

REGION BRETAGNE

n° 18_DAEI_01

CONSEIL REGIONAL

13 et 14 décembre 2018

DELIBERATION

Brexit - Plan d'intervention du Conseil régional

Le conseil régional convoqué par son Président le 20 novembre 2018, s'est réuni le vendredi 14 décembre 2018 au siège de la Région Bretagne, sous la présidence de Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président du Conseil régional.

Etaient présents : Monsieur Olivier ALLAIN, Madame Sylvie ARGAT-BOURIOT, Monsieur Éric BERROCHE, Madame Catherine BLEIN (jusqu'à 17h), Madame Mona BRAS, Madame Georgette BREARD (jusqu'à 12h20), Monsieur Pierre BRETEAU (jusqu'à 15h50), Monsieur Gwenegan BUI, Monsieur Thierry BURLOT (jusqu'à 16h), Madame Gaby CADIOU, Madame Fanny CHAPPE, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, Monsieur Marc COATANÉA, Monsieur André CROCC (jusqu'à 16h), Madame Delphine DAVID, Monsieur Gérard DE MELLON, Monsieur Stéphane DE SALLIER DUPIN (jusqu'à 17h25), Madame Virginie D'ORSANNE, Madame Laurence DUFFAUD, Monsieur Richard FERRAND (à partir de 11h), Madame Laurence FORTIN, Madame Anne GALLO, Madame Evelyne GAUTIER-LE BAIL, Monsieur Karim GHACHEM (jusqu'à 15h45), Madame Anne-Maud GOUJON (jusqu'à 17h25), Madame Claire GUINEMER (jusqu'à 14h45), Monsieur Philippe HERCOUËT, Madame Kaourintine HULAUD, Monsieur Bertrand IRAGNE, Madame Elisabeth JOUNEAUX-PEDRONO, Monsieur Roland JOURDAIN (à partir de 14h45), Monsieur Pierre KARLESKIND, Monsieur Gérard LAHELLEC, Madame Isabelle LE BAL, Monsieur Jean-Michel LE BOULANGER, Monsieur Olivier LE BRAS, Monsieur Raymond LE BRAZIDEC (jusqu'à 17h15), Madame Agnès LE BRUN (jusqu'à 15h30), Monsieur Patrick LE DIFFON, Monsieur Marc LE FUR (jusqu'à 17h25), Monsieur Patrick LE FUR, Madame Gaël LE MEUR (jusqu'à 15h45), Madame Nicole LE PEIH (jusqu'à 17h) Monsieur Alain LE QUELLEC, Madame Gaël LE SAOUT, Madame Christine LE STRAT (jusqu'à 17h), Monsieur Christian LECHEVALIER, Madame Lena LOUARN, Monsieur Bernard MARBOEUF (jusqu'à 17h), Monsieur Martin MEYRIER (jusqu'à 16h10), Monsieur Philippe MIALHES, Monsieur Paul MOLAC (jusqu'à 9h45 puis à partir de 14h35), Madame Gaëlle NICOLAS, Madame Gaëlle NIQUE, Madame Anne PATAULT (jusqu'à 17h), Madame Isabelle PELLERIN, Monsieur Gilles PENNELLE, Monsieur Stéphane PERRIN, Monsieur Maxime PICARD (jusqu'à 17h15), Monsieur Bertrand PLOUVIER (jusqu'à 14h45 et après 16h), Monsieur Bernard POULIQUEN, Monsieur Pierre POULIQUEN, Monsieur Bruno QUILLIVIC (jusqu'à 16h30), Monsieur Dominique RAMARD (jusqu'à 17h40), Madame Emmanuelle RASSENEUR, Madame Agnès RICHARD, Monsieur David ROBO (jusqu'à 17h), Madame Claudia ROUAUX, Monsieur Stéphane ROUDAUT (jusqu'à 15h45), Madame Catherine SAINT-JAMES, Madame Forough SALAMI-DADKHAH, Monsieur Emeric SALMON, Madame Hind SAOUD, Monsieur Sébastien SEMERIL (jusqu'à 13h), Madame Renée THOMAÏDIS, Madame Martine TISON, Madame Anne TROALEN (jusqu'à 16h), Monsieur Hervé UTARD, Madame Anne VANEECLOO, Madame Gaëlle VIGOUROUX, Madame Sylvaine VULPIANI.

Avaient donné pouvoir : Madame Georgette BREARD (pouvoir donné à Madame Forougn SALAMI à partir de 12h20), Monsieur Pierre BRETEAU (pouvoir donné à Madame Christine LE STRAT de 15h50 à 17h puis à Madame Delphine DAVID à partir de 17h), Monsieur Thierry BURLOT (pouvoir donné à Madame Anne GALLO à partir de 16h), Monsieur André CROCQ (pouvoir donné à Madame Fanny CHAPPE à partir de 16h), Monsieur Richard FERRAND (pouvoir donné à Monsieur Marc COATANEA jusqu'à 11h), Monsieur Karim GHACHEM (pouvoir donné à Monsieur Marc COATANEA à partir de 15h45), Madame Sylvie GUIGNARD (pouvoir donné à Monsieur DE SALLIER DUPIN), Madame Claire GUINEMER (pouvoir donné à Monsieur David ROBO de 14h45 à 17h puis à Madame Anne-Maud GOUJON à partir de 17h), Monsieur Roland JOURDAIN (pouvoir donné à Madame Sylvaine VULPIANI jusqu'à 14h45), Monsieur Raymond LE BRAZIDEC (pouvoir donné à Madame Elisabeth JOUNEUX-PEDRONO à partir de 17h15), Madame Agnès LE BRUN (pouvoir donné à Monsieur Marc LE FUR à partir de 15h30), Monsieur Jean-Yves LE DRIAN (pouvoir donné à Madame Gaël LE SAOUT), Madame Gaël LE MEUR (pouvoir donné à Madame Emmanuelle RASSENEUR à partir de 15h45), Madame Nicole LE PEIH (pouvoir donné à Madame Gaëlle NIQUE à partir de 17h), Madame Christine LE STRAT (pouvoir donné à Madame Isabelle LE BAL à partir de 17h), Monsieur Bernard MARBOEUF (pouvoir donné à Monsieur Patrick LE DIFFON à partir de 17h), Monsieur Martin MEYRIER (pouvoir donné à Monsieur Bernard POULIQUEN à partir 16h10), Monsieur Paul MOLAC (pouvoir donné à Madame Mona BRAS de 9h45 à 14h35), Madame Anne PATAULT (pouvoir donné à Madame Isabelle PELLERIN à partir de 17h), Monsieur Maxime PICARD (pouvoir donné à Madame Laurence DUFFAUD à partir de 17h15) Monsieur Bertrand PLOUVIER (pouvoir donné à Monsieur Bernard MARBOEUF de 14h35 à 16h), Monsieur Bruno QUIVILLIC (pouvoir donné à Madame Martine TISON à partir de 16h30), Monsieur Dominique RAMARD (pouvoir donné à Monsieur Philippe HERCOUËT à partir de 17h40), Monsieur David ROBO (pouvoir donné à Monsieur Bertrand PLOUVIER à partir de 17h), Monsieur Stéphane ROUDAUT (pouvoir donné à Madame Gaëlle NICOLAS à partir de 15h45), Monsieur Sébastien SEMERIL (pouvoir donné à Monsieur Hervé UTARD à partir de 13h), Madame Anne TROALEN (pouvoir donné à Madame Kaourintine HULAUD à partir de 16h).

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, et notamment les articles L 4111-1 et suivants ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par le Conseil Economique Social et Environnemental lors de sa réunion du 3 décembre 2018 ;

Vu l'avis de la commission Economie, agriculture et mer, Europe du 7 décembre 2018 ;

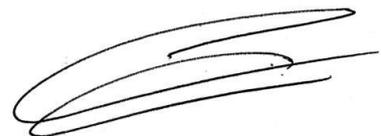
Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré ;

DECIDE

- **A PRIS ACTE** de la communication.

Le Président,



Loïc CHESNAIS-GIRARD

Brexit - Plan d'intervention du Conseil régional

1. Actualité des négociations

1.1 Accord de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne

Après le vote britannique du 23 juin 2016 en faveur du Brexit, puis le déclenchement de l'article 50 du Traité sur l'Union européenne permettant la sortie d'un Etat membre le 29 mars 2017, près de 20 mois de négociations entre l'Union européenne et le Royaume-Uni ont suivi.

Le 14 novembre 2018, le gouvernement de Theresa May a validé l'accord de sortie élaboré par les négociateurs britanniques et européens. Ce texte de près de 600 pages, juridiquement contraignant, propose un règlement à la plupart des questions posées par le premier cas de sortie d'un Etat membre de l'Union européenne. L'accord de retrait ne porte que sur les conditions de sortie du Royaume-Uni. Les relations futures avec l'Union européenne devront être négociées et finalisées au cours d'une période de transition prévue par l'accord de retrait.

