FRANCE STRATÉGIE
ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

Les conséquences économiques d'un abandon des accords Schengen

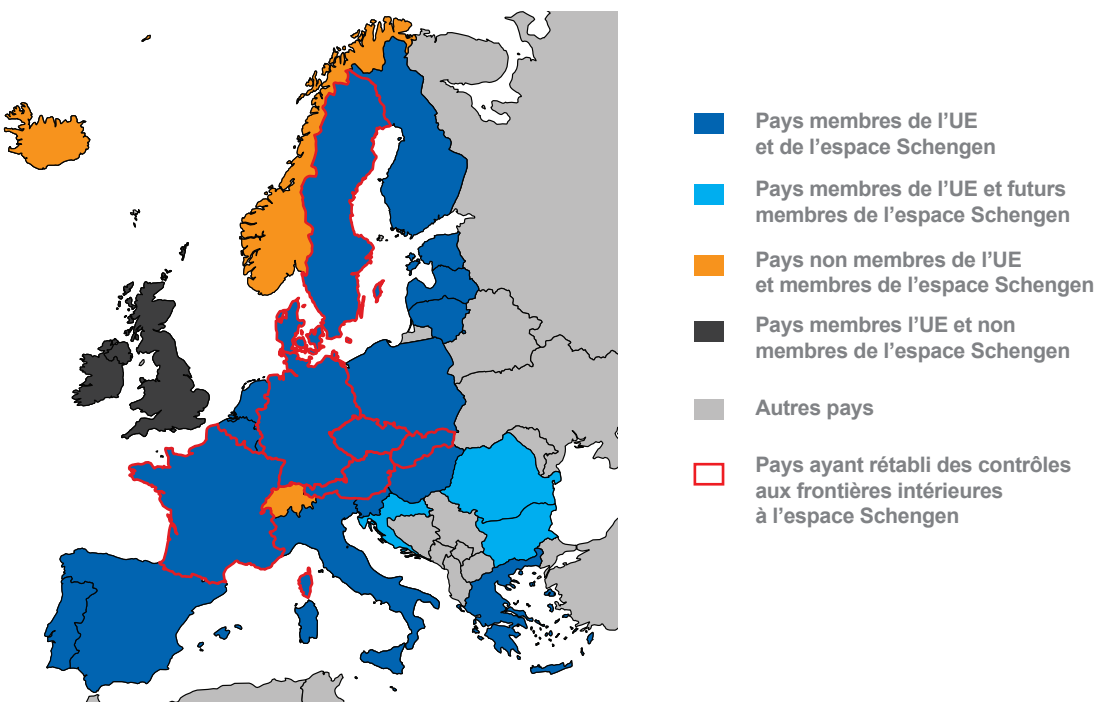
Quelles seraient pour la France les conséquences économiques d'une restauration permanente des contrôles aux frontières dans l'espace Schengen ?

À court terme, les plus touchés par cette mesure sont les touristes de court séjour en provenance des pays voisins, les touristes non européens visitant plusieurs pays en Europe, les travailleurs frontaliers et enfin le trafic routier de marchandises. Le coût direct pour la France serait de un à deux milliards d'euros selon l'intensité des contrôles aux frontières (sans compter le coût budgétaire de ces contrôles). La moitié de ce coût évalué s'explique par une baisse de la fréquentation touristique, 38 % par l'impact sur les travailleurs frontaliers et 12 % par les freins au transport de marchandises.

À plus long terme, la généralisation des contrôles permanents serait équivalente à une taxe de 3 % sur le commerce entre pays de la zone, qui diminuerait structurellement de 10 % à 20 %. Cela se traduirait par une perte d'au moins un demi-point de PIB pour la France, soit une dizaine de milliards d'euros. S'y ajouteraient d'éventuels effets sur l'investissement étranger et la mobilité des travailleurs.

Pour les pays de l'espace Schengen, l'impact serait plutôt de l'ordre de 0,8 point de PIB, soit plus de 100 milliards d'euros. D'autres effets sont à envisager – notamment une perte de mobilité pour les travailleurs, une réduction des investissements directs et des flux financiers – mais ils restent difficiles à évaluer.

Rétablissement des contrôles aux frontières intérieures à l'espace Schengen



Source : France Stratégie

LA NOTE D'ANALYSE

FÉV. 2016 N°39

Vincent Aussilloux
Boris Le Hir
Département Economie et Finance

Les Notes d'analyse sont publiées sous la responsabilité éditoriale du commissaire général de France Stratégie. Les opinions exprimées engagent leurs auteurs et n'ont pas vocation à refléter la position du gouvernement.

INTRODUCTION

Les déplacements de population provoqués par les instabilités en Syrie et au Moyen-Orient ont entraîné en Europe une crise des réfugiés d'une ampleur considérable. En 2015, c'est plus d'un million de personnes, principalement venues de Syrie, d'Afghanistan et d'Iraq, qui ont officiellement demandé l'asile. La plupart se sont dirigées vers l'Allemagne, mais la Hongrie, l'Autriche et certains pays du Nord comme la Suède ont également dû faire face à un afflux important.

