyenne de 147 kg de ${\rm CO_2}^{39}$ est réalisée par poids lourd par traversée⁴⁰. Les économies de CO₂ s'expliquent par la différence entre les carburants utilisés et, comme dans le cas des temps de trajet, la distance plus courte entre le terminal et les grands axes de fret routiers. Les 25 km économisés sur l'autoroute représentent environ 22% des économies de carbone. En outre, les carburants combustibles des ferries libèrent du SO2 et du NO₂ qui peuvent former des particules aériennes potentiellement nocives pour la santé humaine⁴¹. En 2014, l'économie totale de carbone pour tous les poids lourds utilisant le Tunnel sous la Manche était estimée à 211 600 tonnes de CO₂.

Quant au trafic des passagers, l'utilisation des Navettes Passagers (véhicules) permet une économie moyenne de 6,5 kg de CO2 par rapport au ferry Douvres-Calais. Sur une seule année, ceci équivaut à une économie de 57 800 tonnes de CO₂.

L'UE impose un plafond et un système d'échange de quotas des émissions de carbone. Il s'agit de limiter le nombre total d'émissions dans l'atmosphère et de permettre aux entreprises d'acheter et de vendre des crédits carbone pour couvrir leurs émissions. Il en résulte la création d'un marché et d'un prix pour l'émission de CO2. Si le secteur des transports n'est pas actuellement inclus dans le système européen d'échange de quotas d'émission, cela est envisagé. Dans ce cas, les transporteurs pourraient être confrontés à un prix du carbone similaire à celui en vigueur dans le secteur industriel. En 2014, le prix moyen du carbone en Europe était de 6 £/tCO₂⁴². En appliquant ce prix du carbone aux économies d'émissions de CO2 des poids lourds qui utilisent le Tunnel sous la Manche plutôt que les ferries, un total de 1,6 M£ de gaz carbonique serait économisé. Ce prix du carbone est bien inférieur au coût social du carbone (22,24 £/tCO₂)⁴³ recommandé par le gouvernement du Royaume-Uni, et traduit la véritable externalité du coût des émissions de gaz carbonique. L'application de ce tarif supérieur porterait la valeur totale du gaz carbonique économisé à 6 M£.

L'analyse présentée jusqu'ici tient uniquement compte de l'impact du Tunnel sous la Manche sur l'environnement par rapport aux ferries. Mais le transport aérien est également une alternative. Les répondants à l'enquête ont cependant confirmé que, pour la plupart des marchandises transportées entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale, le fret aérien n'est pas une solution réaliste du fait de son coût largement supérieur au transit par le Tunnel sous la Manche. Ce mode de transport est parfois utile pour les livraisons de très grande valeur et urgentes, auguel cas le coût de tout retard dépasse le coût d'utilisation du fret aérien.

Par conséquent, s'il est difficile de comparer directement les coûts en termes de temps et de CO2 entre le fret aérien et le Tunnel sous la Manche, du fait de la différence des points de départ et d'arrivée, il est possible d'effectuer des comparaisons d'ordre général. Le transport de marchandises par voie aérienne est le mode de transport le moins écologique. Outre l'émission plus importante de CO2 par kilomètre parcouru, les avions émettent des gaz et des particules à haute altitude et endommagent davantage la couche d'ozone⁴⁴.

Commission sur le changement climatique

³⁷ www.gov.uk/government/policies/transport-emissions ³⁸ www.rte-france.com

³⁹ Ce calcul est réalisé en estimant les émissions de gaz carbonique de la traversée d'un camion par le Tunnel et par ferry, en tenant compte des facteurs d'émissions de DEFRA pour les ferries et des données de génération d'électricité en France. Les économies d'émissions provenant des 25 km sur autoroute au Royaume-Uni sont également incluse:

⁴⁰ À des fins d'évaluation, ce calcul tient uniquement compte des traversées comparatives en ferry entre Douvres et Calais
⁴¹ The Ecology of Transportation: Managing Mobility for the Environment, Davenport & Davenport, 2006

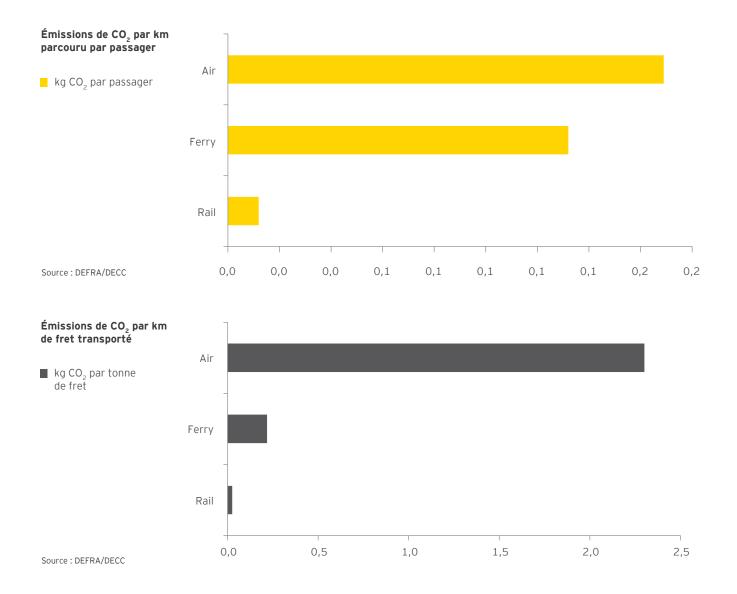
⁴² Department of Energy & Climate Change (DECC), Energy & Emissions Projections - novembre 2015 ⁴³ www.gov.uk/government/collections/carbon-valuation--2#social-cost-of-carbon

