



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



LES HAUTS-DE-FRANCE SONT PRÊTS POUR LE BREXIT

Dossier de presse

Décembre 2020

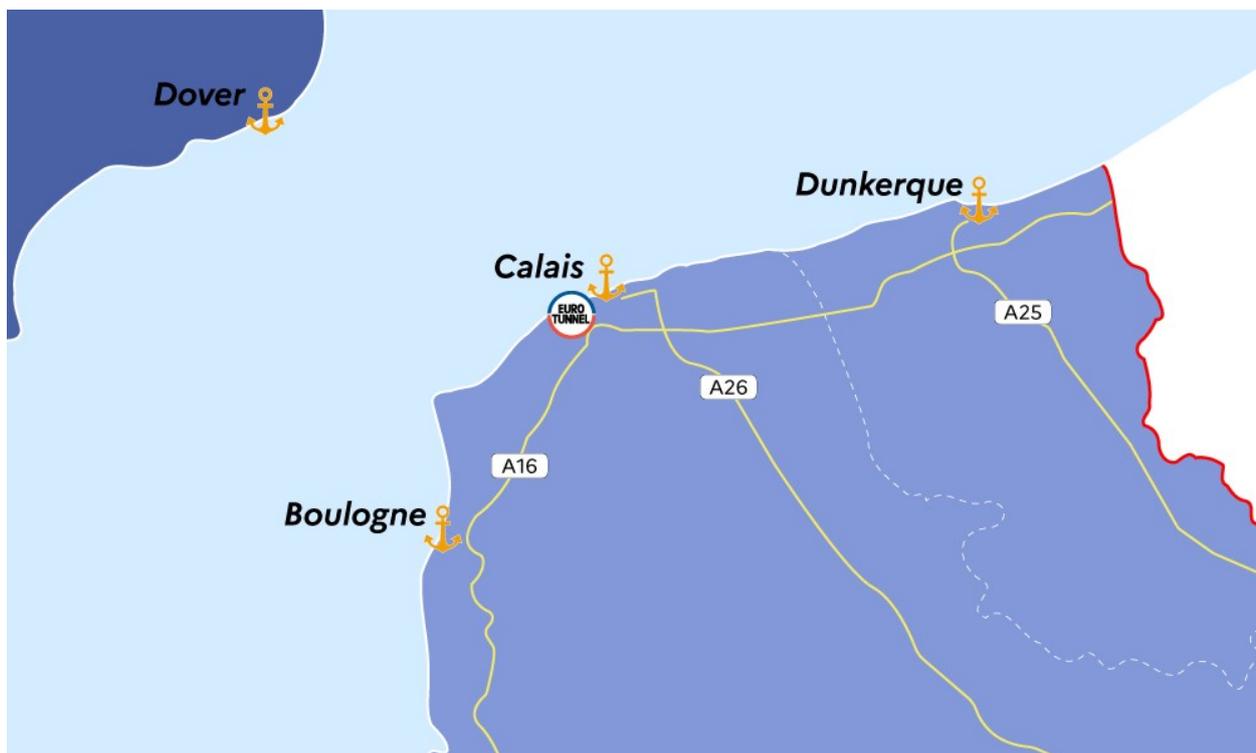
Le 17 octobre 2019, l'Union européenne et le Royaume-Uni se sont accordés sur les modalités de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne. Entré en vigueur le 31 janvier 2020, ce texte permet la mise en place d'une période de transition qui a débuté le 1^{er} février 2020 et qui s'achèvera le 31 décembre 2020. Pendant cette période, l'Union européenne et le Royaume-Uni mènent des négociations sur leur relation future. Si un accord est trouvé avant la fin de la période de transition, celui-ci définira la relation entre l'Union européenne et le Royaume-Uni dans un certain nombre de domaines.

Quelle que soit l'issue des négociations, les règles européennes ne s'appliqueront plus au Royaume-Uni après le 31 décembre 2020. Il est primordial d'être prêts pour faire face à la fin de cette période de transition.