Face à une telle situation, les pays de l'espace Schengen ont réagi en ordre dispersé quant à la gestion de leurs frontières avec les autres pays de la zone. L'Autriche a rétabli ses contrôles aux frontières depuis l'automne 2015 et a même érigé une clôture sur sa frontière avec la Slovénie, elle-même membre de l'espace Schengen. En septembre 2015, l'Allemagne a elle aussi rétabli les contrôles d'identité aux frontières et la France sous état d'urgence a fait de même après les attentats du 13 novembre. Début 2016, la Suède et le Danemark leur ont emboîté le pas.

Les accords de Schengen autorisent une réactivation des contrôles aux frontières internes de la zone mais pour une courte durée seulement. Leur prolongation pour deux ans suppose une procédure juridique que les ministres de l'intérieur européens, réunis à Amsterdam le 26 janvier 2016, ont demandé à la Commission européenne.

Alors que l'Europe vient de célébrer les trente ans de la signature des accords de Schengen (1985) et les vingt ans de leur mise en œuvre (1995), le contexte conduit à s'interroger sur l'avenir de cette convention. Si les considérations politiques et sécuritaires comptent pour beaucoup dans les décisions récentes, on ne peut ignorer les conséquences économiques d'un rétablissement permanent des contrôles aux frontières.

En effet, les vérifications induisent des frictions inévitables qui affectent la circulation des personnes comme le commerce de biens et services. La fin de l'année 2015 en a déjà donné quelques aperçus. Au Perthus, à la frontière franco-espagnole, les contrôles systématiques des véhicules sur l'autoroute A9 ont causé des encombrements considérables, notamment au retour des vacances. À différents points de la frontière belge, les trajets sont souvent allongés d'une demi-heure. Les passages vers la Suisse et le Luxembourg ne sont pas épargnés, avec de gros embouteillages notamment entre Annecy et Genève, et en Moselle. Entre le Danemark et la Suède, sur le pont Øresund qui relie Copenhague et Malmö, les travailleurs frontaliers mettent 45 minutes de plus pour effectuer leur trajet habituel depuis l'introduction des contrôles d'identité. À terme, il est probable que ces difficultés conduisent à une baisse des flux, avec des coûts économiques non négligeables.

Cette note tente d'évaluer les coûts associés à ces frictions pour la France. La première partie se concentre sur les coûts directs à court terme : augmentation du temps de passage en douane qui toucherait toutes les personnes franchissant les frontières donc les touristes, les voyageurs d'affaires occasionnels, les travailleurs frontaliers et les transporteurs. La seconde partie tente d'évaluer les impacts de long terme notamment sur le commerce international, en se fondant sur des études empiriques existantes et sur un exercice de simulation économique.

CONSÉQUENCES DE COURT TERME

Quels peuvent être les impacts de court terme associés à un ralentissement du passage des frontières ? Il convient de distinguer les impacts sur trois catégories de populations : les touristes, les travailleurs frontaliers et les transporteurs. À chaque fois, deux scénarios sont envisagés :

- le scénario 1 prévoit un contrôle réduit des passages en voitures particulières et un contrôle perlé des camions entraînant des ralentissements modérés aux frontières.

- le scénario 2 décrit un contrôle renforcé des passages en voitures particulières et un contrôle systématique des camions induisant un doublement des temps de passage par rapport au scénario 1.

Impact sur le tourisme

Le temps de passage aux frontières peut avoir un impact significatif sur le tourisme[1]. Première destination touristique mondiale, la France accueille chaque année plus de 83 millions de touristes qui y séjournent au moins une nuit. Les « excursionnistes », qui ne passent pas une nuit sur le territoire, sont au nombre de 122 millions (voir tableau 1). Les dépenses de consommation des visiteurs étrangers se montent à 2,4 % du PIB.

Si l'abandon des accords de Schengen s'accompagnait d'une remise en cause du visa de circulation Schengen, qui permet aux touristes de pays tiers de visiter plusieurs pays de la zone, les flux touristiques pourraient s'en trouver sérieusement affectés. En effet, les visiteurs devraient se limiter à un seul pays ou bien déposer plusieurs demandes de visa pour leurs déplacements dans l'espace Schengen.

1. Voir OCDE (2014), « Tendances et politiques du tourisme » et Commission européenne (2012), « La mise en œuvre et l'amélioration de la politique commune des visas comme levier de croissance dans l'UE », Communication au Conseil et au Parlement européen.

Tableau 1 – Les arrivées et nuitées par continent en 2014

Continent de résidence	Arrivées de touristes (en millions)	Nuitées de touristes (en millions)	Arrivées d'excursionnistes (en millions)
Europe	68,4	455,5	116,8
Union européenne (28)	60,7	410,2	91,3
Zone euro (18)	46,2	308,5	85,0
Amérique	6,6	57,6	2,7
Asie et Océanie	6,3	51,2	1,6
Afrique	2,4	34,7	0,9
Ensemble des visiteurs internationaux	83,6	599,0	122,1

Source : DGE, Chiffres clefs du tourisme en France sur la base de données DGE, Banque de France, enquête EVE

L'ETOA Origin Market Report[2] estime que, dans les conditions actuelles, les exigences en matière de visas dissuadent déjà 21 % des touristes potentiels à destination de l'espace Schengen. Des études sur des cas historiques montrent par ailleurs qu'un assouplissement des régimes de délivrance des visas fait progresser de 5 % à 25 % l'afflux de touristes. Elles montrent notamment qu'une plus grande flexibilité du système de visas pourrait se traduire par plusieurs dizaines de milliards d'euros de gains annuels et par des centaines de milliers d'emplois pour les pays de l'espace Schengen. À l'inverse, une rigidification dégraderait l'économie du tourisme.