⁴⁴ Calculating the Environmental Impacts of Aviation Emissions, Dr Christian N Jardine, Environmental Change Institute and Aviation and the Global Atmosphere, Penner, Lister, Griggs, Dokken & McFarland, Panel intergouvernemental sur le changement climatique. « Les avions émettent des gaz et des particules directement dans la haute troposphère et la basse troposphère où ils ont un impact sur la composition de l'atmosphère. Ces gaz et particules altèrent la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère, notamment le dioxyde de carbone CO₃), l'ozone (O₃) et le méthane (CH₃). Ils déclenchent la formation de traines de condensation et risquent d'augmenter la nébulosité en cirrus. Toutes ces conséquences contribuent au changement climatique »



Selon les statistiques du gouvernement britannique, les émissions de carbone engendrées par le fret aérien sont 23 fois supérieures au fret routier et 89 fois supérieures au fret ferroviaire⁴⁵.

Les émissions de carbone par passager aérien sont également supérieures aux émissions par passager empruntant d'autres modes de transport.



⁴⁵ UK Government conversion factors for company reporting, DECC et DEFRA Attention, ces facteurs d'émissions s'appuient sur les données du Royaume-Uni uniquement et sont donnés à titre indicatif

LES SERVICES PASSAGERS DU TUNNEL FACILITENT LE COMMERCE DE SERVICES

Le Tunnel transporte 21 millions de passagers par an

En 2014, 21 millions de passagers⁴⁶ ont emprunté le Tunnel. Ce total était grossièrement réparti à parts égales entre les passagers traversant en véhicule (voitures, autocars, motos, etc.) sur les Navettes Passagers et ceux voyageant en Eurostar.

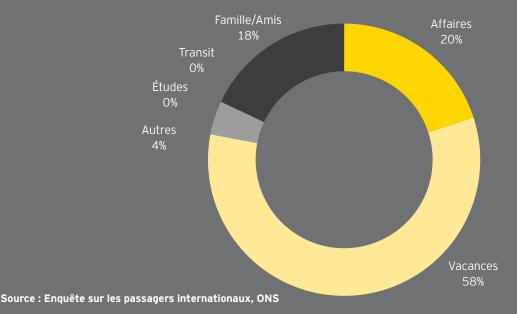
Les passagers empruntent le Tunnel pour des raisons diverses

La raison la plus fréquemment évoquée par les passagers empruntant le Tunnel est un départ en vacances. Selon l'enquête britannique sur les passagers internationaux (*UK International Passenger Survey* ou IPS), 58% des passagers ayant emprunté le Tunnel en 2014 (que ce soit en Eurostar ou sur des Navettes Passagers) partaient en vacances ou en revenaient (résidents britanniques et nonbritanniques pris en compte).

Les autres raisons poussant au voyage étaient une « Visite famille/amis » (18%) et les « Affaires » (20%). Malgré les progrès considérables des technologies de l'information, les rencontres en face-à-face gardent une place importante dans la création et le maintien des relations professionnelles.

En offrant aux hommes d'affaires un moyen de transport rapide et rentable entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe, le Tunnel favorise ces relations qui entrainent au final des échanges transfrontaliers de biens et de services profitant à l'économie britannique. Une description plus détaillée figure à la Page 26.

Raisons pour le voyage



⁴⁶Le décompte des passagers comprend les allez comme les retours, et de ce fait, un voyage correspond à deux trajets. Cependant, nous savons que certains passagers n'effectuent leur voyage que dans un sens (par exemple un touriste étant arrivé au Royaume-Uni par avion qui prend le Tunnel pour visiter l'Europe continentale avant de repartir à partir d'un autre aéroport international du continent). Ceci explique la différence entre le nombre de passagers et celui des visites/voyages présentés dans ce rapport

840 000 PERSONNES SE SONT RENDUES SUR LE CONTINENT VIA LE TUNNEL POUR LEUR VOYAGE D'AFFAIRES EN 2014

En 2014, environ 840 000 résidents ont emprunté le Tunnel pour leur voyage d'affaires, que ce soit en Eurostar ou sur des Navettes Passagers⁴⁷.

Cela représente 12%⁴⁸ du nombre total des voyages d'affaires effectués par des personnes résidents au Royaume-Uni vers l'Europe continentale dans la même année. Le Tunnel offre une flexibilité adaptée au profil des voyageurs d'affaires. 68% des voyages d'affaires comprenant une nuitée sont réservés moins d'un mois à l'avance. La proportion est encore plus élevée pour les voyages d'un jour (75%). En comparaison, seulement 30% des vacances sont réservées si près du départ⁴⁹.

Les recettes de billets allez des voyageurs d'affaires empruntant le Tunnel vers le continent en 2014 s'élèvent à 289 M£ 50 . S'ajoute à celles-ci la contribution directe de ces voyageurs d'affaires à l'économie des pays qu'ils ont visités par leurs dépenses dans les hôtels, les restaurants, les transports, etc. Ils ont également contribué à l'industrie du voyage britannique en passant par des sociétés d'organisation de voyages d'affaires.

Toutefois, ces voyages créent un avantage économique plus général puisqu'ils permettent le commerce de biens et de services.