Située au cœur de la « mégalozone européenne », la région Hauts-de-France est à équidistance de Paris, Londres et Bruxelles. Elle dispose d'une façade maritime de 180 km émaillée de trois ports leaders dans leurs domaines. Les infrastructures régionales de transports sont remarquables et permettent le déploiement de fortes capacités logistiques qui en font la plaque tournante des flux : autoroutes, TGV, Eurostar, canaux et, demain, le Canal Seine-Nord-Europe. Ce positionnement géographique n'est pas sans poser des défis dans le contexte du Brexit.

Depuis déjà plus de 2 ans, le territoire s'est fortement engagé pour accroître sa résilience face au Brexit, en se dotant d'outils performants permettant de garantir la sécurité et la fluidité à la frontière. Ce travail s'est accompagné d'un partenariat exemplaire avec le tissu économique et, notamment, les opérateurs chargés des échanges transmanche.

Main dans la main, les services publics, collectivités territoriales, chambres consulaires et entreprises se sont mobilisés afin que le Brexit soit synonyme du maintien de l'avantage géographique des Hauts-de-France.



SOMMAIRE

Les Hauts-de-France, particulièrement concernés par le Brexit p. 4

Les implications du Brexit pour les passagers et les transporteurs p. 5

Quelles sont les implications du Brexit pour les passagers vers et depuis le Royaume-Uni ? p. 5

Quelles sont les implications du Brexit pour les transporteurs vers et depuis le Royaume-Uni ? p. 6

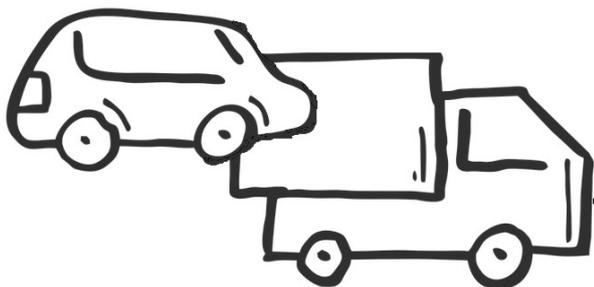
Les moyens investis en Hauts-de-France pour répondre au Brexit p. 8

Quels sont les moyens financiers et humains pour mettre en œuvre les nouvelles modalités de passage de la frontière ? p. 8

Quelle organisation pour pallier la congestion du trafic ? p. 9

Quelles mesures pour les entreprises concernées par le Brexit ? p. 11

Les Hauts-de-France, particulièrement concernés par le Brexit

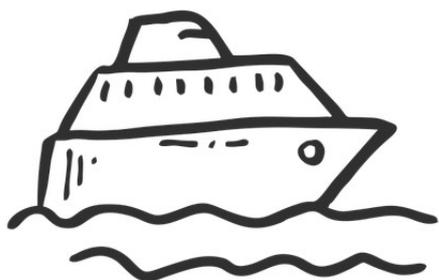


Chaque année, **8 millions de véhicules** et **22 millions de passagers** transitent en provenance ou à destination du Royaume-Uni.

Cela représente chaque jour :

- ✓ 12 000 poids-lourds
- ✓ 13 000 véhicules légers
- ✓ 60 000 passagers

70 % des échanges commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Union européenne transitent par les ports de Calais, Dunkerque et le Tunnel



Capécure, à Boulogne, est le **premier centre européen de transformation des produits de la pêche**, 70 % des produits traités proviennent des eaux britanniques

8 000 entreprises régionales commercent avec le Royaume-Uni, dont 500 ont été identifiées comme particulièrement vulnérables au Brexit



11 % de la masse salariale de la région est employée dans le **secteur de la logistique**

Les implications du Brexit pour les passagers et les transporteurs

Qu'il y ait accord ou non, le Brexit entraîne le rétablissement d'une frontière entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, exigeant de la part des voyageurs et des transporteurs de marchandises la réalisation de formalités préalables au passage transmanche, susceptibles d'être contrôlées.

Quelles sont les implications du Brexit pour les passagers vers et depuis le Royaume-Uni ?

x Au niveau douanier

Le rétablissement de la frontière suppose la mise en place de contrôles douaniers des bagages (lutte contre la fraude) et de moyens de dédouanement (à l'entrée de l'Union européenne) et de détaxe (à la sortie) des passagers.