Dans le reste de la note, nous ne tenons pas compte des effets induits de la suppression du visa Schengen pour les touristes des pays tiers et nous nous concentrons sur le rétablissement des contrôles aux frontières intérieures.

Afin de calculer la diminution des recettes due à une baisse de la fréquentation touristique consécutive aux difficultés à passer la frontière, nous prenons les hypothèses suivantes pour le scénario 1 :

- les flux touristiques subiraient une baisse nette[3] de 5 % pour les excursionnistes (0 nuit en France) et de 2,5 % pour les touristes dont la durée du séjour ne dépasse pas 2 nuits en provenance de sept pays de l'espace Schengen (Allemagne, Belgique, Luxembourg, Italie, Suisse, Espagne et Pays-Bas)[4] ;

- la mesure n'aurait pas d'impact sur les touristes restant en France plus de deux nuits ;

- les touristes séjournant 1 à 2 nuits dépensent 159,5 euros par nuitée (voir Tableau 3) ;

- la dépense des excursionnistes est quant à elle estimée à 83,3 euros[5].

Pour le scénario 2, nous supposons que la baisse des arrivées est de 10 % pour les excursionnistes et de 5 % pour les touristes dont la durée de séjour ne dépasse pas 2 nuits[6].

Ces diminutions de flux proviendraient notamment des files d'attente dissuasives qui ne manqueront pas de se constituer aux principaux points de passage, en particulier lors des pics touristiques.

Sous ces hypothèses, la baisse des recettes touristiques pour la France est estimée à **500 millions d'euros par an dans le scénario 1 (voir tableau 4) et à près d'1 milliard par an dans le scénario 2.**

Hausse des temps de transport pour les frontaliers

Le rétablissement des contrôles aux frontières aura un impact significatif sur le quotidien des travailleurs frontaliers résidant en France et travaillant en Belgique, en Allemagne, au Luxembourg, en Suisse ou en Espagne. L'allongement de leur temps de trajet domicile-travail entraîne pour ces personnes une perte de bien-être qui

Tableau 2 – Les arrivées, nuitées et recettes, principales clientèles en 2014

Pays de résidence	Arrivées de touristes (en millions)	Nuitées de touristes (en millions)	Arrivées d'excursionnistes (en millions)	Recettes* (en milliards d'euros)
Allemagne	12,7	86,4	24,5	6,8
Royaume-Uni	11,8	79,7	5,1	4,7
Belgique et Luxembourg	10,7	65,9	35,1	5,7
Italie	7,5	42,7	10,7	3,0
Suisse	6,2	33,6	25,0	3,8
Espagne	6,1	34,7	10,7	2,5
Pays-Bas	5,5	43,6	2,9	2,6
États-Unis	3,2	27,6	1,4	2,4
Chine	1,7	10,8	0,4	0,8
Australie	1,3	9,2	0,1	0,8

*Touristes et excursionnistes.

Source : DGE, 2015, Chiffres clefs du tourisme en France sur la base de données DGE, Banque de France, enquête EVE

2. European Tour Operator Association (ETOA) (2010), « Europe : Open for business ? Reopening the debate on visa policy », Origin Markets Report.
3. Des touristes français seront aussi dissuadés de sortir du territoire : certains Parisiens passeront le weekend à Bordeaux plutôt qu'à Amsterdam. Toutefois les départs étant à peu près 3,5 fois plus faibles que les arrivées et les touristes français en France dépensant environ 2 fois moins que les étrangers, cette contrepartie sera relativement faible.
4. Ces pays hors Suisse représentent 99 % des excursionnistes et 92 % des touristes en provenance de la zone euro.
5. Par rapport à celle des touristes séjournant 1 à 2 nuits, cette dépense est égale à la somme des dépenses liées au transport (56,34 euros), au tiers des dépenses en restauration (10,23 euros) et à la moitié des autres dépenses hors hébergement (16,77 euros), soit un total de 83,34 euros.
6. Nous considérons une élasticité constante de la baisse de ces touristes par rapport aux temps de trajet.

Tableau 3 – Dépenses moyennes par nuitée par catégories de dépenses en 2013 en euros

Durée du séjour	Total	Dépenses liées au transport	Dépenses dans des restaurants/cafés	Dépenses liées à l'hébergement	Autres dépenses
Excursionniste	0,00	56,34	10,23	0,00	16,77
1 nuité	159,53	56,34	30,69	38,96	33,54
2 nuités	319,06	112,68	61,38	77,92	67,08

Source: calcul France Stratégie à partir de Eurostat [tour_nat_expern], données 2013.

peut être évaluée économiquement par le montant que celles-ci seraient prêtes à payer – leur « propension à payer » – pour réduire à nouveau ce temps. Les valeurs de référence de ces propensions à payer sont établies pour le calcul socio-économique des projets de transport[7]. La valeur prescrite pour les déplacements domicile-travail est de 10 euros de l'heure.

Si nous supposons comme dans le scénario 1 que des contrôles perlés à la frontière provoquent une augmentation du temps de passage de 10 minutes en moyenne, le surcoût social serait de 1,7 euros par passage. Dans le scénario 2, avec des contrôles plus fréquents, nous considérons un doublement du temps additionnel de passage, soit 20 minutes, en tenant compte des effets d'encombrement possibles à la frontière.