Période de transition

- **Calendrier**

Si l'accord de sortie est validé par les différentes parties, il permettra l'ouverture d'une période de transition à compter du 30 mars 2019, date de la sortie effective du Royaume-Uni de l'Union européenne. Cette période est prévue pour durer jusqu'au 31 décembre 2020. Une possibilité est néanmoins prévue de la prolonger une fois pour une durée de 2 ans à la condition de l'accord des deux parties. Concrètement, un accord devra être trouvé au cours de l'été 2020 (été 2022 dans l'hypothèse d'une prolongation) pour laisser le temps de la ratification (Etats membres, Royaume-Uni, Parlement européen).

- **Le positionnement du Royaume-Uni pendant la période de transition**

La période de transition permettra au Royaume-Uni de disposer d'un accès total au marché unique de l'Union européenne ainsi qu'aux politiques européennes. Pour ce faire, il devra continuer à appliquer la totalité du droit européen.

Néanmoins, le Royaume-Uni n'aura plus de pouvoir de décision au sein de l'Union européenne. Il ne siègera plus dans les institutions ni dans les agences européennes.

Le Royaume-Uni pourrait négocier de nouveaux accords commerciaux avec des Etats tiers mais ne pourrait les mettre en œuvre qu'une fois sorti du marché unique.

- **Circulation des personnes**

La libre circulation des personnes est maintenue pendant la période de transition. De même, les droits des citoyens britanniques installés au sein de l'UE et inversement sont maintenus.

Budget de l'Union européenne

L'accord de sortie du Royaume-Uni de l'UE règle la question financière liée au départ de l'UE. Le Royaume-Uni ne contribuera plus au budget européen, mais un accord a été trouvé convenant que le Royaume-Uni respectera ses engagements financiers pris avant le vote sur le Brexit dans le cadre du cadre financier pluriannuel. Le montant dû est estimé entre 40 et 45 milliards d'euros pour les Britanniques, il pourrait augmenter dans le cas d'une prolongation de la période de transition. Le Royaume-Uni devrait aussi s'acquitter de ses engagements envers la Banque européenne d'investissement (BEI) ou le Fonds européen de développement.

Cela assurera un maintien des financements prévus pour les politiques et les programmes européens lors de l'adoption du budget européen pour la période 2014-2020. Cela signifie également que les projets européens auxquels participent des partenaires bretons avec des partenaires britanniques pourront être menés à leur terme (Erasmus +, Interreg, Horizon 2020...).

Irlande du Nord - Backstop / filet de sécurité

La question sensible du rétablissement d'une frontière physique entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande a fait l'objet d'après négociations depuis le vote en faveur du Brexit.

L'équation semblait complexe à résoudre avec les positions des différentes parties :

- Unanimité sur le risque majeur de retour des tensions avec le rétablissement d'une frontière physique entre les deux parties de l'Irlande (volonté de préserver les accords de paix de 1998) ;
- Volonté du Royaume-Uni de retrouver sa souveraineté commerciale et de ne plus dépendre de la politique commerciale de l'UE ;
- Refus dans le même temps du Royaume-Uni d'établir une frontière en son sein (entre l'Irlande du Nord et la Grande Bretagne) ;
- Refus de l'UE d'autoriser le Royaume-Uni à mener sa propre politique commerciale tout en bénéficiant d'un accès au marché unique européen via l'Irlande...

Le « backstop » (ou filet de sécurité), solution négociée dans l'accord de sortie, s'appliquera dans le cas où un accord régissant les futures relations entre l'UE et le Royaume-Uni ne serait pas trouvé avant la fin de la période de transition. Il consiste à inscrire le Royaume-Uni dans une forme d'Union douanière (« territoire douanier unique ») pour éviter une frontière entre les deux Irlandes. L'Irlande du Nord resterait alors alignée sur certaines règles du marché unique européen : sanitaires, TVA, aides d'Etat... Dans ce cas, le Royaume-Uni pourrait décider d'établir une frontière en son sein (entre l'Irlande du nord et la Grande-Bretagne). S'il ne le souhaite pas, cette solution engagera l'ensemble du Royaume-Uni qui devra alors appliquer un certain nombre d'obligations européennes dans l'attente de la signature d'un nouvel accord.

L'accord de sortie, juridiquement contraignant, précise que le Royaume-Uni ne pourra pas sortir unilatéralement du mécanisme de backstop, la décision devra être prise conjointement avec l'UE. Ce point cristallise les débats au Royaume-Uni, en particulier avec les partisans d'un Brexit dur qui redoutent que ce « backstop » devienne permanent, conduisant le Royaume-Uni à devoir renoncer à mener sa propre politique commerciale.

Enjeux du secteur de la pêche

Le retrait britannique impacte fortement la Politique commune des pêches. Il s'agit de s'entendre sur les accès réciproques aux eaux, et de trouver dans l'avenir des modalités communes de gestion de la pêche (gestion des stocks, régulation des activités et commerce des produits). L'accès aux eaux britanniques, qui concentrent en moyenne 50% des captures de la flotte bretonne, est le point le plus sensible.

La pêche fait partie des quelques points non réglés par l'accord de sortie. L'accord de retrait prévoit un accord séparé, qui devra être trouvé avant le 1^{er} juillet 2020. L'exclusion des produits de la mer de l'Union douanière constitue un élément clef de la future négociation. Pour la Bretagne, il est essentiel de veiller au principe suivant : pas d'accès au marché unique sans accès aux zones et droits de pêche.

Jusqu'à cette date, l'accès aux eaux britanniques serait préservé pour les pêcheurs européens. Le Royaume-Uni resterait également soumis aux règles de la politique commune de la pêche et aux quotas européens. Il est prévu que les britanniques soient consultés sur le sujet malgré leur sortie de l'UE (fixation de ces quotas, périodes de captures...).

- ➔ Indépendamment de la validation de l'accord de sortie, la problématique de la pêche demeure. Si une négociation ultérieure s'engage, le temps de négociation sera très court. Les projets britanniques déjà esquissés dans le projet de loi « Fisheries bill » devront faire l'objet d'une grande vigilance, en particulier sur la volonté de marchandisation des droits d'accès sous couvert de participation aux frais de gestion et de contrôle.

1.2 Avenir des relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne

Lors du sommet européen du 25 novembre, une déclaration politique a également été présentée. Elle dresse les grandes lignes de ce que pourrait être la future relation entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Il s'agit d'un texte non contraignant juridiquement.

La proposition s'oriente vers la création d'un « **territoire douanier unique** », forme d'union douanière comme il en existe par exemple avec la Turquie.

Ses principes :

- Le Royaume-Uni conserverait un accès sans droit de douanes au marché de l'Union européenne, principalement pour les biens industriels et agricoles. Les services ne sont pas concernés. Des exceptions seraient également prévues par le Conseil européen pour les produits de la pêche et de l'aquaculture en l'absence d'accord sur le sujet.
- Toutefois, des contrôles sanitaires, phytosanitaires ou encore fiscaux (TVA) seraient pratiqués.
- En contrepartie, le Royaume-Uni renoncerait à une pleine souveraineté commerciale dans les domaines concernés par l'union douanière. Il serait autorisé à passer des accords avec des Etats tiers sur les services, les investissements financiers ou tous autres sujets sur lesquels il ne serait pas engagé avec l'UE.
- Les règles européennes sur les aides d'Etat ou les abus de position dominante seraient toujours applicables au Royaume-Uni pour éviter toute forme de dumping.
- Le texte prévoit également un engagement de « non-régression » du Royaume-Uni en matière environnementale.

Le Royaume-Uni devenant un Etat tiers à l'UE, cet accord douanier n'impliquerait pas de participation des britanniques aux prises de décision européennes.

Il est explicitement indiqué dans la déclaration politique que **la libre-circulation des personnes** ne s'appliquerait plus entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. L'accord de sortie encadre néanmoins la situation des citoyens britanniques installés dans l'UE et des ressortissants de l'UE installés au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition.

Il est à noter que l'Union européenne a fait une proposition mi-novembre 2018 concernant la circulation des personnes qui pourrait s'appliquer dès le 30 mars 2019 d'une sortie sans accord en l'absence d'un accord. L'UE propose d'accorder automatiquement une autorisation de séjour au sein de l'UE de 90 jours (sur une période de 180 jours) aux citoyens britanniques. Cependant, cette proposition ne tient que sous réserve d'une parfaite réciprocité et de la circulation libre des citoyens de l'UE au Royaume-Uni pour la même durée et dans les mêmes conditions. Le gouvernement britannique a proposé une libre circulation conditionnée à certains motifs restrictifs et il n'y a donc pas à ce jour de réciprocité de la proposition.