Les règles applicables dépendront de l'accord sur la relation future. Si aucun accord n'entre en application ou s'il ne prévoit pas d'exception en matière de franchises douanières et fiscales, ce sont les règles de droit commun pour les pays non-membres de l'Union (pays tiers) qui s'appliqueront.

En provenance du Royaume-Uni, des franchises douanières et fiscales en quantités et en valeurs seront applicables en France selon les catégories de marchandises transportées.

x Au niveau sanitaire

À compter du 1^{er} janvier 2021, les autorités sanitaires du Royaume-Uni mettent en place un ensemble d'exigences sanitaires et phytosanitaires à l'importation, pour les animaux, les végétaux et les produits qui en sont issus.

En octobre 2020, les autorités britanniques ont indiqué que les mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie en provenance de l'Union européenne et à destination du Royaume-Uni ne feront pas l'objet de changement immédiat en 2021.

À ce stade, le transport des animaux de compagnie (chien, chat, furet) dans un cadre non commercial doit respecter les exigences suivantes :

- ✓ l'animal doit être identifié (puce électronique) ;
- ✓ il doit posséder un passeport pour animaux de compagnie ou disposer d'un certificat vétérinaire officiel d'un pays tiers ;
- ✓ il doit être valablement vacciné contre la rage.

Si les exigences énoncées ci-dessus ne sont pas respectées, l'animal peut être mis en quarantaine pour une durée maximale de 4 mois, à la charge exclusive du détenteur.

x Au niveau des droits au séjour

◆ En cas de voyage depuis et vers le Royaume-Uni

Bien que le Royaume-Uni bénéficie d'un statut dérogatoire dans la mesure où il ne fait pas partie de l'espace Schengen, sa sortie de l'Union européenne entraîne malgré tout l'introduction de contrôles supplémentaires : visa pour les longs-séjours, contrôle du viatique et compostage systématique permettant de mesurer les temps de séjour.

Le Royaume-Uni et l'Union européenne se sont néanmoins mis d'accord sur une exemption de visas pour courts séjours. Les Britanniques ont annoncé que les cartes d'identité françaises suffiraient durant un an après le Brexit pour voyager au Royaume-Uni. Un passeport sera ensuite vraisemblablement nécessaire.

◆ Mise en conformité vis-à-vis du droit au séjour des ressortissants britanniques installés en France

Les ressortissants britanniques installés en France avant le 31 décembre 2020 pourront prétendre à la délivrance d'un titre de séjour. Ils auront l'obligation de détenir ce titre à compter du 1^{er} octobre 2021.

À cet effet, les ressortissants britanniques et les membres de leur famille présents en France peuvent dès aujourd'hui effectuer leur demande de titre de séjour sur le service en ligne de demande de titre de séjour : <https://invite.contacts-demarches.interieur.gouv.fr/BREXIT>

Les ressortissants britanniques et les membres de leur famille qui souhaitent s'installer en France après le 31 décembre 2020 seront soumis aux dispositions de droit commun.

Quelles sont les implications du Brexit pour les transporteurs vers et depuis le Royaume-Uni ?

x Au niveau douanier

Les poids-lourds devront déclarer leurs marchandises en amont de leur passage de la frontière, à l'import comme à l'export, et seront contrôlés côté français à compter du 1^{er} janvier 2021 (sur les trois points frontaliers) et côté britannique à compter du 1^{er} juillet 2021 (dans des postes de contrôles déportés en arrière du littoral).

À l'import, les douanes ont mis en place un système de frontière intelligente dénommé « SI Brexit ». Identifiés par des caméras à l'embarquement dans les ferries ou les navettes depuis le Royaume-Uni, les poids-lourds seront, au terme d'une analyse des risques réalisée par les douanes pendant le temps de la traversée, orientés au débarquement en France en deux files possibles :

- ✓ « verte » pour les poids-lourds ayant bien rempli leurs formalités et ne devant pas être contrôlés ainsi que pour les poids-lourds transportant des produits halieutiques redirigés vers Boulogne-sur-Mer pour la réalisation des contrôles sanitaires et phytosanitaires ;
- ✓ « orange » lorsque le poids-lourd n'a pas rempli ses formalités de traversée de la frontière ou qu'il doit faire l'objet d'un contrôle :
 - parce que ce contrôle est exigé réglementairement (contrôles sanitaires et phytosanitaires, hors produits halieutiques) ;
 - parce que l'analyse de risque désigne ce poids-lourd.