Le tableau 5 donne une estimation approximative du coût socio-économique annuel sur cette base. En retenant un chiffre de 350 000 frontaliers travaillant à l'étranger et en considérant que ces frontaliers travaillent en moyenne 217 jours par an avec deux passages par jour, nous estimons un coût socio-économique d'environ 250 millions d'euros par an lié uniquement à l'augmentation du temps de trajet domicile-travail des frontaliers. Ce coût serait double dans le scénario 2. Le calcul est bien sûr approximatif puisque le temps de passage dépendra des moyens déployés à la frontière pour le faciliter, mais avec des coûts budgétaires croissants qui ne sont pas inclus dans le calcul présenté ici.

Par ailleurs, on peut envisager que des mesures de contrôle réduisent les opportunités de travail frontalier. Puisque la perte de temps correspond à une valeur monétaire de 70 euros par mois pour les personnes concernées dans le scénario 1, nous pouvons comparer cela à une baisse de salaire du même montant à temps de trajet inchangé. Avec une élasticité de l'offre de travail par rapport au salaire de 0,5, une réduction de salaire de 70 euros reviendrait à une baisse du nombre de travailleurs frontaliers supérieure à 5 000 dans le scénario 1 et à une perte pour l'économie de 150 millions qui ne tient pas compte des coûts liés à l'accroissement du chômage. Dans le scénario 2, la baisse serait de 10 000 travailleurs frontaliers et la perte pour l'économie de 300 millions, là aussi sans tenir compte des coûts liés à l'accroissement des personnes sans emploi.

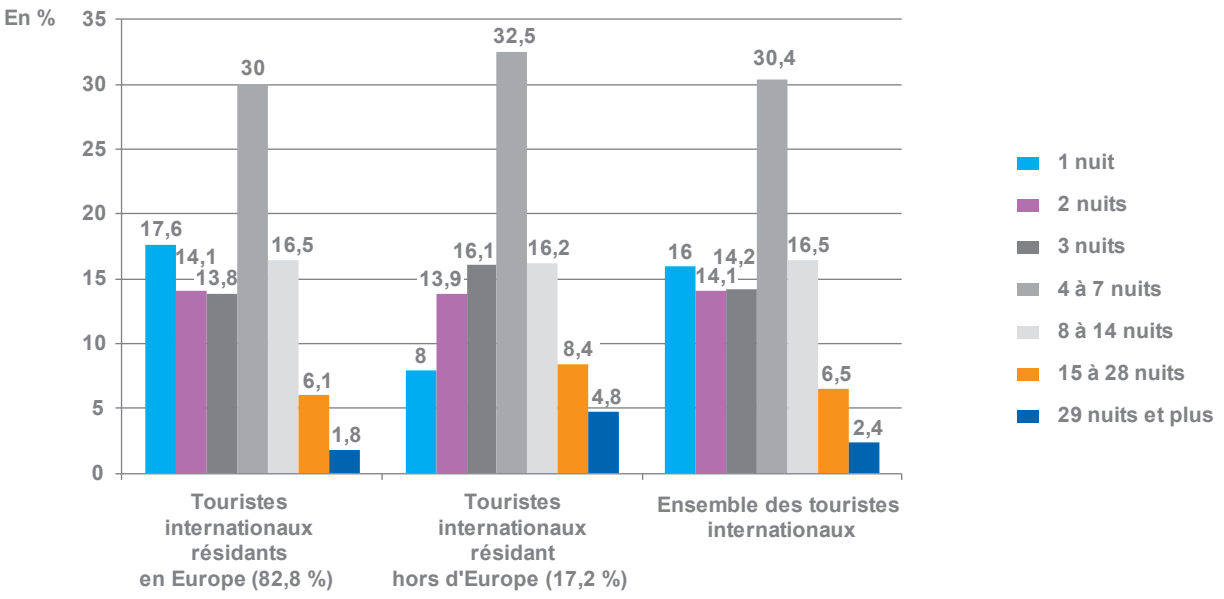
Tableau 4 – Évaluation de la baisse des dépenses touristiques Scénario 1 (-5 % d'excursionnistes et -2,5 % de touristes restant 2 nuits au plus)

	Nombre de touristes (en millions)			Dépenses par durée de voyage (en millions d'euros)			Baisse des dépenses (en million d'euros)
	0 nuit	1 nuit	2 nuits	0 nuit	1 nuit	2 nuits	
Allemagne	24,50	2,24	0,32	2 042	357	101	114
Belgique et Luxembourg	35,10	1,88	0,27	2 925	300	85	156
Italie	10,70	1,32	0,19	892	211	59	51
Suisse	25,00	1,09	0,15	2 084	174	49	110
Espagne	10,70	1,07	0,15	892	171	48	50
Pays-Bas	2,90	0,97	0,14	242	154	44	17
Total	108,90	8,57	1,21	9 076	1 367	386	**498**

Source: calcul France Stratégie

7. France Stratégie (2013), *L'évaluation socioéconomique des investissements publics*, rapport du groupe de travail présidé par Émile Quinet.