L'économie britannique est dominée par le secteur tertiaire, notamment les services financiers, juridiques, professionnels et de l'économie créative.

Parmi les services d'exportation, on peut citer les honoraires perçus lors d'une procédure judiciaire ou de services de design. La contribution globale des services au PIB du Royaume-Uni est d'environ $78\%^{51}$. 38% des services d'exportation se font vers l'Europe⁵².

Parmi les voyageurs professionnels empruntant le Tunnel, se trouvent ceux qui se rendent à des réunions d'affaires ou qui en reviennent, réunions qui tissent des liens avec des clients ou des fournisseurs qui pourraient éventuellement se traduire par du commerce avec le Royaume-Uni. Il y a également les travailleurs pendulaires entre le Royaume-Uni et le continent qui effectuent un travail spécifique ou désirent simplement vivre dans un pays et travailler dans l'autre.



⁴⁷Les données recueillies dans le cadre de l'enquête sur les passagers internationaux réalisée par l'ONS ne font pas la distinction entre les visiteurs voyagent sur des Navettes Passagers et ceux voyageant en Eurostar (société avec des actionnaires distincts)

⁴⁸ L'enquête sur les passagers internationaux réalisée par l'ONS fait état de plus de 6,7 millions de voyages d'affaires vers l'étranger effectués en 2014 par des résidents britanniques, que ce soit par voie aérienne, maritime ou via le Tunnel

⁹ Voyageur d'affaires - Royaume-Uni, août 2014, Mintel

⁵⁰ ONS, Enquête sur les passagers internationaux, 2014

⁵¹ ONS

⁵² ONS, Enquête sur le commerce international, 2014

LES TOURISTES EMPRUNTANT LE TUNNEL POUR VISITER LE ROYAUME-UNI CONTRIBUENT À L'ÉCONOMIE BRITANNIQUE À HAUTEUR DE 1,7 Md£

Le tourisme en provenance de l'étranger est une source de revenus importante pour l'économie britannique du fait de l'argent dépensé par les visiteurs pour des biens et des services pendant leur séjour. L'ONS estime qu'en 2014, la valeur de l'industrie du tourisme au Royaume-Uni s'élevait à 59,6 milliards de livres sterling⁵³. 19,2% des dépenses provenant du tourisme britannique intérieur provenaient de touristes étrangers⁵⁴.

Selon les données recueillies par l'IPS, 4,5 millions de visites (définies comme un aller-retour) vers le Royaume-Uni étaient effectuées par des résidents étrangers empruntant le Tunnel.

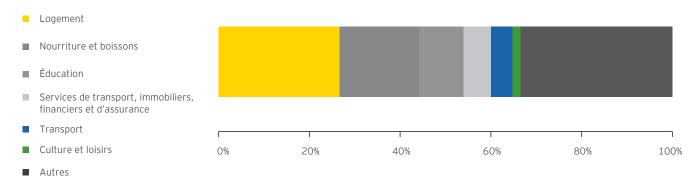
Le contraste des dépenses entre les différents moyens de transport s'explique par la durée de visite des voyageurs : 52% des visiteurs étrangers empruntant le Tunnel restent 1 à 3 nuits ; en comparaison, 45% des voyageurs arrivant en avion séjournent entre 4 et 13 nuits (comparé à 32% des voyageurs empruntant le Tunnel). Le montant total dépensé par les visiteurs arrivés au Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche en 2014 est estimé à 1,7 milliard de livres sterling.

Les touristes dépensent leur argent sur divers biens et services : 26,6% des dépenses concernent l'hébergement, 17,6% la nourriture et la boisson et 9,6% les vêtements⁵⁵.

En moyenne, chaque visiteur a dépensé 376 livres sterling lors d'un séjour. Ce montant est légèrement supérieur à celui dépensé par les voyageurs empruntant le ferry mais inférieur à celui dépensé par ceux prenant l'avion.

Les personnes visitant l'Europe en provenance du Royaume-Uni sont également une source de revenus importante pour les pays qu'ils visitent. En 2014, environ 4,7 millions de voyages furent effectués par des résidents britanniques via le Tunnel, avec un total de 28 millions de nuits passées à l'étranger. 62% d'entre eux voyageaient dans le cadre de vacances, 18% étaient en voyage d'affaires et 17% rendaient visite à leur famille ou leurs amis. Les destinations principales de ces visiteurs étaient la France (65%) et la Belgique (19%).

Profile des dépenses des personnes visitant le Royaume-Uni



Source: ONS, Tableaux des ressources et des emplois

⁵³ www.ons.gov.uk/ons/rel/tourism/tourism-satellite-account

⁵⁴ ONS, The UK Tourism Satellite Account (UK-TSA), 2013

⁵⁵ONS, Tableaux des ressources et des emplois, 2013

L'EFFET MULTIPLICATEUR AUGMENTE L'IMPACT ÉCONOMIQUE DES DÉPENSES LIÉES AU TOURISME

Le montant total dépensé par les touristes étrangers au Royaume-Uni (1,7 Md£) constitue un afflux dans l'économie britannique semblable à celui des paiements provenant d'autres exportations britanniques⁵⁶. En 2014, ces dépenses se sont traduites par une contribution directe au produit intérieur brut (PIB) du Royaume-Uni d'environ 865 millions de livres sterling.