1.3 Adoption de l'accord de sortie - Etat des lieux

L'accord de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne a été approuvé par les 27 Etats membres lors du Sommet européen qui s'est réuni à Bruxelles le 25 novembre. Désormais, le texte doit être voté à l'identique par la Chambre des Communes et le Parlement européen.

Le référent du Parlement européen pour le Brexit, Guy Verhofstadt, a indiqué que c'était selon lui « le meilleur accord que nous pouvions obtenir ». Le Parlement européen devrait voter une résolution sur le texte en janvier 2019 avant un vote en mars.

Cependant, depuis qu'un accord a été trouvé par les négociateurs européens et Britanniques, Theresa May a dû faire face à plusieurs démissions au sein de son gouvernement et à une très forte opposition outre-Manche. Elle se trouve dans une situation d'isolement politique entre partisans d'un Brexit plus modéré et défenseurs d'un Brexit dur avec une sortie beaucoup plus nette du Royaume-Uni de l'UE.

Les débats sont ouverts sur l'accord de sortie au sein de la Chambre des Communes depuis le 4 décembre 2018 et la situation est très tendue. Les discussions ont commencé par un vote contre le gouvernement de Theresa May qui contraint celle-ci à communiquer l'ensemble des analyses juridiques sur le Brexit contre sa volonté. Le point de crispation principal se situe autour de la question du « backstop » qui pourrait repousser l'effectivité du Brexit pendant une longue période en l'absence d'un accord sur la frontière nord-irlandaise.

Devant la forte opposition au texte à la Chambre des Communes, Theresa May a annoncé le lundi 10 décembre 2018 le report du premier vote sur l'accord de sortie qui était prévu pour le mardi 11 décembre et qui devrait se tenir d'ici

au 21 janvier 2019. Elle a annoncé sa volonté de retourner à Bruxelles négocier de « backstop ». Si l'Union européenne a déjà annoncé son refus de relancer des négociations, le Président du Conseil Donald Tusk a accepté que le Brexit soit inscrit à l'ordre du jour du Conseil européen des 13 et 14 décembre 2018.

Si le texte n'était pas adopté par la chambre des Communes, le délai serait très court pour renégocier avant le 30 mars 2019 (date de la sortie officielle du Royaume-Uni). Plusieurs hypothèses existent : démission de Theresa May, organisation d'élections générales, tentative de renégociation du texte (option rejetée par l'UE à ce stade), organisation d'un second référendum... Aucune hypothèse ne semble vraiment réaliste pour éviter l'absence d'accord compte-tenu des délais très courts avant mars et de l'absence de majorité au Royaume-Uni sur une autre forme de Brexit.

Le risque d'une sortie sans accord est donc plus que jamais présent. Il est nécessaire de se préparer à cette éventualité dès maintenant.

Deux autres options sont à mentionner. D'une part, l'article 50 ouvre la possibilité d'une prolongation de la période de négociation par une décision unanime des 27 Etats-membres. D'autre part, la Cour de justice de l'Union européenne a rendu le lundi 10 décembre 2018 un arrêt indiquant que « le Royaume-Uni est libre de révoquer unilatéralement la notification de son intention de se retirer de l'Union européenne ». Concrètement, cela signifie que la Chambre des Communes pourrait décider de retirer le recours à l'article 50 entraînant ainsi le maintien du Royaume-Uni au sein de l'Union européenne aux conditions antérieures.

Signe du risque croissant d'une sortie sans accord, les autorités françaises accélèrent quant à elles leur préparation au Brexit. Dans la nuit du 10 au 11 décembre 2018, l'Assemblée nationale française a voté un projet de loi autorisant le gouvernement à prendre des mesures d'urgence spécifiques au Brexit par ordonnances. Cela porte entre autres sur la question des citoyens français implantés au Royaume-Uni ou des britanniques installés en France, notamment sur leurs droits sociaux. Les ordonnances permettront également de prendre des mesures en matière de contrôles douaniers ou sanitaires aux frontières.

2. Le Brexit en Bretagne

2.1 Des enjeux transversaux aux conséquences multiples

Les répercussions du Brexit en Bretagne peuvent être multiples. La complexité de l'analyse résulte à la fois des nombreux liens existant entre le Royaume-Uni et la Bretagne, territoires frontaliers, historiquement et culturellement très liés, et des interconnexions entre les conséquences elles-mêmes dans la région.

Avant d'analyser plus finement les enjeux et les actions menées ou proposées par le Conseil régional, quelques exemples pour illustrer la transversalité du sujet « Brexit » en Bretagne :

- La réinstauration de barrières douanières ou sanitaires nécessiterait des réaménagements sur les infrastructures portuaires et aéroportuaires ;
- Ces aménagements peuvent avoir un impact sur le rythme de rotation ou le fonctionnement courant des compagnies maritimes ou aériennes transmanche ;
- Ces compagnies sont des acteurs majeurs dans la venue de britanniques sur le territoire et peuvent donc impacter à la hausse ou à la baisse le nombre de touristes dans la région.
- A l'inverse, une évolution du nombre de touristes britanniques (liée aux visas ou au cours de la Livre) peut avoir des conséquences sur ces compagnies de transport ;
- Celles-ci ayant alors un impact sur l'utilisation des infrastructures portuaires et aéroportuaires.
- Le même raisonnement peut s'appliquer au fret. Des contrôles douaniers ou sanitaires exigent des adaptations sur les infrastructures dont le coût est plus facilement absorbable si les quantités échangées sont importantes ;
- Or, une apparition de droits de douanes peut faire évoluer les quantités de biens échangés entre la Bretagne et le Royaume-Uni ;
- Une hausse ou une baisse des flux de marchandises peut se faire ressentir sur les compagnies assurant le transport par voie maritime.
- Une diminution de ces rotations peut limiter la capacité à faire transiter du fret par les infrastructures portuaires....

Il ne s'agit ici que d'une illustration très partielle des liens à effectuer entre les différents territoires pour comprendre leurs implications sur le territoire. Certains sujets sont donc, dans un premier temps, à observer de manière transversale.

Des enjeux douaniers

La fin de la libre-circulation entre l'UE et le Royaume-Uni signifie un retour de frontières. Ceci demandera de nombreuses adaptations dans un monde où les infrastructures de transport étaient prévues pour permettre une circulation fluide et avec peu d'entraves des personnes et des biens.

- Marchandises

Si l'accord de sortie du Royaume-Uni est validé, il n'y aura pas de droits de douane appliqués entre les deux territoires pendant la période de transition. Cependant, cela n'empêchera pas l'apparition de nouvelles démarches administratives obligatoires à l'export et à l'import.

Cela signifie que quelle que soit la forme que prendra le Brexit, **il y aura dans tous les cas une réintroduction de formalités douanières**. Ces déclarations en douane à effectuer pourront se faire selon plusieurs modalités qui ne sont pas encore déterminées (à la frontière, en amont ou a posteriori).

Il est primordial d'accélérer la prise en compte de cette nouvelle par les entreprises implantées en Bretagne. Les Douanes incitent les industriels à anticiper et les opérateurs à solliciter des agréments (Opérateurs Economiques Agréés) pour limiter les contrôles.

Pour le contrôle douanier de la marchandise, l'adhésion du Royaume-Uni au « transit commun » qui semble se confirmer est une nouvelle encourageante car cela permettrait de limiter les formalités. Un report du dédouanement au sein des territoires pourrait par exemple être mis en place avec des formalités minimales aux points de passage, ce qui pourrait fluidifier le passage des camions en zone douanière.

Dans le cas d'une sortie sans accord, au-delà des formalités douanières alourdies, les opérateurs économiques auront à supporter des droits de douane selon le type de produits échangés (règles de l'OMC).

- Personnes

En ce qui concerne les personnes, le Royaume-Uni n'appartenait certes pas à l'espace Schengen mais il n'était pas nécessaire de disposer d'un visa, ni même d'un passeport pour circuler. **Dans l'hypothèse d'une sortie sans accord** et en l'absence d'accords spécifiques trouvés d'ici là, des visas seraient probablement rétablis pour le passage de la frontière.

Il y a 11 points de passage frontière (PPF) en Bretagne dont un tenu par la Police aux frontières (PAF) à St Malo. Selon les services douaniers, le compostage des passeports, même en l'absence de visas, signifie un doublement du temps de passage. Ces temps de contrôle des personnes beaucoup plus longs ralentiront les flux de débarquement.