Graphique 1 – Arrivées des touristes internationaux selon la durée du voyage



Source : DGE, Banque de France, enquête EVE

Impact sur les flux de marchandises

Le contrôle systématique de l'identité des chauffeurs routiers et de leur cargaison afin de vérifier que celle-ci ne dissimule pas de clandestins pourrait ajouter de quelques minutes à plusieurs heures sur un trajet international de marchandises, en fonction des moyens humains et matériels déployés à la frontière pour exercer ce contrôle.

L'exemple de la frontière britannique donne une idée des moyens humains à déployer et des délais supplémentaires que cela implique. D'autant que la France, outre les points d'accès principaux, devrait contrôler plusieurs centaines d'entrées secondaires vers lesquelles se reporteraient les flux cherchant à échapper aux contrôles.

Le rétablissement des contrôles aux frontières devraient aussi avoir un effet sur les flux de commerce et donc sur la croissance et l'emploi. C'est l'objet de la section suivante. Nous nous concentrons ici sur une évaluation du coût direct sur les imports et les exports par transports routiers, à partir des valeurs du temps de transport retenues pour le calcul socio-économique.

Pour ce calcul, nous supposons un temps supplémentaire moyen de passage des camions à la frontière de 30 minutes dans le scénario 1 et d'une heure dans le scénario 2. Ces temps comprennent les retards dus à la congestion et le fait que les contrôles pour les camions seront plus longs que pour les autres véhicules. Nous fondons notre calcul sur les données suivantes :

– les volumes de marchandises déchargées en France, transportées par camion et chargées dans un autre pays de la zone Schengen ;

– les volumes de marchandises chargées en France, transportées par camion et déchargées dans un autre pays de la zone Schengen ;

– la valeur du temps « marchandises » (ou « chargeur ») ;

– la valeur du temps « transporteur » par camion.

Tableau 5 – Calcul du coût socio-économique d'une augmentation du temps de passage de la frontière pour les travailleurs frontaliers français - Scénario 1

Nombre de frontaliers français(1)	350 000 personnes
Temps supplémentaire à chaque passage de frontière(2)	10 minutes
Valeur du temps domicile-travail(3)	10 €/h
Nombre de passages par jour travaillé	2 passages
Nombre de jourstravaillés par an(4)	217 jours
Coût estimé par personne	**723 €/an**
Coût total estimé	**253,2 millions €/an**

Sources :
(1) valeur approximative, selon l'Insee ils étaient 353 000 en 2011
(2) valeur indicative
(3) valeur de référence prescrite pour le calcul socioéconomique du temps domicile-travail issue du rapport Quinet 2013, la donnée est en €2010/h, par simplification nous n'actualisons pas la valeur ce qui tend à sous-évaluer la valeur finale d'environ 5%.

Nous nous limitons ici au coût des transports internationaux « entrants » (chargement à l'étranger et déchargement sur le territoire national) et « sortants » (chargement sur le territoire national et déchargement à l''étranger) et non ceux en « transit » (chargement et déchargement à l'étranger avec passage sur le territoire national), afin de prendre en compte l'impact sur les coûts d'importation et d'exportation.

Le tableau 6 donne le détail du calcul de ce coût. Avec un volume de marchandises presque équivalent à l'export et à l'import – 22 millions de tonnes environ transportées dans les deux sens par 3 millions de camions – un temps additionnel d'une demi-heure pour passer la frontière induit un surcoût associé au volume de marchandises de 6 millions d'euros et un surcoût associé pour le transporteur de 56 millions, tant à l'import qu'à l'export.

Du fait d'un même volume de camions sortants et entrants, les coûts totaux sont évalués à 62 millions d'euros par an à l'import et autant à l'export dans le scénario 1. C'est le double dans le scénario 2[8].

CONSÉQUENCES À MOYEN ET LONG TERME

En raison d'une baisse de fluidité, la pérennisation des contrôles aux frontières aura donc un impact négatif sur le nombre de frontaliers travaillant à l'étranger comme sur les flux de touristes et de marchandises. Par ailleurs, si la liberté de mouvement des personnes, en particulier des travailleurs en Europe, n'est théoriquement pas liée aux accords de Schengen, ceux-ci contribuent cependant à la faciliter. Les études économiques disponibles[9] tendent à montrer qu'une remise en cause de ces accords, qui contribuerait à réduire les flux migratoires, provoquerait une baisse des flux d'échanges et des flux financiers.

Impact sur le commerce extérieur

Études empiriques

Davis et Gift[10] analysent l'impact sur le commerce international des accords de Schengen. Pour ces auteurs, l'augmentation des mouvements internationaux de personnes associée à la création de l'espace Schengen a des effets positifs sur le commerce international pour trois raisons. Premièrement, les immigrants ont une préférence pour les biens spécifiques au pays dont ils sont originaires[11]. Deuxièmement, ils sont capables d'identifier les économies potentielles issues du commerce international par la connaissance des producteurs à bas -coûts dans d'autres pays, notamment dans leur pays d'origine[12]. Enfin, les immigrants sont reliés à un réseau qui réduit les risques liés aux exportations et importations[13].