Les poids-lourds provenant d'Irlande et transitant via le Royaume-Uni (« Landbridge ») seront immédiatement fléchés en file verte, hors contrôles aléatoires.

x Au niveau sanitaire

◆ Pour les transporteurs à l'import

À l'import, les lots sanitaires ou phytosanitaires devront faire l'objet de certification par les vétérinaires britanniques. C'est le cas pour le transport d'animaux vivants, de denrées alimentaires d'origine animale, et, depuis le 14 décembre 2019, de la plupart des fruits et légumes.

Ces lots seront systématiquement contrôlés à leur arrivée en France dans les services d'inspection vétérinaire et phytosanitaire (SIVEP) et les poids-lourds qui ont déclaré en transporter à leur embarquement au Royaume-Uni seront automatiquement classés en file « orange » par le SI Brexit et orientés vers les postes de contrôle à leur arrivée en France.

Les poids-lourds du « Landbridge » transportant des lots sanitaires et phytosanitaires ne seront soumis qu'à un contrôle documentaire, qui peut se faire à distance sans arrêt physique aux SIVEP. Par conséquent, ces poids-lourds contrôlés de manière dématérialisée avant leur embarquement côté britannique seront orientés en file verte par le SI Brexit.

◆ Pour les transporteurs à l'export

À l'export, la réglementation britannique devra déterminer si elle impose de tels contrôles. Pour l'heure, elle a décidé de surseoir à toute formalité supplémentaire.

x Au niveau des droits au séjour

Les salariés des entreprises de transport devront être en conformité avec le droit applicable en matière de séjour (court ou long séjour).

Les moyens investis en Hauts-de-France pour répondre au Brexit

Quels sont les moyens financiers et humains pour mettre en œuvre les nouvelles modalités de passage de la frontière ?

x Moyens financiers

Pour réaliser ces contrôles, **40 millions d'euros** ont été dépensés dans la réalisation d'infrastructures sur les ports des Hauts-de-France. Ces investissements recouvrent la construction de quais de contrôle des marchandises, de parkings import, de parkings export, de voiries internes et de signalétiques afin de déployer le système de la frontière intelligente.

x Moyens humains

700 agents d'État ont été recrutés, formés et affectés à la frontière dans les Hauts-de-France, en plus de ceux qui s'y trouvent déjà, afin de réaliser le contrôle des formalités douanières, sanitaires et migratoires :

- ✓ 270 douaniers ;
- ✓ 230 inspecteurs vétérinaires et phytosanitaires ;
- ✓ 182 agents au bénéfice de la police aux frontières dont 121 gardes-frontières et 61 assistants gardes-frontières.

x Moyens technologiques

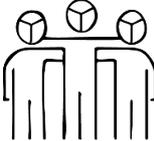
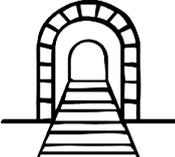
Un système de frontière intelligente, largement perfectionné au cours de ces derniers mois pour intégrer un maximum de contraintes, permet aux services français de réaliser leurs contrôles sur la base d'une analyse de risques ciblée, plutôt que systématiquement afin de préserver la fluidité du trafic, atout compétitif majeur de notre modèle économique fondé sur la proximité géographique entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.

Pour plus d'informations sur la frontière intelligente, rendez-vous sur le site internet des douanes : www.douane.gouv.fr

Quelle organisation pour pallier la congestion du trafic ?

Le Brexit constitue un changement radical de modèle, qui pourrait, en cas de mauvais temps par exemple, générer d'importants ralentissements dans les premières semaines qui suivent la date du 1^{er} janvier, ainsi que des embouteillages sur les autoroutes françaises et britanniques desservant les ports d'embarquement et de débarquement transmanche.