Ce revenu s'est ressenti dans les secteurs directement associés au tourisme, comme le secteur hôtelier. Selon l'analyse de EY, presque 18 000 emplois dépendent directement du tourisme provenant de l'étranger facilité par le Tunnel sous la Manche.

Les sommes dépensées par les visiteurs agissent également comme un catalyseur économique grâce à des effets multiplicateurs plus larges du fait que les entreprises comme les hôtels et les restaurants doivent acheter des biens et des services auprès d'autres entreprises afin de répondre à la demande des touristes.

Cette demande supplémentaire est source de valeur ajoutée tout le long de la chaîne d'approvisionnement britannique et est plus connue sous le nom d'effet multiplicateur « indirect ».

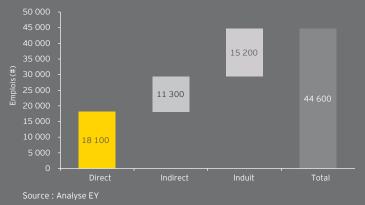
De plus, les salariés du secteur touristique et de sa chaîne d'approvisionnement achètent des biens et des services auprès d'autres entreprises (comme les supermarchés) et créent ainsi une valeur économique supplémentaire, connue sous le nom d'impact « induit ».

Une fois ces effets multiplicateurs pris en compte, la contribution totale des sommes dépensées par les visiteurs étrangers (arrivés via le Tunnel) au PIB britannique est estimée à 2,1 Md£ et le nombre d'emplois britanniques qui dépendent de ces visiteurs s'élève à 44 600.

PIB direct, indirect et induit liés aux touristes étrangers empruntant le tunnel



Emplois directs, indirects et induits dépendant des touristes étrangers empruntant le tunnel



⁵⁶ Selon cette analyse, ces dépenses étaient attribuées aux touristes empruntant le Tunnel. Ceci ne veut pas forcément dire que ces dépenses n'existeraient pas si le Tunnel sous la Manche s'avérait indisponible pour quelque raison que ce soit

Étude de cas Transport d'animaux

Selon des études, les animaux améliorent la santé et le bien-être de leurs propriétaires qui ont moins de problèmes de cœur, prennent moins de congés-maladie, se rendent moins souvent chez le docteur et font plus d'exercice.⁵⁷ Il y a environ 9 M de chiens et 7,9 M de chats ; environ 46% des foyers britanniques possèdent un animal domestique⁵⁸.

Les propriétaires d'animaux domestiques préfèrent que leur animal les accompagne lors de leur déplacement afin engendrée par la prise en charge de leur animal par un tiers. Depuis la mise en place du Programme de voyage des animaux de compagnie (Pet Travel Scheme) de 2000, presque Manche. Ce programme permet aux personnes d'entrer ou de retourner au Royaume-Uni avec leur chat, chien ou furet dès lors qu'il possède une micro-puce, un passeport pour animaux domestiques et qu'il a été vacciné contre la rage.



Les chiens font partie de la famille et sont traités en tant que tels. Les Navettes Eurotunnel sont devenues le choix privilégié des propriétaires de chiens se rendant en France avec leurs compagnons à quatre pattes

Carolinie Kisko, Secrétaire du Kenner Club



transport aérien, les animaux domestiques peuvent voyager aux côtés de leurs propriétaires pendant la traversée de 35 minutes sans que des sédatifs ou des conteneurs spécialisés soient nécessaires. Le confort et le bien-être des animaux pendant le trajet en sont ainsi améliorés. La rapidité de la traversée sous la Manche réduit également le délai pendant lequel les animaux doivent rester immobiles dans le véhicule, réduisant ainsi le risque qu'ils deviennent agités ou en détresse. Les terminaux du Tunnel sous la Manche possèdent également des installations destinées aux animaux qui permettent à leurs propriétaires de les dégourdir avant de s'embarquer dans une Navette. Le Tunnel sous la Manche propose un moyen de transport de 18 livres sterling la gratuit pour d'autres animaux plus petits, comme les lapins, les oiseaux, les poissons, les reptiles et les amphibiens.

Grâce à ces avantages, le Tunnel est le moyen de transport préféré des propriétaires d'animaux domestiques pour au Royaume-Uni le font par Navette Passager⁵

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE FAVORISE LES VOYAGES POUR DE NOMBREUX STYLES DE VIE

Il est clair que les vacances à l'étranger apportent des bienfaits économiques considérables aux britanniques⁶⁰. Par exemple, 46% 61 des personnes citent leurs vacances en famille comme leurs plus beaux souvenirs.

Le Tunnel sous la Manche ouvre la porte à une variété de styles de vacances et de vie, y compris les alternatives moins coûteuses du camping et des voyages organisés en autocar. Les vacances offrent des avantages qui perdurent bien après la fin du voyage, ces avantages ayant été associés à plus d'optimisme et d'ambition quant à l'avenir et à moins d'inquiétudes et de préoccupations.

Le Tunnel sous la Manche est également un moyen prisé par les personnes désirant traverser la Manche pour se rendre à un évènement sportif ou culturel. Chaque année, une hausse du nombre des passagers est observée pendant le weekend des 24h du Mans, les passionnés de sport automobile se rendant sur le site de la plus ancienne course automobile sportive. Les Navettes Passagers transportent plusieurs types de véhicules via le Tunnel, y compris des voitures (85%), des motos (1%) et des camionnettes (5%)⁶² et offrent une bonne solution pour ceux qui désirent se déplacer avec du matériel spécialisé (par exemple pour camper lors de festivals de musique ou transporter des meubles ou de larges objets entre deux domiciles). Ceci s'applique tant aux personnes à destination d'évènements au Royaume-Uni qu'aux résidents britanniques se rendant à des évènements ayant lieu dans d'autres pays européens. Un grand nombre de supporters sportifs voyagent également en Eurostar. Le nombre de supporters britanniques s'étant rendus en France pour assister au championnat européen de football de 2016 est estimé à environ 500 000. Un nombre de supporters nonbritanniques résidant au Royaume-Uni se sont également rendus au championnat pour soutenir leurs équipes nationales.