- Adaptations à prévoir

L'enjeu est de réaménager le fonctionnement pour procéder au contrôle à la fois des personnes et des biens. L'objectif des douanes françaises est donc de réintroduire ces formalités dans le fonctionnement courant pour pouvoir absorber ces flux. Un travail est mené actuellement en lien avec le Conseil régional, les acteurs consulaires, les ports et les aéroports. Les sujets identifiés comme étant les plus sensibles en Bretagne par les services des douanes sont les ports de Roscoff et Saint-Malo, et les aéroports de Dinard et Rennes.

Trois aspects sont à prendre en compte et à anticiper dès maintenant :

- Aménager les infrastructures de transport pour augmenter la fluidité du passage ;
- Prévoir des ressources humaines suffisantes en conséquence ;
- Adapter au mieux le système informatique des douanes pour permettre aux agents de vérifier les documents plus rapidement.

Un plan de recrutement est également en cours à l'échelle du territoire français, y compris pour la Bretagne. L'objectif est de conserver un degré de fluidité le plus important possible. En matière d'effectifs douaniers à prévoir, il n'y aura pas de différence sensible selon les modalités du Brexit car il y aura des formalités quoi qu'il en soit. La

principale différence que fera la ratification ou non de l'accord de sortie réside dans les formalités (dès mars ou après la période de transition).

- **Le Conseil régional est très vigilant à ce que l'ensemble des besoins du territoire soient pris en compte, et à ce que la répartition des personnels de l'Etat et des moyens matériels mis à leur disposition, indispensables à cette fluidité, ne se fasse pas à la faveur de certains territoires « centraux » et au détriment de territoire plus « périphériques ». Une harmonisation des dispositifs et des pratiques est également attendue à l'échelle de la façade.**

Des enjeux sanitaires, phytosanitaires, vétérinaires...

Le Brexit peut aussi vouloir dire une remise en place de **contrôles pour les marchandises**. Il est donc **nécessaire de prévoir des endroits pour effectuer ces contrôles**.

S'il est clair en matière douanière que des adaptations seront nécessaires, on ignore encore les évolutions qui seront à prévoir au regard des futurs contrôles sanitaires, phytosanitaires ou vétérinaires. Cela dépendra du futur accord régissant les relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. **Dans l'hypothèse d'une sortie sans accord**, des contrôles risquent d'être réintroduits dès le 30 mars dans l'attente d'accords ou d'aménagements probables dans le futur.

Les services de l'Etat qui sont en charge de ces aspects (DRAAF en particulier) ont lancé à l'été 2018 une démarche pour mesurer les contrôles sanitaires à mettre en place, notamment sur les animaux vivants. Il est complexe à ce stade d'estimer précisément les flux en l'absence de procédures de déclaration actuellement. L'objectif pour la DRAAF est de dimensionner leurs équipes en fonction des besoins de signature des certificats à l'exportation.

Les points de contrôles sanitaires permettant l'entrée dans l'UE nécessitent un agrément de la Commission européenne. Ils sont de 3 types :

Poste d'inspection Frontalier (PIF) - Contrôle vétérinaire des animaux et produits d'origine animale

- Brest dispose des agréments pour l'ensemble des produits (consommation humaine ou non, réfrigérés, sous température, congelés)
- Pas de PIF à Roscoff et Saint Malo, où des produits de la pêche notamment, sont importés du RU et transportés par ferry.

Point d'Entrée Désigné (PED) - Contrôle des produits destinés à l'alimentation animale

- Brest et Saint Malo sont agréés.
- Roscoff ne l'est pas.

Point d'Entrée Communautaire (PEC) - Contrôle phytosanitaire des végétaux

- Brest, St Malo sont agréés, mais pour le bois seulement.
- Roscoff ne l'est pas.

Les dossiers de **demande d'agrément sont à constituer et déposer par les gestionnaires (CCI) ; ils doivent ensuite recevoir le soutien de l'Etat avant d'être présentés à la Commission européenne**. Les agréments européens sont à obtenir avant fin 2020 dans l'hypothèse où l'accord de sortie est signé. **Dans le cas d'une sortie sans accord, ces agréments seront à obtenir dès que possible** et les démarches sont donc en cours. Des mesures dérogatoires sont envisageables mais il est nécessaire de les anticiper.

En Bretagne, les flux d'importation de produits concernés par ces contrôles semblent assez limités. En revanche, la principale problématique est liée à l'étalement dans le temps de ces passages et aux différents nombres de lots (différentes espèces animales par exemple). Même en l'absence de flux massifs, des adaptations des infrastructures et des ressources humaines seront nécessaires pour gérer les nouveaux contrôles. Certaines problématiques précises ont déjà été identifiées par l'Etat et des pistes de solutions esquissées.

Dans le cas d'une sortie sans accord, il pourrait y avoir des aménagements provisoires au 30 mars 2019 avec des mesures dérogatoires possibles pour déporter les contrôles en dehors de la zone restrictive. Des visites des différents sites sont organisées par la DRAAF, les douanes, les services du Conseil régional et les concessionnaires pour étudier les possibilités.

Par ailleurs, une procédure de recrutement est en cours pour renforcer les ressources humaines des services de l'Etat nécessaires à assurer ces nouveaux contrôles sur la base des trafics existants : fréquentation (nombre de passagers, de véhicules particuliers), nature de la marchandise et conditionnement, organisation des rotations de navires, etc... Ces effectifs peuvent parfois être mutualisés entre plusieurs ports, comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour certains

contrôles. Le Conseil régional sera attentif à ce que les moyens mis en place soient adaptés au territoire.

- **La mobilisation des services de l'Etat doit permettre d'éviter les conséquences négatives sur les Régions.**

2.2 Des enjeux pour les ports régionaux

Les ports régionaux les plus concernés par les conséquences du Brexit sont Brest, Saint-Malo et Roscoff. Ces derniers concentrent le trafic ferry des passagers de/à destination du Royaume Uni et des Iles Anglo-normandes. D'autres ports pourraient être concernés par les enjeux de la pêche comme Lorient, notamment.

Le Brexit génère de fortes incertitudes tant pour le trafic des passagers que des marchandises. La situation économique du Royaume Uni après le Brexit, en raison des évolutions de la livre et du pouvoir d'achat des britanniques, qui constituent 85 % des passagers des ferries, peut faire évoluer les trafics à la baisse.

Au contraire, une congestion des ports du nord de la France pourrait conduire à une hausse des passages par les ports de Bretagne.

Comme évoqué précédemment, à ce jour, le niveau des contrôles à mettre en œuvre dans les ports n'est pas précisément connu, ni les moyens dont disposeront les services de l'Etat pour les effectuer.

- **Malgré ces incertitudes, les ports doivent anticiper les adaptations nécessaires à la continuité du service. Le maintien de la fluidité des trafics est un enjeu majeur pour préserver la compétitivité des ports bretons face aux concurrents européens et nationaux. C'est également un enjeu pour de nombreux secteurs de l'économie régionale et en particulier le tourisme.**

Evolution des trafics avec le Royaume Uni et les Iles Anglo-Normandes

Les évolutions de trafic en 2017 et 2018, ne font pas apparaître d'impact significatif du Brexit à ce jour. Ainsi, par exemple, si la fréquentation des ferries à Saint-Malo était en baisse en 2017, par rapport à 2016, les trafics étaient équivalents en 2012 à la fois pour les Iles Anglo-Normandes et le Royaume Uni. Sur les 10 premiers mois de 2018, les échanges avec le Royaume Uni, augmentent à Saint-Malo comme à Roscoff.

Echanges avec le Royaume-Uni et les Iles Anglo-Normandes (Source Gedour)

Marchandises par cargos et ferries (en tonnes, véhicules compris)	Import et Export de janvier à fin octobre 2018		Evolution sur même période 2018 / 2017	Total Année 2017
Port de Saint-Malo	Royaume-Uni	267 196	3,44%	303 237
	IA	87 576	-1,43%	96 511
Port de Roscoff		277 870	-0,97%	290 319
Port de Brest		261 569	-1,73%	318 370

Passagers ferries	Nombre de passagers de janvier à fin octobre 2018		Evolution sur même période 2018 / 2017	Total Année 2017
Port de Saint-Malo	RU	308 022	1,80%	338 384
	IA	414 678	2,50%	425 620
Port de Roscoff		358 336	1,30%	363 773

Un renforcement des contrôles

La sortie du Royaume-Uni de l'UE nécessitera la mise en place de contrôles supplémentaires, dont la nature et l'intensité seront très différentes en fonction du scénario final. Les ports devront être adaptés aux évolutions réglementaires.

Dans le cas d'une sortie sans accord, le Royaume-Uni et les Iles anglo-normandes deviendraient, dès le 30 mars 2019, des Etats tiers soumis aux contrôles douaniers (marchandises et passagers) et aux contrôles sanitaires et vétérinaires :

- Pour les passagers :
 - Contrôles d'identité (PAF/Douanes) : passeports (biométrique pour 60% des britanniques), viatique avec compostage électronique du fichier des entrées et sorties et retour potentiel des visas indiquant le motif et le temps de séjour ;
 - Contrôles des coffres des voitures particulières ;
 - Détaxe des achats, en sortie du territoire, par le bureau des Douanes.
- Pour la marchandise :
 - Dédouanement ;
 - Contrôle de la conformité des lots ;
 - Contrôles sanitaires et phytosanitaires.