Tableau 6 – Coûts sur le transport de marchandise des contrôles de poids lourds à la frontière - Scénario 1

	Imports	Exports	Unités
Volume de marchandises(1)	21,5	21,7	millions de tonnes
Nombre de camions(2)	3	3	millions
Valeur du temps "marchandises"(3)	0,6	0,6	euros/heure/tonne
Valeur du temps "transporteur"(3)	37	37	euros/heure/camion
Temps additionnel à la frontière(4)	0,5	0,5	heure
Coût "marchandises"	6	7	millions d'euros
Coût "transporteur"	56	56	millions d'euros
Coût total	**62**	**62**	**millions d'euros**

Sources :
(1) Eurostat, [road_go_ia_ugtt] pour les imports (marchandises déchargées en France, transportées par camion et chargées dans un autre pays de la zone Schengen) ; [road_go_ia_lgtt] pour les exports (marchandises chargées en France, transportées par camion et déchargées dans un autre pays de la zone Schengen) ;
(2) CGDD
(3) Valeurs de références prescrites pour le calcul socioéconomique issues du rapport Quinet, 2013
(4) Valeur indicative

8. Ce qui représente respectivement 0,03 % de la valeur des biens importés et 0,05 % de la valeur des biens exportés nécessitant du transport et environ 0,02 % des imports et des exports totaux.
9. Pour une revue de la littérature voir Ademmer E., Barsbai T., Lücke M. et Stöhr T. (2015), « 30 years of Schengen, internal blessing, external curse? », *Kiel Policy Brief*, n° 88, June.
10. Davis D. et Gift T. (2014), « The positive effects of the Schengen agreement on European trade », The World Economy.
11. Voir Dunlevy J.A. et Hutchinson W.K. (1999), « The impact of immigration on American import trade in the late nineteenth and early twentieth centuries », *Journal of Economic History*, 59(4), p. 1043-1063. White R. (2007), « Immigrant-trade links, transplanted home bias and network effects », *Applied Economics*, 39(7-9), p. 839-352.
12. Voir Gould D.M. (1994), « Immigrant links to the home country: Empirical implications for US bilateral trade flows », Review of Economics and Statistics, 76 (2), p. 302-316, et Girma S. et Yu Z. (2002) « The link between immigration and trade: Evidence from the United Kingdom », *Weltwirtschaftliches Archiv*, 138(1), p. 115-130.
13. Voir Rauch J.E. et Trindade V. (2002), « Ethnic Chinese networks in international trade », *Review of Economics and Statistics*, 84(1), p. 116-130 ; Tadesse J. et White R. (2011), « Emigrant effects on trade: Re-examining the immigrant-trade link from the home country perspective », *Eastern Economic Journal*, 37(2), p. 281-302.

ENCADRÉ 1 - ESTIMATIONS DE THIERRY MAYER ET CAMILO UMANA DAJUD

L'estimation (1) est une régression simple d'un modèle de gravité qui prend en compte dans l'échantillon les pays appartenant à une zone européenne élargie et qui inclut comme variables explicatives les paramètres tels que la distance, les populations respectives des pays qui commercent, leur PIB par tête, le fait qu'ils partagent une même monnaie, la même langue et une frontière commune ou non ainsi que les variables qui ont impacté leur relation dans le temps, à savoir le fait que les deux partenaires appartiennent à l'espace Schengen, à l'Union européenne, à une même union douanière ou à un accord de libre-échange. Ce modèle inclut des effets fixes par année.

*Le modèle (2), plus contraignant, considère le même échantillon de pays mais inclut des effets fixes pays d'origine*année et pays de destination*année. Le modèle (3) élargit le modèle (2) à un échantillon mondial de pays et l'estimation (4) contraint davantage le modèle en ajoutant des effets fixes par paires de pays.*

Comme on peut le voir, les résultats sont robustes aux différentes spécifications économétriques envisagées et indiquent entre 13 % et 20 % de commerce bilatéral supplémentaire dû à Schengen.

Tableau 7 – Régression de modèles de gravité

	Modèle (1)	Modèle (2)	Modèle (3)	Modèle (4)
Échantillon	**Europe élargie**	**Europe élargie**	**Monde**	**Monde**
Distance	-1.434***			
Population exportateur	0.800***			
Population importateur	0.671***			
PIB/Pop, exportateur	1.106***			
PIB/Pop, importateur	0.832***			
Schengen	**0.186*** **	**0.231****	**0.130**	**0.209*** **
Accord de libre-échange	0.250***	0.711***	1.804	0.372***
Union européenne	0.364***	0.059	-0.416	0.489***
Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce	0.617***	0.582***	0.365	0.114***
Partage la même monnaie	0.277***	0.367***	1.310	0.190***
Partage la même langue	0.152	0.189	1.073	
Pays adjacents	0.160*	1.581***	2.218	
Effets fixes				
année	X			
*pays exp*année et pays imp*année*		X	X	X
paires de pays				X
			73916	73756
Observations	41411	41406	0	6
R2	0.867	0.878	0.680	0.866
rmse	1.062	1.060	1.857	1.223
	* p<0.1	** p<0.05	*** p<0.01	

Source : Thierry Mayer et Camilo Umana Dajud.

Davis et Gift estiment cet impact sur le commerce sur la base d'un modèle de gravité sur la période 1980-2011 : d'après leurs résultats, lorsque deux pays appartiennent à l'espace Schengen, le commerce annuel total entre ces deux pays est supérieur de 10 % à 15 %[14].

Chen et Novy[15] montrent aussi que l'appartenance à l'espace Schengen de deux partenaires commerciaux réduit significativement les frictions au commerce international.