En plus des passagers se rendant à ces évènements, le Tunnel est fréquemment emprunté pas les organisateurs d'évènements pour transporter du matériel spécialisé, y compris du matériel sportif coûteux comme des voitures de Formule 1, des vélos et, en 2014, du matériel pour le championnat européen de lutte se déroulant en Finlande. La raison principale pour transporter ces biens via le Tunnel et non par une autre alternative est la rapidité et le côté pratique du transit.

En 2012, un grand nombre de chevaux furent transportés via le Tunnel pour prendre part aux Jeux olympiques de Londres. Il était important que le transit soit rapide et fluide afin d'assurer un transport agréable et sans danger aux chevaux pour que ces derniers soient prêts à concourir dès leur arrivée.

National Center For Health Research (Centre national de recherche sur la santé), Dana Casciotti PhD et Diana Zuckerman PhD, The benefits of pets for human health (Les bienfaits des animaux domestiques sur la santé de l'homme)

la santé de l'homme) Pet Food Manufacturers' Association (Association des fabricants d'aliments pour animaux) www.euroTunnel.com/uk/tickets/travelling-with-your-pet/

⁶⁰Les personnes apprécient leur temps libre et en profitent le plus possible en passant des vacances à l'étranger. Le montant qu'ils dépensent pendant leurs vacances (y compris le trajet) est un bon indicateur de la valeur du bienfait ainsi apporté

⁶¹ Family Holiday Association (association des vacances familiales)

⁶² Le Tunnel sous la Manche, Analyse de marché par catégorie de véhicule, 2015



LE SERVICE DU TUNNEL SOUS LA MANCHE EST STABLE ET SERA EN CROISSANCE PENDANT LE RESTE DE LA DÉCENNIE

Le Tunnel sous la Manche a connu une croissance annuelle moyenne du nombre de poids lourds transportés de 13% depuis 1995, sa première année complète de service

Le service Navettes Camions a débuté en juin 1994, 1995 étant sa première année complète de service, avec 391 000 poids lourds ayant traversé le Tunnel sous la Manche. En 2014, le nombre de poids lourds faisant la traversée avait augmenté de plus de 350%, pour atteindre 1,4 million. Au cours de la même période, la croissance annuelle moyenne du PIB du Royaume-Uni était de 2,5%⁶³ et la croissance totale moyenne du commerce britannique de 7%⁶⁴. Depuis, le Tunnel continue de battre son propre record, transportant plus de poids lourds que jamais en 2015, malgré les perturbations importantes l'ayant affecté cette année-là.

Le trafic de poids lourds avait été perturbé à la suite d'un incendie déclenché dans le Tunnel en novembre 1996 ayant résulté à la fermeture partielle de celui-ci jusqu'au mois de juin de l'année suivante, mais le nombre de poids lourds faisant le transit avait par la suite augmenté rapidement pour retrouver dès 1998 sa trajectoire de croissance initiale.

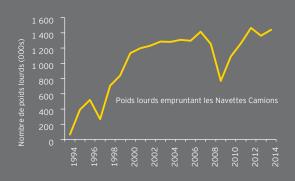
Le nombre de poids lourds en transit avait fortement diminué en 2009 suite à un incendie en 2008 ayant causé la fermeture partielle du Tunnel pendant plusieurs mois. Les répercussions de cette perturbation avaient été exacerbées par la crise financière de cette période. Entre 2008 et 2009, la valeur totale du commerce britannique avait chuté de 10%. Le Tunnel a de nouveau pu redresser la barre et le nombre de poids lourds transportés est désormais supérieur à celui d'avant la crise.

Le service de fret ferroviaire a connu une évolution différente, avec une croissance importante entre 1995 et 1998 où le tonnage total de marchandises transportées via le Tunnel par voie ferroviaire a plus que doublé. Les trains de marchandises peuvent circuler de nuit, lorsque les autres services du Tunnel ne sont pas opérationnels, optimisant ainsi l'utilité économique du Tunnel. Cependant, compte tenu nombreuses difficultés logistiques coïncidant avec

la privatisation du reseau ferroviaire britannique, les volumes de fret ferroviaire furent considérablement touchés jusqu'à la mise en place de l'Open Access en 2007 qui a permis l'arrivée de nouveaux opérateurs de fret ferroviaire, ainsi que l'opération distincte des services français et britannique de fret ferroviaire. Depuis 2007, le volume de marchandises transportées sur des trains franchissant le Tunnel a augmenté de 36%.

Cet ensemble démontre la stabilité de la demande pour le Tunnel sous la Manche et sa place essentielle dans l'infrastructure britannique. Comme il a été montré, le Tunnel sous la Manche offre une valeur distincte aux opérateurs de fret, grâce à un service plus fréquent, fiable, rapide et flexible qu'aucun autre moyen de transport ne peut aisément remplacer. Vu la valeur commerciale facilitée par ce service, la valeu économique qu'il apporte au Royaume-Uni est évidente.