Tous les lots provenant de pays tiers sont susceptibles d'être contrôlés par ciblage sur des trafics « à risque » ou lors de contrôles aléatoires. **Les contrôles pourraient être allégés dans un premier temps, pour permettre la mise en place de tous les aménagements nécessaires.**

Si l'accord de sortie est ratifié, la période de transition permettra un éventail de niveaux de contrôles des passagers et de la marchandise, variant d'une situation proche de l'état actuel à des dispositifs renforcés, mais allégés par rapport à d'autres pays tiers.

L'organisation des contrôles dans les ports

Plusieurs réunions ont été tenues depuis deux mois dans les 3 ports, associant les services de l'Etat, les CCI exploitantes, la Région et les compagnies de navigation (BAI et Condors Ferries), pour évaluer les capacités des installations à être adaptées aux évolutions de la réglementation en considérant l'hypothèse d'un Brexit dur (hypothèse sans accord) :

- L'accueil d'effectifs supplémentaires des services de l'Etat ;
- Les locaux pour réaliser ces contrôles et accueillir les agents ;
- Les aménagements des terminaux pour gérer les flux de passagers, de véhicules et de camions ;
- Les agréments européens pour le passage des marchandises (points de contrôles sanitaires).

La nature très variée et l'allotissement des marchandises en petites quantités complexifient les contrôles dans les ports bretons. Sans représenter des tonnages importants de marchandises, ces installations agréées constituent néanmoins des enjeux capitaux pour l'activité future des terminaux bretons et la pérennisation des lignes transmanche.

Des aménagements à réaliser

Les visites dans les ports ont permis d'identifier les problématiques d'espaces et de locaux liées à la mise en œuvre des contrôles et les aménagements nécessaires :

- Port de Brest :

Les postes frontaliers agréés ont déjà donné lieu à des aménagements récents, en particulier le PIF. Cependant, le port de Brest se place dans la perspective d'une hausse des trafics conteneur et ro-ro (roulier), liés aux nouvelles opportunités de desserte de l'Irlande notamment. Dans l'hypothèse d'ouvertures de lignes régulières, de nouveaux investissements seraient nécessaires pour assurer le passage de ces trafics supplémentaires dans de bonnes conditions.

- Port de Saint-Malo :

Le futur terminal ferry du Naye prendra en compte les contrôles supplémentaires. Dans la période intermédiaire, des solutions sont recherchées, en concertation avec les services des Douanes et de la DRAAF, pour réaliser les contrôles douaniers et sanitaires de la marchandise sur un espace aménagé, à proximité, mais hors terminal. Des équipements provisoires y seraient installés (bâtiments mobiles et clôtures en phase transitoire).

Le contrôle des passagers depuis leurs véhicules dans l'enceinte du terminal nécessitera aussi des aménagements spécifiques. Toutefois, si la gare maritime dispose de capacités suffisantes pour absorber les flux de piétons à la sortie du territoire, il sera nécessaire d'augmenter le nombre d'aubettes à l'entrée du terminal.

- Port de Roscoff :

L'emprise foncière du port de Roscoff est très limitée et contrainte. Sa configuration rend complexe l'organisation des contrôles et la gestion des flux des véhicules. Une étude dynamique des flux va être engagée pour explorer toutes les solutions possibles d'adaptation du terre-plein pour accélérer les manœuvres de déchargement. Le terminal conçu à l'origine pour des navires de moitié d'emport est déjà trop exigü. L'augmentation de la durée des contrôles ne permettra plus d'assurer des escales courtes, partie intégrante du modèle économique de la BAI. Des aménagements et un agrandissement de la zone d'accès réglementé (ZAR) seront nécessaires et ne pourront pas être supportés en totalité par les ressources financières de la concession.

Des aménagements sont aussi prévus pour permettre les contrôles sanitaires des marchandises. Le concessionnaire devra aussi prévoir des aménagements dédiés, hors ZAR comme à Saint-Malo. Ces installations seront créées à titre provisoire pour plus d'efficacité, et dans l'attente de mieux appréhender la réalité des besoins.

La mise en œuvre de ces aménagements est conditionnée par une expression précise des besoins par les services de l'Etat, confirmée par la Préfecture de Région.

De plus, leurs délais de réalisation seront contraints par les procédures réglementaires d'autorisation des travaux et le respect des obligations du code des marchés publics. La Région et les exploitants ont été sollicités par la DGITM pour avis sur le projet « d'ordonnance Brexit » en préparation. Concernant les aménagements portuaires, des dérogations sont envisagées pour l'instruction des autorisations de travaux urgents et à caractère temporaire, sans toutefois que les contraintes associées à la passation des marchés publics soient simplifiées.

Le volet numérique

Au-delà des aménagements à réaliser pour fluidifier le passage portuaire, le développement de la dématérialisation et d'outils numériques performants et interconnectés permettra de simplifier et d'accélérer les procédures de contrôles. Pour les formalités douanières concernant la marchandise par cargo, le Système d'information douanier « Delta » est en interface avec le Cargo Community System mis à disposition par la Région sur les ports de commerce. Toutefois, ces outils devront encore évoluer pour intégrer la marchandise transportée par ferry.

Enfin, des tests sont en cours de réalisation dans d'autres ports français par les douanes pour fluidifier les passages, telle que la reconnaissance automatique des plaques minéralogiques des poids lourds par exemple. La Région est volontaire pour que les ports bretons participent à ces tests.

Des financements européens mobilisables

Une enveloppe de 65 M€ sera prochainement ouverte (décembre 2018-janvier 2019) dans le cadre d'un appel à projets du MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe). Cette enveloppe, à destination de l'ensemble de l'UE, couvrira des projets consacrés aux sections frontalières ferroviaires, routières, fluviales et au développement des ports maritimes du réseau global (notamment les ports régionaux).

Il ne s'agit pas d'un fonds dédié spécifiquement au Brexit, mais les demandes liées aux adaptations nécessaires en raison de l'évolution des frontières extérieures de l'UE devraient être particulièrement étudiées.

Cet appel à manifestation d'intérêt peut être une opportunité pour le système portuaire de Brest-Roscoff et pour Saint-Malo, de mobiliser des financements pour l'adaptation des équipements, notamment sur le volet sécurité, sûreté et contrôles. Un soutien au développement de la plateforme multimodale du port de Brest, ainsi qu'une aide pour la modernisation du terminal ferry de Saint-Malo seront sollicités dans ce cadre.

La présentation de projets conforterait la demande d'intégration des ports bretons aux corridors européens et au Réseau central du RTE-T, en identifiant la Bretagne comme une des régions européennes parmi les plus exposées aux conséquences du Brexit...

2.3 Des enjeux pour la filière pêche

Un retrait de la Politique commune des pêches (PCP)

Les impacts du Brexit pour la filière pêche (l'aquaculture n'est que marginalement concernée) doivent être mis en relation avec le contenu de la Politique commune de la pêche. La PCP encadre et régule au plan européen :

- La gestion de la ressource (définition annuelle des totaux autorisés de captures – TAC - par stock et leur répartition en quotas par Etats-membres ; objectif du rendement maximal durable) et de l'effort de pêche (encadrement de la jauge des navires, définition des maillages, tailles minimales, interdiction des rejets etc.);
- L'accès aux zones de pêche, selon un principe d'égalité d'accès des flottes européennes pour la zone économique exclusive (ZEE), avec des exceptions communément appelés les droits historiques pour la bande des 12 milles sous souveraineté de l'Etat riverain ;
- Le marché des produits de la mer, avec l'Organisation commune des marchés (OCM) pêche et aquaculture ;
- Les instruments et politiques de soutien : le règlement du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) définit à la fois ce qui est éligible au soutien du fonds éponyme, mais aussi ce qu'il est possible (ou interdit) de soutenir en aides nationales.

La sortie du Royaume-Uni de l'UE pose ainsi les questions :

- De l'accès futur des pêcheurs de l'UE aux eaux britanniques renationalisées en vertu du droit de la mer ;
- Des règles de gestion de stocks partagés et chevauchants entre les zones économiques exclusives (ZEE) du Royaume-Uni et de l'UE : partage des quotas et risque de dumping environnemental ;
- De la circulation des produits de la mer entre Royaume-Uni et UE, cette dernière, et en particulier la France, étant l'un des principaux débouchés des produits débarqués par les britanniques qui sont peu consommés outre-manche ;
- Des mécanismes de soutien au secteur que le gouvernement britannique mettra en œuvre : craintes d'un dumping économique et social.

