

Les exportations irlandaises face au Brexit : quels impacts sur l'utilisation du "Land-Bridge" ?



Lucile HENRY

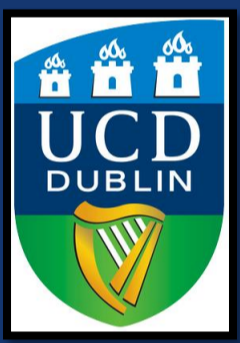
Ecole doctorale EDGE

UNIVERSITE
BRETAGNE ECONOMIE
LOIRE ET GESTION

Affiliations



Collaborations



Ole Boysen
UCD, Irlande

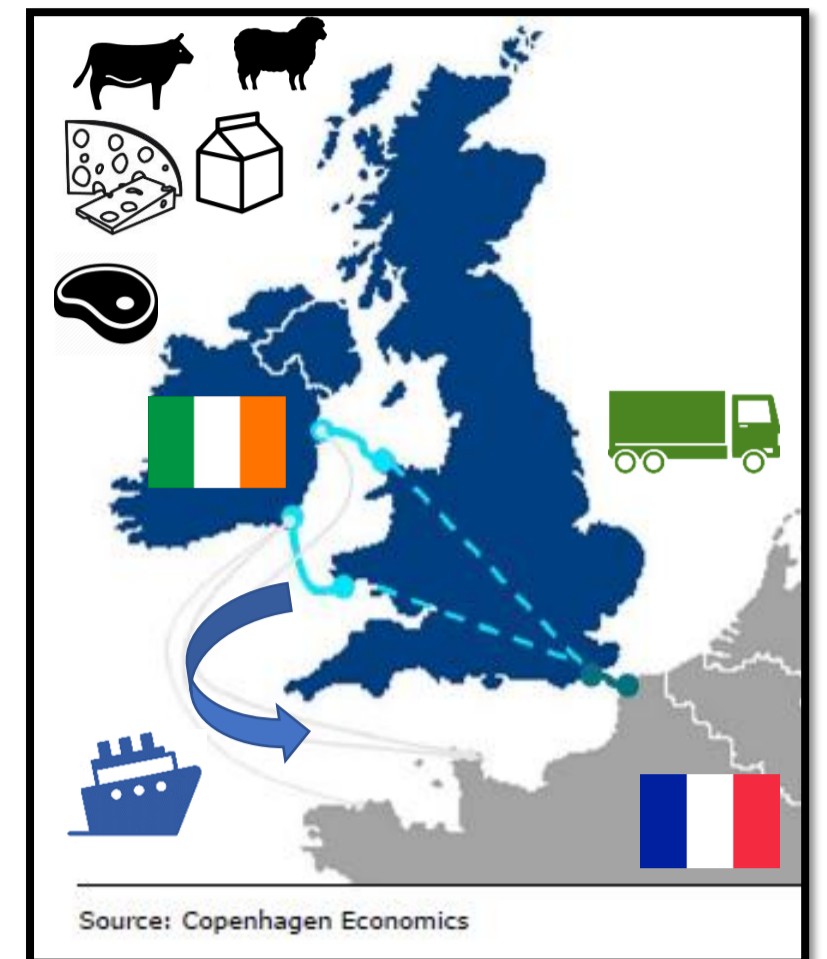
Financements



CONTEXTE

- Plusieurs modes de transport pour les exportations agro-alimentaires irlandaises vers l'UE :
 - Voie routière via le RU ou "land-bridge" (~ 53 %)
 - Voie maritime
 - Voie aérienne négligeable
- La voie routière est plus rapide et actuellement peu coûteuse (RU = pays de transit et membre de l'UE, donc tarifs douaniers nuls). Elle est donc très utilisée pour les exportations vers la France et le reste de l'UE
- Mais le Brexit pourrait engendrer des coûts administratifs et commerciaux supplémentaires pour l'utilisation de la voie routière et donc un report modal vers la voie maritime, beaucoup moins rapide et ainsi une réduction des exportations

2 modes de transport vers la France et le reste de l'UE :



UK "land-bridge" vs. Mer

La France est la 3^{ème} destination des exportations agro-alimentaires de l'Irlande, derrière le RU et les Etats-Unis. C'est également un pays de transit pour les exportations vers le reste de l'UE. ➔ Flux importants

Le temps de transport représente un coût important pour les produits frais périssables. C'est le cas de la viande et les produits laitiers, qui représentent ~ 60 % des exportations irlandaises agro-alimentaires. Un report vers la mer augmenterait significativement le temps de transport. ➔ Sensibilité aux coûts



➔ Vulnérabilité face au Brexit

QUESTIONS

- Quels sont les déterminants de la répartition modale actuelle des exportations ?
- Quels impacts potentiels du Brexit sur les exportations vers la France, en particulier :
 - La répartition modale ?
 - La valeur exportée ?



MÉTHODE

1. Construction d'une base de données sur mesure avec coûts de transports et parts modales
 - L'information des modes de transports n'est renseignée que pour un échantillon restreint de pays
 - L'information sur les coûts de transports n'est renseignée qu'à un niveau agrégé (hs4)
 - A partir de ces bases / échantillons :
 - Estimation des principaux déterminants des coûts de transport (€), par mode
 - Estimation des principaux déterminants des modes de transports, ou parts modales, $\in [0;1]$
 - Pour chaque flux {importateur – exportateur – produit hs6 – année} de BACI, on peut ainsi prédire :
 - Les parts modales actuelles
 - Les coûts de transport actuels par mode
2. Prédiction des impacts potentiels du Brexit
 - Scenarios
 - Hypothèses d'augmentation du coût routier (administratif, tarifs)
 - Calcul des nouvelles parts modales et nouveaux coûts de transport totaux
 - Gravité
 - Prédire par cette méthode la variation de la valeur exportée de l'Irlande vers la France, en % et en €, par secteur, en tenant compte du temps de transport allongé pour le report maritime

RÉSULTATS

En cours

- Mise en œuvre en cours du modèle de gravité
- Objectif de quantification du report modal et de la réduction des exportations totales (route + mer) par chapitre et/ou produit

Apports à la littérature

- Même si le domaine des transports en commerce international est largement étudié, le manque de données est limitant
- Nouveauté : La prise en compte des coûts de transport dans le cas du Brexit, et estimation des élasticités des parts modales par rapport aux coûts de transport, par chapitre (~ substituabilité)

Principales bases de données utilisées

-BACI (du CEPII)
-Comext ITSG : International Trade in Goods Statistics
-ITIC (de l'OCDE) : International Transport and Insurance Costs

Abréviations

-RU : Royaume-Uni
-UE: Union Européenne
-HS : Harmonized System