Nombre de poids lourds et tonnage de marchandises transportées sur des trains franchissant le Tunnel sous la Manche (1994-2014)



⁵³ ONS, UK National Accounts, The Blue Book time series dataset

⁶⁴Oxford Economics

⁶⁵Les échelles de ces graphiques ne sont pas identiques. Les marchandises transportées sur des trains ne représentent qu'environ 9% du volume de marchandises franchissant le Tunnel sous la Manche

Les facteurs macroéconomiques et l'augmentation des prestations de services feront augmenter la valeur du commerce transitant via le Tunnel

Malgré l'avenir incertain de la politique commerciale britannique avec l'Union européenne, dans l'hypothèse où un partenariat commercial similaire serait convenu entre le Royaume-Uni et l'UE, les exportations devraient augmenter de 4% d'ici 2017^{66,67}. Ces estimations sur les exportations supposent que la livre sterling conservera sa valeur relativement moins élevée, augmentant de ce fait l'attrait pour les exportations. En parallèle, il est probable que les importations soient limitées par les prix et par une demande intérieure plus faible. L'EY ITEM Club prévoit qu'en 2017, le commerce net ajoutera 1,1% au PIB du Royaume-Uni.

Le nombre de poids lourds transitant sur les Navettes Camions devrait continuer à augmenter avec le temps⁶⁸, sous l'effet de la croissance économique et démographique du Royaume-Uni et de l'Europe, et de l'expansion dans les volumes pouvant transiter via le Tunnel sous la Manche. La durée de la concession dont le Groupe Eurotunnel est titulaire (jusqu'à 2086) lui permet d'obtenir des investissements privés à long terme dans le service du Tunnel sous la Manche, y compris des investissements en matériel roulant.

Les nouvelles lignes permettront d'augmenter le trafic des passagers

Le nombre de passagers voyageant en Eurostar et en voiture et autocar sur les Navettes Passagers devrait augmenter de manière significative pendant le reste de la décennie. Cette augmentation s'explique par la diversification des services ferroviaires vers de nouveaux axes ferroviaires afin de répondre à la demande croissante. À partir du mois de décembre 2016, une ligne Londres-Amsterdam deviendra opérationnelle, avec une durée de trajet estimée à quatre heures.

Suite à un service-pilote, un horaire permanent pour les lignes directes entre Londres, Lyon, Avignon et Aix-en-Provence a été créé en 2015. D'autres lignes, y compris des lignes directes de Londres vers Genève, Francfort et Cologne, sont également envisagées par les opérateurs. La disponibilité de nouvelles lignes devrait être un moteur de croissance du nombre de voyages à l'étranger effectués par les personnes résidents au Royaume-Uni.

ROTTERCAM

BRUGES

CAMPINER ST.

CALL

CAL

Ce trafic de passagers continuera à soutenir l'économie britannique en attirant des touristes européens qui dépenseront de l'argent dans les hôtels, les restaurants et les activités touristiques.

En conséquence, le tourisme favorisé par le Tunnel sous la Manche devrait contribuer de manière significative à la croissance de l'industrie touristique britannique.

De plus, les touristes britanniques se rendant en Europe continentale pourront utiliser les nouveaux services offerts, ce qui élargira le choix des consommateurs et améliorera le bien-être des personnes. Les voyageurs d'affaires auront également plus de choix puisque le Tunnel sous la Manche fera concurrence à plus de voies aériennes leur permettant d'économiser du temps et de l'argent.

Le Tunnel sous la Manche demeurera un élément vital de l'infrastructure de transport du Royaume-Uni

Comme il a été démontré tout au long de ce rapport, le Tunnel sous la Manche se différencie des autres moyens de transport reliant le Royaume-Uni à l'Europe continentale en offrant un service haute fréquence, flexible et fiable permettant de réduire de manière générale le temps de transport et les coûts pour les entreprises. En permettant de relier directement les réseaux ferroviaires et routiers entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale, le Tunnel sous la Manche agit comme une autoroute, réduisant les barrières physiques du commerce.

Ceci est essentiel pour permettre à un nombre de secteurs d'exportation et d'importation d'implémenter des modèles d'entreprise rentables, y compris la production en juste-à-temps, les services de livraison express et le commerce de produits frais.

La valeur du commerce transitant via le Tunnel chaque année est importante et devrait augmenter avec les nouvelles lignes.

Malgré l'incertitude probablement croissante causée par la décision des Britanniques de quitter l'Union européenne, les relations commerciales entre le Royaume-Uni et les autres pays européens continueront. Cela veut dire que le Royaume-Uni continuera à utiliser le Tunnel sous la Manche pour se relier à l'Europe et au-delà, et que le Tunnel sous la Manche demeurera un élément vital de l'infrastructure de transport du Royaume-Uni.