Lors de la campagne, les partisans de *Leave* ont fréquemment mis en avant le cas du secteur, « sacrifié » lors de l'entrée du Royaume-Uni dans l'UE et de la définition des règles de partage des quotas (principe de la stabilité relative, très favorable aux intérêts français), dont ils espèrent une redynamisation.

Quels enjeux pour la filière en Bretagne ?

Pêche

- **Accès aux eaux** : une part très conséquente de l'activité des navires bretons se concentre dans les eaux britanniques, notamment en Mer celtique. On estime à 50% la dépendance de la pêche bretonne à des captures dans les eaux UK.
- **Accès aux quotas** : le gouvernement britannique souhaite revoir les clefs de partage historiques. Les principaux stocks cités en exemple (cabillaud, merlan ou églefin en Mer celtique) par les autorités du Royaume-Uni sont ciblés par des navires bretons et essentiels à leur équilibre économique.

Toute exclusion partielle ou totale des navires bretons des zones de pêche britanniques et quotas prélevés dans leurs eaux, faute de possibilités de report (les stocks en Atlantique sont pleinement exploités) impliquerait une restructuration profonde de la flotte.

Criées

- A l'exception de Quiberon et peut-être Brest, toutes les criées bretonnes sont concernées : 1/3 du volume pour le Guilvinec, Erquy et Saint-Guérolé, 54 % à Roscoff et dans une proportion équivalente à Lorient.
- Au-delà de la période de transition subsiste une incertitude sur la nature des contraintes imposées aux navires britanniques souhaitant débarquer en Bretagne (meilleurs prix d'achats). Des impacts significatifs sur la situation économique de concessions portuaires déjà fragilisées.

Mareyage / transformation

- Outre la déstabilisation des apports sous criées bretonnes, les craintes portent sur les imports, dont le secteur aval régional est dépendant globalement à hauteur de 50% : crustacés, poissons bruts, à fileter et filets. La place lorientaise est particulièrement concernée.

Il est difficile d'anticiper les décisions qui pourraient être prises par des entreprises dont les approvisionnements bretons seraient fragilisés : dans un contexte d'éloignement relatif aux lieux de consommation, le choix d'une localisation en Bretagne ne dépend pas que des apports bretons, déjà minoritaires pour nombre d'entreprises, et repose également sur la maîtrise de savoir-faire historiques. Néanmoins, des impacts tangibles sont à prévoir, notamment pour les plus petits mareyeurs.

En conclusion, le Brexit pourrait être **facteur d'une déstabilisation en domino d'une filière économique régionale historique.**

Où en est-on ?

Ce que prévoient l'accord de retrait et la déclaration politique

Les propositions formulées par l'UE en matière de pêche **pendant la période de transition** sont les suivantes : maintien de l'ensemble de l'acquis communautaire (circulation des produits sur le marché unique, application des règles de la PCP, répartition des quotas sur le principe actuel de la stabilité relative entre les Etats, FEAMP, Organisation commune des marchés et aides publiques).

En pratique, si l'accord de sortie est validé, l'essentiel reste donc à faire avant juillet 2020 (date limite fixée pour l'aboutissement des négociations sur la pêche).

La pêche devrait donc faire l'objet d'un accord dédié, posant un des socles de la future relation entre l'UE et le Royaume-Uni. On peut néanmoins se satisfaire du consensus existant autour de cette période, qui apparaît nécessaire pour débiter une négociation très technique mais aux conséquences potentiellement douloureuses.

La déclaration politique publiée le 25 novembre indique que les parties chercheront un accord notamment sur l'accès aux zones de pêche et sur les quotas. L'objet de ces demandes vise à conforter le principe posé par l'UE dans la négociation : conditionnalité de l'accès au marché européen à celui aux eaux britanniques. Cette déclaration n'a toutefois aucun caractère prescriptif. Le droit de la mer donne raison aux ambitions de renationalisation des eaux et conforte la demande de réévaluation des quotas britanniques. La liaison entre eaux et marchés, établie par l'UE à l'instigation de la *European fisheries alliance*, risque de s'étioler dans le temps si la négociation devait durer au-delà de la période de retrait. En conséquence, il est essentiel pour la filière bretonne, qu'un accord sur la pêche soit trouvé le plus rapidement d'ici juillet 2020, et que cet accord soit le plus précis possible, de sorte à bénéficier de l'équilibre général de la négociation, plutôt favorable à la partie européenne.

A moyen terme, il sera important de veiller à ce que les organisations professionnelles et les Régions puissent être associées aux instances *ad hoc* de gouvernance et de suivi des accords.

L'hypothèse d'une sortie sans accord

Le **scénario d'une sortie sans accord** est potentiellement dramatique. En toute hypothèse, dès le 30 mars 2019, **le Royaume-Uni pourrait fermer l'accès à ses eaux et relever unilatéralement ses quotas.** Les désaccords en Baie de Seine autour de la coquille St Jacques à l'automne ont témoigné très crûment des risques qui peuvent découler, en mer, d'une absence d'accord dans la gestion d'une pêcherie.

Malgré des quotas pour 2019 (qui seront adoptés en décembre), les pêcheurs bretons seraient dans l'impossibilité d'effectuer les captures correspondantes.

Pour les criées et l'aval, l'accès aux produits capturés par les britanniques serait fragilisé par le retour de frontières de manière incontrôlée.

La Commission européenne comme le Gouvernement français ont communiqué à plusieurs reprises sur le fait qu'ils se préparaient à une telle éventualité.

Que faire ?

Malgré des marges de manœuvre limitées, le Conseil régional assure une veille depuis juin 2016 et de nombreux contacts ont été pris.

De nombreux travaux ont été conduits en Bretagne comme au plan national, depuis juin 2016. Pour sa part, outre ses contacts et rencontres au plan national et européen, la Région a réuni en juin 2017 à Lorient l'ensemble des acteurs de la filière, en présence de la Direction des pêches.

Des pistes à court terme se dessinent. Mais ces difficultés sont aussi une invitation à réduire notre vulnérabilité et conforter au contraire nos atouts.

Les efforts conduits par la Région afin de conforter les dynamiques entre ports de pêche, au travers du groupement interportuaire, permettent de répondre à nombre des enjeux structurels auxquels est confrontée la filière sur le long terme : maintien des apports et des achats pour le soutien aux cours, baisse des coûts de transport et massification des flux logistiques, innovation et valorisation d'espèces sous valorisées sur les marchés, renforcement de la place et des produits bretons...

D'ici le retrait du Royaume-Uni, le Conseil régional se mobilisera pour assurer la meilleure information des entreprises de pêche, des criées, mareyeurs et transformateurs, afin de les sensibiliser sur les démarches à effectuer et alerter les services de l'Etat sur les difficultés de terrain, alors qu'un certain flou demeure sur la nature des obligations douanières, sanitaires et de traçabilité applicables à compter du retrait britannique.

- **Dans l'hypothèse d'une sortie sans accord** ou d'une absence d'accord pêche en 2020, le Gouvernement doit se tenir prêt à **assurer toute action de fluidification des droits de pêche** afin de limiter les dommages causés aux producteurs les plus impactés. L'UE et les services de l'Etat doivent **clarifier urgemment la législation** s'appliquant à l'issue du retrait britannique, **de sorte à maintenir**, dans le respect des objectifs de durabilité, **le niveau des captures des pêcheurs bretons comme des débarquements sous criées régionales**. Le cas échéant, **les moyens nécessaires doivent être alloués aux services de l'Etat** dans les criées bretonnes afin de faire face au renforcement des obligations douanières, sanitaires ou de contrôle des pêches.
- Pour le secteur du mareyage et de la transformation régionale, **il importe également de maintenir les volumes et la fluidité des trafics en provenance du Royaume-Uni**, ce à quoi doivent contribuer les échanges entrepris sur les ports régionaux pour conforter ou créer des PIF.
- **La Région attend que l'UE conforte demain dans la relation avec le Royaume-Uni et au sein de l'UE à 27, les clefs de partage historiques**. Pour sa part, le Conseil régional étudiera le cas échéant toute action visant à garantir l'accès des navires bretons et des Organisations de producteurs aux eaux et quotas britanniques. L'Etat et l'UE devront prendre toutes les dispositions en ce sens.
- En ce qui concerne les fonds structurels à compter du 1^{er} janvier 2021, **le projet de règlement FEAMP pour la période 2021 à 2027** actuellement en discussion au Parlement européen, dans la version soumise par la Commission européenne, **ne permet pas de répondre aux besoins quels que soient les scénarii qui pourraient découler d'une sortie sans accord ou d'une absence d'accord sur la pêche en juillet 2020** :
 - Le projet interdit à compter du 1^{er} janvier 2021 tout soutien à la flotte (hors navires de petite pêche de moins de 12 m en arts dormants), désarmant l'intervention publique dans le domaine et ne permettant pas de faire face aux hypothèses les plus douloureuses pour la pêche bretonne.
 - Il fait peser une grande incertitude sur la possibilité de soutien à l'adaptation des halles à marées (infrastructures, équipements etc.).
 - Il limite les possibilités d'intervention pour les entreprises de mareyage et de transformation à des aides prenant la forme d'instruments financiers, ce qui n'est pas adapté aux besoins pouvant découler de la nécessité de restructuration et d'aide aux entreprises en difficulté.
- Eu égard aux enjeux auxquels fait face la filière, et dans la perspective de négociations achevées au mieux en juillet 2020, il est primordial que le **prochain programme FEAMP national comporte un volet régionalisé, dédié à l'ensemble des maillons de la filière pêche, dimensionné à hauteur des moyens aujourd'hui disponibles**.