Les flux de trafic de poids-lourds et de passagers via les ports de la côte d'Opale par an

		
 Port de Calais	2 225 000 poids-lourds dont 1 040 000 à l'import	4,4 millions de passagers et 91 000 animaux domestiques
 Tunnel sous la Manche	1 425 000 poids-lourds dont 815 000 à l'import	5,3 millions de passagers et 300 000 animaux domestiques
 Port de Dunkerque	612 000 poids-lourds dont 308 000 à l'import	1,3 millions de passagers et 45 000 animaux domestiques

Pour y faire face, **un plan zonal de gestion du trafic** a été prévu afin de minimiser, au mieux, les engorgements et saturations qui pourraient affecter le réseau routier du littoral de la côte d'Opale. Il est le fruit d'une démarche partenariale entre les services de l'État, les plateformes portuaires et les opérateurs et s'inscrit dans une logique d'amélioration continue.

Ce plan prévoit :

- ✓ une **retenue des poids-lourds transmanche de plus de 7,5t transitant via la Belgique**, dans ce pays, où ils sont stockés ou détournés pour revenir en France par Valenciennes ;
- ✓ une **déviation des poids-lourds transmanche de plus de 7,5t** sur l'A16 vers l'A25 puis l'A26 par St-Omer afin de retarder leur arrivée à Calais-port et Calais-Tunnel ;
- ✓ le **stockage des poids-lourds transmanche de plus de 7,5t** dans l'enceinte des ports (2000 places) ou les parkings privés qui jalonnent l'A16 (1500 places), voire sur les aires de stationnement d'autoroute (Saint-Folquin et Ghyvelde sur l'A16, Steenvorde sur l'A25, Setques sur l'A26, voire la RN42), en tout pour 3000 à 3500 places ;
- ✓ la **facilitation du passage pour les poids-lourds de desserte locale**, qui, s'ils sont inférieurs à 7,5t, sont exemptés de déviations ou de stockage, et, s'ils sont supérieurs à 7,5t, doivent être dotés d'un panneau en lettres rétro-réfléchissantes affiché sur leur pare-brise, permettant de les identifier ;
- ✓ la **surveillance et le contrôle du réseau secondaire départemental**, notamment longeant la frontière belge par les forces de l'ordre afin de prévenir la dispersion de poids-lourds transmanche en dehors des axes de déviation et de stockages prévus.

Les autocars et autres véhicules transportant des voyageurs ne sont pas soumis à ces mesures.

Synthèse du plan zonal de gestion du trafic



Quelles mesures pour les entreprises concernées par le Brexit ?

La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne pourrait avoir un réel impact sur les entreprises de la région ayant des relations outre-manche. Les mesures nécessaires pour limiter les conséquences du Brexit sur l'activité des entreprises ont été mises en place :

- ✓ information sur les négociations dans le cadre du Brexit et leur possible impact ;
- ✓ accompagnement des entreprises ;
- ✓ mise en place de formations thématiques adaptées ;
- ✓ création d'une assurance permettant de couvrir les pertes de change ;
- ✓ mobilisations des services de l'État pour permettre l'activation de l'activité partielle ou accorder des délais de paiement des créanciers publics ;
- ✓ mise en place d'une garantie plus importante sur les crédits de renforcement de trésorerie et reports d'échéances ;
- ✓ prêts, avances remboursables, médiation du crédit.

L'ensemble de ces informations sont compilées dans un document consultable à l'adresse suivante (le lien sera actif à partir du 16 décembre 2020) : www.hauts-de-france.gouv.fr

“Le rétablissement de la frontière avec le Royaume-Uni ne doit pas faire perdre aux Hauts-de-France l'intérêt économique né de la proximité géographique avec la Grande-Bretagne”

Michel Lalande,
préfet de la région Hauts-de-France

Pour plus d'informations

Pour plus d'information, veuillez consulter les sites :

- ✓ du Gouvernement : www.brexit.gouv.fr
- ✓ des services de l'État en région : www.hauts-de-france.gouv.fr
- ✓ de la direction interrégionale des douanes : www.douane.gouv.fr
- ✓ de la Région Hauts-de-France : www.brexit.hautsdefrance.fr

Contact presse

Service régional de la communication interministérielle
Préfecture de la région Hauts-de-France - Préfecture du Nord
12, rue Jean sans Peur à Lille - CS 20003 - 59039 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 30 52 50 - Fax. : 03 20 30 56 82
Mél. : pref-communication@nord.gouv.fr



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*