⁶⁶ EY ITEM Club, été 2016

⁶⁷ Si des barrières douanières ou tarifaires sont imposées entre le Royaume-Uni et UE, le volume de commerce pourrait en être directement affecté et réduit, faisant ainsi baisser le trafic dans le Tunnel

⁶⁸ Selon les prévisions du Tunnel sous la Manche

ANNEXE

Sources

1	Office for National Statistics (Bureau britannique de la statistique nationale)	2	Fond monétaire international
3	Groupe Eurotunnel	4	HM Revenue & Customs
5	EY 2016 UK Attractiveness Survey (Enquête de 2016 sur l'attractivité du Royaume-Uni menée par EY)	6	Eurostat
7	Department of Energy & Climate Change (Département britannique de l'énergie et du changement climatique)	8	Department for Transport (Département britannique des transports)
9	Department for Environment, Food & Rural Affairs (Département britannique de l'environnement, de l'alimentation et des affaires rurales)	10	Department for Business, Innovation & Skills (Département britannique des affaires, de l'innovation et des compétences
11	DEFRA Food Statistics Pocketbook 2015 (Guide de poche DEFRA 2015 sur les statistiques de l'alimentation)	12	Bank of England Statistical Interactive Database (Base de données statistiques interactive de la Banque d'Angleterre)
13	Pet Food Manufacturing Association (Association britannique des fabricants d'aliments pour animaux)	14	Oxford Economics Global Economic Databank (Banque de données de l'économie mondiale, Oxford Economics)
15	UK Food and Drink Export Performance, 2014, Food and Drink Federation (Performances d'exportation britannique 2014 en matière d'alimentation et de boisson, Fédération britannique de l'alimentation et de la boisson)	16	Référentiel prix de revient, Comité National Routier, France
17	Courier and Express Delivery - UK, Mintel, 2016 (Livraison Express et services de coursiers - Royaume-Uni, Mintel, 2016)	18	Inbound Tourism - UK, Mintel, November 2014 (Tourisme récepteur - Royaume-Uni, Mintel, novembre 2014)
19	Business Traveller - UK, Mintel, 2014 (Voyageurs d'affaire - Royaume-Uni, Mintel, 2014)	20	The Economic Impact of Express Carriers in Europe, Oxford Economics, October 2004 & November 2011 (L'impact économique des services de livraison express en Europe, Oxford Economics, octobre 2004 et novembre 2011)
21	The Impact of the Express Delivery Industry on the Global Economy, Oxford Economics, September 2009 (L'impact économique mondial de l'industrie de livraison express, Oxford Economics, septembre 2009)	22	Express Delivery and Trade Facilitation: Impacts on the Global Economy, Frontier Economics, january 2015 (Livraison express et facilitation du commerce : Impact sur l'économie mondiale, Frontier Economics, janvier 2015)
23	Bilan électrique français, RTE, 2014	24	Family Holiday Association (Association britannique des vacances familiales)
25	National Center for Health Research (Centre national		

britannique de recherche sur la santé)

CONTACTS



MATT CORKERY Partenaire principal, Conseil économique mcorkery@uk.ey.com +44 (0) 20 7951 6121