2.4 Des enjeux pour les entreprises et le développement économique

Les acteurs économiques au niveau régional ont été sensibilisés très vite aux conséquences que le bouleversement créé par le Brexit pouvait avoir sur le tissu économique régional. Si l'accord de sortie de l'UE est signé, la période de transition permettra aux entreprises concernées de s'adapter en fonction des futures conditions encadrant la relation entre le Royaume-Uni et l'UE. Ceci étant, il est indispensable que ces entreprises prennent la mesure dès maintenant de l'impact que le Brexit peut avoir sur elles. A ce jour, les services de l'Etat font remonter des craintes quant à la réelle préparation voire à l'absence de prise de conscience de nombreuses entreprises. Car si la période de transition permettrait un temps d'adaptation allongé, le risque d'une sortie sans accord est bien présent et ses conséquences peuvent être multiples.

Or le tissu économique en Bretagne se compose de petites et moyennes entreprises dont beaucoup exportent au Royaume-Uni. Les douanes constatent que nombreuses d'entre elles restent encore à ce jour dans une position attentiste alors qu'elles devraient se préparer aux formalités douanières.

L'hypothèse d'une sortie sans accord aux conséquences multiples sur les entreprises

Le gouvernement français a publié en octobre 2018 un document recensant les impacts immédiats au 30 mars 2019 dans le cas d'une sortie sans accord avec des pistes de travail pour les entreprises. Parmi les sujets à identifier impérativement par les entreprises :

- Emploi de main d'œuvre au Royaume-Uni ou de salariés britanniques en Bretagne
- Déplacements professionnels au Royaume-Uni
- Export ou import de biens ou services vers ou depuis le Royaume-Uni (notamment de marchandises soumises à des procédures douanières particulières ou à des contrôles règlementaires à l'import ou à l'export comme les produits agricoles)
- Export ou import d'animaux vivants vers ou depuis le Royaume-Uni
- Chaîne logistique ou de production qui traverse la frontière britannique ou transit de biens par le Royaume-Uni : mesurer l'impact des contrôles frontaliers sur les délais et sur la durabilité des biens échangés
- Export ou import vers/depuis le Royaume-Uni de produits soumis à des autorisations de mise sur le marché, à des certifications ou nécessitant des autorisations ou des licences spécifiques pour l'export hors UE
- Titres de propriété intellectuelle (brevets, marques, dessins et modèles, indications géographiques, certificats d'obtention végétale) exploités au Royaume-Uni
- Contrats commerciaux en cours avec des contreparties britanniques ou de droit britannique qui stipuleraient par exemple que le Royaume-Uni est membre de l'Union européenne ; ou qui renverraient au droit ou à une juridiction britannique
- Transfert de données personnelles entre l'Union européenne et le Royaume-Uni ou données hébergées au Royaume-Uni
- Recours à des sous-traitants (gestion RH, gestion des fichiers clients, etc.) stockant ou traitant des données au Royaume-Uni
- Présence de contrats dérivés conclus avec des contreparties britanniques dans le portefeuille d'investissements financiers
- Participation à des projets européens collaboratifs impliquant des partenaires au Royaume-Uni

Une mobilisation sur le territoire

Dès le vote en faveur du Brexit, les acteurs économiques régionaux se sont mobilisés et ont mis en place à la fois une veille permanente et des démarches de sensibilisation et d'attractivité. Les services de l'Etat, Bretagne Commerce International, les chambres consulaires, le Conseil régional ont travaillé conjointement à la mobilisation des acteurs du territoire. Le site internet BCI propose une veille quotidienne qui comprend de nombreuses informations sur le sujet du Brexit.

Néanmoins, le sujet étant tellement complexe et mouvant, des démarches restent à faire et à renforcer dans les mois à venir. Car, malgré tout le travail mené par l'ensemble des acteurs économiques régionaux, les entreprises informées

à ce jour sont principalement celles qui sont déjà actives à l'international et conscients d'un enjeu majeur à toucher directement toutes les entreprises et les transporteurs concernés par le Brexit qui n'ont actuellement que des activités intracommunautaires et doivent de préparer à l'extracommunautaire.

Une conférence de presse a récemment été organisée par les services de l'Etat afin de continuer à sensibiliser au maximum les entreprises. Des réunions sont actuellement organisées sur les territoires en lien avec BCI, les douanes et la DRAAF notamment.

Bretagne Commerce International a proposé une réunion dédiée spécifiquement au secteur agroalimentaire et aux opportunités à saisir le 5 avril 2018 à Morlaix (20 entreprises participantes).

Par ailleurs, un cycle de réunions visant à accentuer la mobilisation des entreprises est en cours. Les réunions communes autour du thème « Vous commercez avec le Royaume-Uni et vous souhaitez continuer après le Brexit » sont organisées avec les Douanes et avec une participation de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi. Ces réunions ont déjà eu lieu le 27 novembre 2018 à Saint-Brieuc (36 entreprises, 50 participants) et le 6 décembre 2018 à Morlaix (38 entreprises, 64 participants). Deux réunions pour lesquelles il est encore possible de s'inscrire sont prévues le 10 janvier 2019 à Rennes (95 inscrits à ce jour) et le 15 janvier 2019 à Lorient (61 inscrits à ce jour).

Les équipes de BCI sont mobilisées et des disponibilités ont déjà été prévues pour organiser un accompagnement rapproché des entreprises en prévision du 30 mars dans l'hypothèse d'une sortie sans accord. Des créneaux sont d'ores et déjà bloqués dès avril et mai 2019 pour des réunions thématiques dont le contenu sera adapté selon la forme que le Brexit prendra et en fonction des besoins remontés par les entreprises. Les thématiques seront développées avec les douanes, l'INPI ou encore la Direccte. Des conseillers juridiques et des juristes y seront associés. Ces réunions seront organisées dans toute la Bretagne : Rennes, St Malo, Redon, Lorient, Vannes, Quimper, Brest, Morlaix, St Brieuc, Lannion.

Une stratégie agile et discrète vis-à-vis des investisseurs

En complément de ces démarches sur le territoire, les acteurs économiques au niveau régional ont analysé les interactions entre entreprises bretonnes et britanniques, ce que cela représentait en matière d'investissements étrangers, les conséquences que le Brexit pouvait avoir dans différentes filières ayant des problématiques propres (pêches, agriculture, tourisme...). Un groupe de travail a été créé spécifiquement sur les questions de développement économique à l'instigation du Conseil régional en partenariat avec BCI et la CCIR.

L'incertitude pesant sur l'avenir en fonction du résultat de la négociation est particulièrement marquante dans le domaine économique : droits de douanes, contrôles, entraves aux échanges de capitaux, difficultés d'accès au marché britannique... Telles sont les inconnues dans l'équation. Ceci a provoqué une forme d'attentisme des acteurs économiques au sein de l'UE, sur le territoire britannique, comme des investisseurs extra-européens qui étaient présents au Royaume-Uni (ou prévoyaient de s'y installer). Les prises de décisions ont été repoussées, voire parfois annulées, dans l'attente d'en savoir plus sur l'issue de la négociation.

Devant ce constat, la décision a été prise d'adopter une stratégie à la fois discrète et agile. En effet, une opportunité se dessinait d'attirer des capitaux ou des entreprises à la fois britanniques ou extra-communautaires qui souhaiteraient disposer d'un siège ou d'une base au sein du territoire du marché unique européen. Des échanges ont été rapidement menés avec certaines entreprises. Force est de constater que dans l'attente de la fin de la négociation, celles-ci ne souhaitaient pas de communication publique sur leurs démarches vis-à-vis des territoires au sein de l'UE, au risque de se mettre à mal avec leurs partenaires au Royaume-Uni. Des messages ont été passés dans la discrétion. Par ailleurs, il convient de noter que les entreprises britanniques évoquent des craintes quant à leur capacité à investir au sein de la zone euro dans le cas où la Livre chuterait à nouveau. Par ailleurs, il convient de noter que le bilan dans les territoires ayant opté pour des stratégies de communication très offensives n'apparaît pas particulièrement positif.