Dans un travail à paraître, Thierry Mayer et Camilo Umana Dajud ont réalisé une étude comparable à celle de Davis et Gift en estimant différentes spécifications d'un modèle de gravité. Ils trouvent des effets sur le commerce de l'ordre de 13 % à 20 % en fonction de la spécification économétrique retenue (voir encadré 1). Ces effets sont structurels et de long terme : ils pourraient correspondre à un équivalent tarifaire de l'ordre de 3 % de la valeur des biens échangés dans l'estimation basse. Cet équivalent tarifaire s'appliquerait dans le cas de la France sur le total de ses exportations et importations vers et en provenance des autres pays de l'espace Schengen.

Une simulation par le CEPII avec le modèle MIRAGE

Sur cette base, une simulation a été réalisée par le Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII) avec le modèle MIRAGE (voir encadré 2) afin de prendre en compte les effets de rétroactions macroéconomiques d'un tel scénario.

La représentation, dans le modèle, d'un scénario avec contrôles aux frontières intérieures à l'espace Schengen est mise en œuvre par l'ajout d'une taxe de 3 % qui est appliquée au commerce entre les partenaires membres de Schengen pour les biens et services. Tous les flux de commerce international à l'intérieur de la zone Schengen (France, Schengen UE, EFTA) sont concernés par ce surcoût.

Sous ces hypothèses, une telle situation induirait en 2025 une baisse des exportations de la France vers les autres membres de l'espace Schengen respectivement de 11,4 % et de 10,8 % selon que le partenaire est un membre de l'Union européenne ou non. Les importations de la France en provenance de ces partenaires se réduiraient respectivement de 11,4 % et 13,7 % (voir tableau 8).

Le PIB français serait diminué de 0,5 % en 2025 par rapport à la situation de référence, soit un coût pour l'économie française de plus 13 milliards d'euros. Le coût pour l'espace Schengen dans son ensemble serait de 0,8 point de PIB, équivalant à une perte sèche de plus de 100 milliards d'euros (voir tableau 9).

Tableau 8 – Variation en % du commerce bilatéral à l'intérieur de l'UE et de l'EFTA en 2025 (volume, prix FAB)

Importateur / Exportateur	France	Schengen-UE	EFTA	Non-Schengen UE
France		**-11,4**	**-10,8**	**1,5**
Schengen UE	**-11,4**	-11,5	-10,5	2
EFTA	**-13,7**	-12,5	-12	6,5
Non-Schengen UE	**1,9**	1,6	3,2	-0,3

Source : CEPII, simulation avec MIRAGE.

ENCADRÉ 2 - SIMULATION AVEC MIRAGE

MIRAGE est un modèle d'équilibre général calculable multi-sectoriel et multi-régional, destiné à l'analyse des politiques commerciales[16].

Pour la simulation, l'économie mondiale est divisée en cinq zones :

1. *La France ;*
2. *L'ensemble des pays appartenant à la fois à l'espace Schengen et à l'Union européenne : « Schengen – EU » ;*
3. *L'ensemble des pays membres de l'Union européenne non membres de l'espace Schengen : « Non Schengen – EU » ;*
4. *L'ensemble des membres de l'espace Schengen n'appartenant pas à l'Union européenne : « EFTA » ;*
5. *les autres pays agrégés en huit régions.*

L'impact du rétablissement des contrôles aux frontières est évalué par rapport à un scénario de référence dans lequel les conditions des accords de Schengen sont maintenues.

La mise en œuvre des contrôles est traduite dans le modèle par l'ajout d'un coût iceberg – une fraction du bien est consommée lors du passage de la frontière – entre les partenaires membres de Schengen pour les biens et services. Ce coût correspond à un équivalent ad-valorem de 3 %. Il se produit en 2016 et est maintenu constant sur toute la période de simulation et concerne l'ensemble des flux commerciaux entre pays membre de l'espace Schengen.

14. Une coquille apparaît dans l'article de Davis et Gift puisque l'interprétation des paramètres estimés de l'équation économétrique suggère entre 10 % et 15 % et non 0,1 % comme indiqué dans le résumé.
15. Chen N. et Novy D. (2011), « Gravity, trade integration, and heterogeneity across industries », *Journal of International Economics*, 85(2), p. 206-221.
16. Voir Decreux Y. et Valin H. (2007), « MIRAGE, updated version of the model for trade policy analysis with a focus on agriculture and dynamics », *CEPII Working Paper*, n° 2007-15 ; voir aussi le site du CEPII : www.cepii.fr/CEPII/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=14

Autres impacts potentiels

Impact sur les investissements étrangers et les flux financiers

Outre les effets sur le commerce international, la baisse des flux migratoires agit aussi sur les flux financiers. Kugler, Levintal et Rapoport montrent, à l'aide d'un modèle de gravité, que les flux financiers bilatéraux dépendent des migrations en plus des variables classiques telles que la distance, la langue, etc. Ils trouvent notamment une élasticité entre les prêts bancaires internationaux et les migrations de 12 % à 18 %. Il est donc probable que, comme pour le commerce extérieur, la diminution des flux transfrontaliers de personnes exerce un impact sur les investissements indirects et de portefeuille. Toutefois, les conséquences sur le niveau de PIB sont plus difficiles à quantifier.