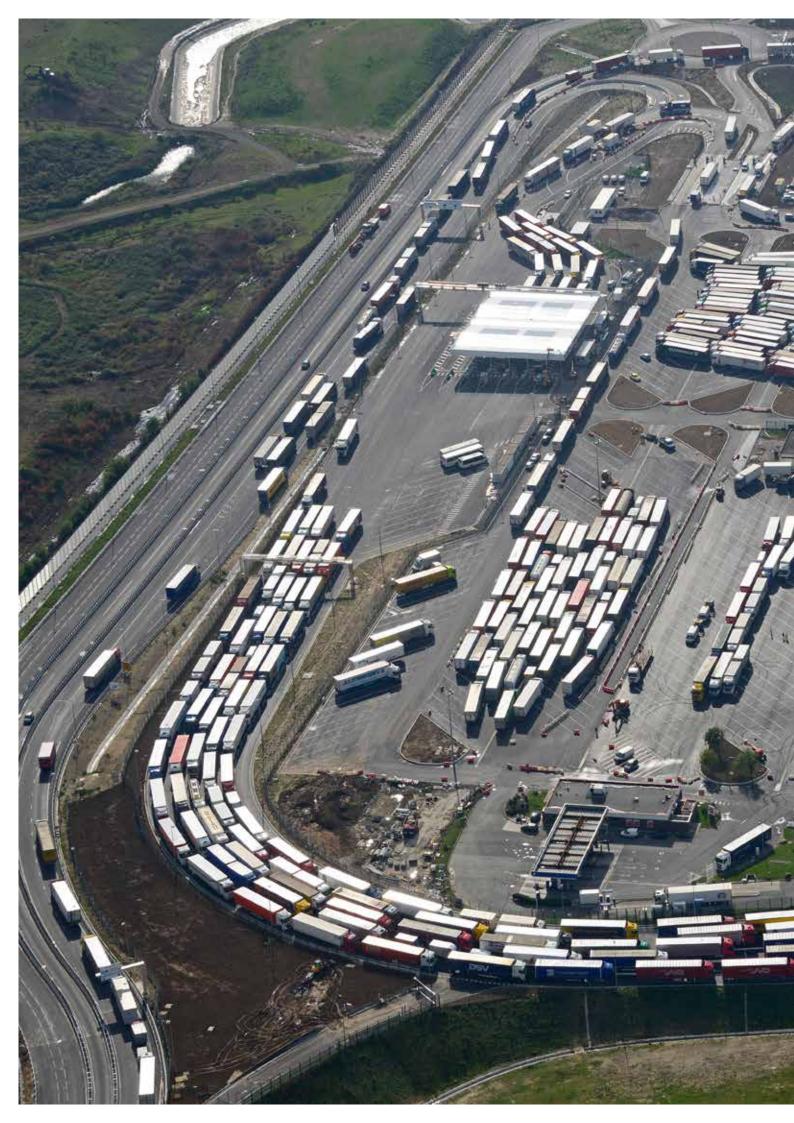


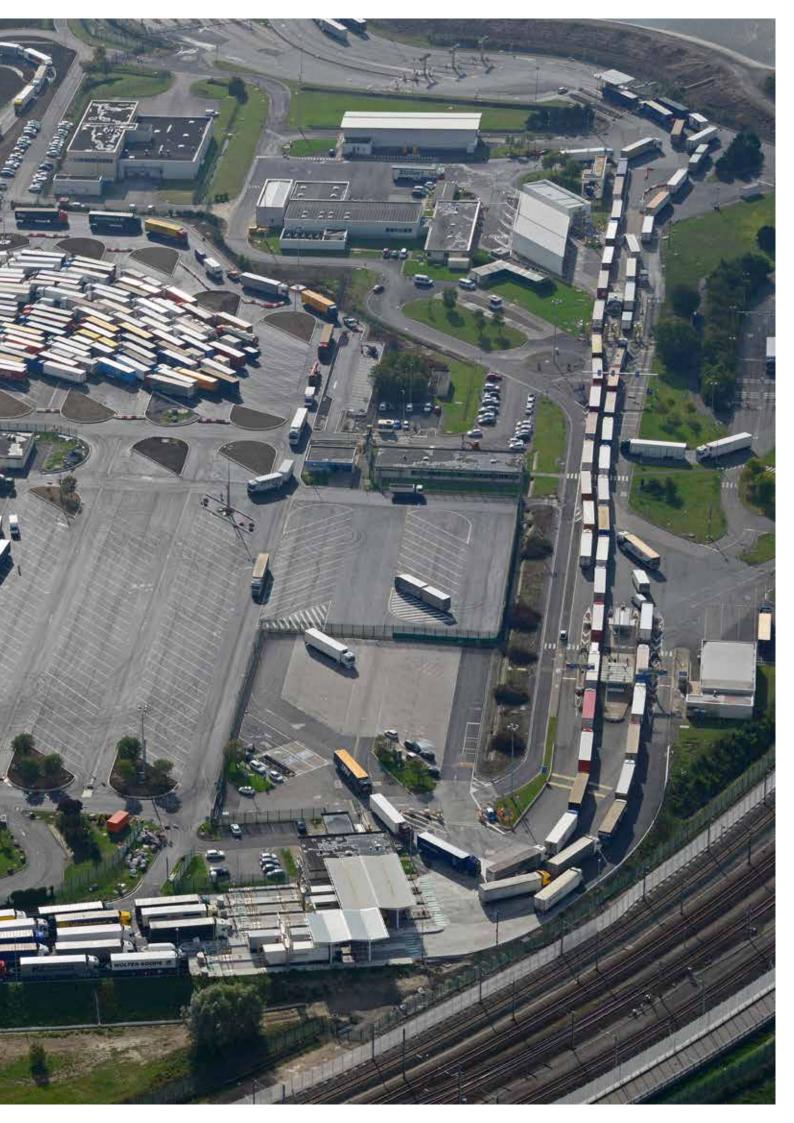
PETER ARNOLD Directeur, Conseil économique parnold@uk.ey.com +44 (0) 20 7951 5587

Ce rapport (Rapport) a été préparé par Ernst & Young LLP pour le Groupe Eurotunnel, sur la base des informations fournies par le Groupe Eurotunnel et d'autres données disponibles au grand public.

Ernst & Young LLP n'accepte ni n'assume aucune responsabilité envers les lecteurs du Rapport (Tiers), autres que le Groupe Eurotunnel. Dans la mesure où la loi le permet, Ernst & Young LLP n'accepte aucune responsabilité pour le Rapport envers les Tiers. Tout Tiers décidant de se baser sur le Rapport le

Le Groupe Eurotunnel n'a pas engagé mandaté Ernst & Young LLP pour répondre aux questions ou aux demandes d'information venant de Tiers et Ernst & Young LLP ne sera donc pas tenu de le faire. De plus, le Groupe Eurotunnel n'a pas chargé Ernst & Young LLP à tenir le Rapport à jour en cas d'évènements futurs ou de travaux supplémentaires effectués par Ernst & Young LLP. En conséquence et sans préjudice de la portée générale de ce qui précède, Ernst & Young LLP n'accepte aucune responsabilité envers les Tiers pour la mise à jour du Rapport à ce sujet.





EY | Assurance | Taxes | Transactions | Conseil

A propos d'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 des 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, une société britannique à responsabilité limitée par garantie, ne fournit pas de prestations aux clients. Retrouvez plus d'informations sur notre organisation sur ey.com.

Ernst & Young LLP

La société britannique Ernst & Young LLP est une société britannique à responsabilité limitée par garantie immatriculée en Angleterre et au Pays de Galles sous le numéro OC300001 et est membre d'Ernst & Young Global Limited.

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

© 2016 Ernst & Young LLP. Publié au Royaume-Uni. Tous droits réservés.

DE : Aucune

EY-000005124.indd (UK) 10/16. Illustrations: Creative Services Group Design.



Document imprimé sur papier recyclable conformément à l'engagement d'EY de réduire son empreinte sur l'environnement.

Cette publication a valeur d'information générale et ne saurait se substituer à un conseil professionnel en matière comptable, fiscal ou autre. Pour toute question spécifique, vous devez vous adresser à vos conseillers.

ey.com/uk