Impact sur le projet européen

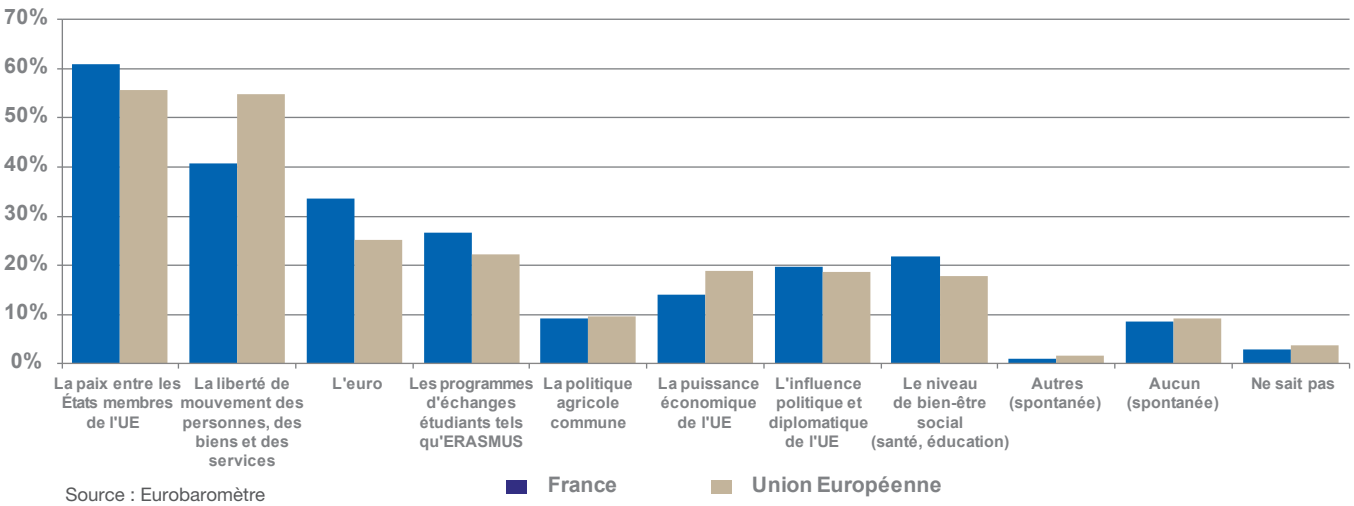
Comme le montre la graphique 2, la libre circulation, dont Schengen est une composante essentielle, est une des réalisations concrètes les plus appréciées des citoyens français et européens. Son abandon aurait des conséquences sur le projet européen difficiles à évaluer mais qui ne doivent pas être sous-estimées

Tableau 9 – Variations due à la remise en place des contrôles aux frontières dans l'espace Schengen en 2025

	ΔGDP en %
Espace Schengen	**-0.79**
France	-0.5
Schengen UE	-0.86
EFTA	-0,8

Source : CEPII, simulation avec MIRAGE

Graphique 2 – Quels ont été les résultats les plus positifs de l'Union e uropéenne parmi les suivant ?



Source : Eurobaromètre

CONCLUSION

Le rétablissement des contrôles aux frontières intérieures à l'espace Schengen engendrera des ralentissements inévitables à la frontière qui auront des conséquences sur les flux de personnes et sur l'activité économique.

À court terme, ce sont le travail frontalier, le tourisme et le transport de marchandises qui seront directement touchés. Ces coûts directs de court terme pour la France pourraient être compris entre un et deux milliards d'euros, sans compter les coûts budgétaires de la mise en œuvre des contrôles.

À plus long terme, l'analyse économique suggère un coût additionnel net annuel pour la France de plus de 10 milliards d'euros, soit 0,5 point de PIB, en ne tenant compte que de la baisse du commerce entre pays de la zone. D'autres impacts s'y ajouteraient probablement, notamment *via* le recul des investissements étrangers et des flux financiers.

Mots clés : Schengen, contrôles aux frontières, impact économique

17. Kugler M., Levintal O. et Rapoport H. (2013), « Migration and cross-border financial flows », CReAM Discussion Paper, 13(17), 29 p.

DERNIÈRES PUBLICATIONS À CONSULTER

www.strategie.gouv.fr (rubrique publications)

RETROUVEZ LES DERNIÈRES ACTUALITÉS DE FRANCE STRATÉGIE SUR :

www.strategie.gouv.fr

francestrategie

@strategie_Gouv

Directeur de la publication :
Jean Pisani-Ferry,
commissaire général
Directrice de la rédaction :
Selma Mahfouz,
commissaire générale adjointe
Secrétaires de rédaction :
Olivier de Broca, Sylvie Chasseloup
Impression :
France Stratégie
Dépôt légal :
Février 2016 - N° ISSN 1760-5733
Contact presse :
Jean-Michel Roullé,
directeur du service
Édition-Communication
01 42 75 61 37
jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr

FRANCE STRATÉGIE

France Stratégie a pour mission d'éclairer les choix collectifs. Son action repose sur quatre métiers : évaluer les politiques publiques ; anticiper les mutations à venir dans les domaines économiques, sociétaux ou techniques ; débattre avec les experts et les acteurs français et internationaux ; proposer des recommandations aux pouvoirs publics nationaux, territoriaux et européens. Pour enrichir ses analyses et affiner ses propositions France Stratégie s'attache à dialoguer avec les partenaires sociaux et la société civile. France Stratégie mise sur la transversalité en animant un réseau de huit organismes aux compétences spécialisées.