Le secteur agricole et agroalimentaire

La question agricole et agroalimentaire est particulièrement importante à la fois pour la Bretagne et pour le Royaume-Uni qui n'est pas autosuffisant d'un point de vue alimentaire. En effet, 60% des exportations agricoles du Royaume-Uni et 70% de ses importations se dirigent vers ou proviennent de l'UE. Au total, le Royaume-Uni reçoit 9% de toutes les exportations agricoles de l'UE (47 milliards €).

Dans l'hypothèse d'une sortie sans accord, le commerce agricole bilatéral UE/Royaume-Uni risque de baisser fortement, en particulier dans les secteurs de la viande et du lait. Quelques secteurs de certains Etats

membres de l'UE pourraient tenter de tirer leur épingle du jeu en remplaçant le Royaume-Uni. Cela pourrait, par exemple, être le cas pour la viande rouge française ou le blé espagnol.

Selon les chiffres de la Chambre régionale d'agriculture, le Royaume-Uni constitue un client privilégié pour l'agroalimentaire breton, à la 5^{ème} place derrière l'Italie, l'Espagne, la Chine et la Belgique. En 2017, la Bretagne a exporté 387 millions d'euros de biens au Royaume-Uni. La part du Royaume-Uni dans les exportations agricoles et alimentaires bretonnes reste stable à 8 % au cours des cinq dernières.

Le processus du Brexit soulève des interrogations pour l'avenir. D'autant que si les exportations agroalimentaires bretonnes ont augmenté de 5% en 2017, on observe une nette baisse de -11% sur les 9 premiers mois de 2018.

En 2017, le solde commercial de la Bretagne était largement excédentaire à hauteur de 144 millions € (Import 243 millions € // export 387 millions €). Ce solde excédentaire a augmenté de 2 % sur un an et de 44 % de 2012 à 2017. L'issue du Brexit pourrait remettre en question cette progression. Certains secteurs enregistrent une baisse significative en 2017, notamment les légumes (-12 millions € soit -44 %) et les viande de volailles (-6,7 millions € soit -27 %).

Sur les 9 premiers mois de 2018, par rapport aux 9 premiers mois de 2017, s'agissant des produits phares issus de l'agriculture bretonne, plusieurs baisses significatives sont enregistrées à l'export vers le Royaume-Uni : en produits laitiers (-11 %), produits à base de viande tels que charcuteries et jambons (-19 %), viandes de boucherie (- 7 %), viandes de volailles (-13 %). En revanche, le secteur des légumes et pommes de terre retrouve un courant d'affaires plus habituel (+27 %), après les conditions climatiques défavorables de 2017.

Ce secteur demandera une grande vigilance et beaucoup d'adaptabilité des acteurs dans les mois et années à venir.

Enfin, la Politique Agricole Commune (PAC), qui représente 363 milliards d'euros à l'échelle européenne sur 2014-2020, apporte chaque année plus de 500 millions d'euros d'aides européennes à l'agriculture bretonne. L'UE devra désormais se passer des 9 milliards de solde net de la contribution annuelle britannique. Aussi, le Brexit représente une baisse du budget annuel de la PAC de 3.1 milliards € (21.7 milliards € sur 7 ans). En outre, le départ des britanniques, qui étaient les adversaires les plus acharnés de la PAC depuis leur adhésion en 1973, devrait vraisemblablement changer la dynamique des négociations de la future programmation.

2.5 Des enjeux pour le transport transmanche et le tourisme

Transport aérien et maritime transmanche

Comme évoqué précédemment, le Brexit aura des conséquences sur les flux de passagers quelle qu'en soit l'issue. Même dans l'hypothèse où l'accord du Royaume-Uni de l'UE était adopté, des formalités douanières feraient leur réapparition pour le passage de la frontière entre la Bretagne et l'autre rive de la Manche. Si des accords permettant la circulation des personnes étaient trouvés, il faudrait néanmoins faire « tamponner » physiquement ou numériquement les documents d'identité pour justifier la date d'entrée sur le territoire. Les services de l'Etat estiment que le cela doublera le temps de passage des douanes.

Ce changement aura des répercussions sur l'organisation des compagnies de transport transmanche et sur les infrastructures de transport les accueillant. De nouvelles modalités seront à définir pour les horaires des compagnies et/ou les délais d'arrivée des voyageurs avant leur passage qu'il soit aérien ou maritime.

A titre d'exemple, l'aéroport de St Malo-Dinard a un taux d'exposition à 100% vis-à-vis de cette destination, l'ensemble des vols étant à destination du Royaume-Uni. Cela représente 70.000 passagers sur 800.000 pour l'aéroport de Rennes. Le concessionnaire mène des démarches actives en lien avec les douanes pour anticiper les adaptations nécessaires et chercher à maintenir la plus grande fluidité possible. Il s'agit d'éviter que la durée pour passer la douane soit supérieure au temps de vol. Par ailleurs, le concessionnaire observe déjà une fébrilité des compagnies britanniques et irlandaises effectuant ces vols.

Tourisme

- **Chiffres clés et enjeux**

Secteur clé de l'économie régionale, activité non délocalisable, le tourisme génère 8,1% du PIB régional. Le secteur du tourisme génère en moyenne 57 600 emplois, soit 4,8% de l'emploi régional, tous secteurs confondus ; ce chiffre

atteint 68 500 au plus fort de la saison. On estime à 7 000 le nombre d'entreprises plus caractéristiques du tourisme.

La Bretagne comptabilise chaque année environ 100 millions de nuitées touristiques sur son territoire, pour 9 millions de touristes. Elle constitue la 4^{ème} région touristique française, après PACA, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie. Elle détient le 1^{er} rang pour les séjours à la mer des Français.

83% des touristes en Bretagne sont français, 17% sont étrangers. Parmi ces étrangers, les plus nombreux sont les britanniques. Ils représentent 30% de ces 17% soit 6% de l'ensemble des touristes en Bretagne ce qui n'est pas négligeable.

En 2018, la clientèle étrangère est en hausse de 12 %, notamment la clientèle anglaise avec 1,17 millions de nuitées entre avril et septembre 2018. Cette dynamique profite à l'ensemble des hébergements mais surtout aux campings dont la fréquentation étrangère augmente de 14,1 % alors que la hausse est de 9,1% dans les hôtels.

Le constat est donc fait que les négociations en cours sur le Brexit n'ont pas, à ce stade, dissuadé la clientèle du Royaume-Uni à fréquenter la destination Bretagne en 2018. Cependant, des incertitudes demeurent car le Brexit ne s'est pas encore concrétisé. Des interrogations persistent sur les effets que pourraient avoir une nouvelle baisse de la Livre, la réinstauration de formalités douanières ou une fluidité diminuée dans les infrastructures de transport. La question de l'accessibilité des ports bretons de Roscoff et St Malo est stratégique pour le secteur du tourisme car environ 75% des britanniques qui viennent en Bretagne passent par les voies maritimes notamment en empruntant les lignes de la Brittany ferries. Par ailleurs, 10% de ces passagers voyagent avec leurs animaux de compagnie ce qui impliquera le retour de contrôles vétérinaires qui devront être facilités pour éviter des temps de passage trop importants.

Malgré ces incertitudes, une opportunité pourrait se dégager si la Bretagne venait à faire figure de destination de repli pour les britanniques en raison de la facilité d'accès et du fait qu'il s'agisse d'un territoire qu'ils connaissent bien. Il pourrait alors y avoir un effet d'aubaine en captant cette clientèle.

- **Stratégie menée en interne**

Sans attendre les effets collatéraux potentiels du Brexit sur l'économie touristique en Bretagne, il a été décidé d'engager dès 2019 avec le Comité Régional du Tourisme un plan d'actions :

- En développant les partenariats touristiques avec la Brittany Ferries et DFDS SEAWAYS afin d'inspirer les clients des transporteurs maritimes et en leur offrant la possibilité de faire de nouvelles découvertes en Bretagne.
- En lançant une campagne ambitieuse sur le numérique à travers un partenariat éditorial avec le site « The Culture Trip » sous la forme d'une campagne de contenus pour ériger la Bretagne comme la destination principale pour s'échapper en 2019 et après.
- En prolongeant la campagne France #FEEL qui permet la conquête de nouveaux bassins en Grande Bretagne. Atout France et ses partenaires, dont le CRT Bretagne, ont choisi le concept créatif #FEEL pour la campagne de communication lancée au Royaume-Uni qui va au-delà de la seule présentation des sites incontournables. Des campagnes d'affichages dans les gares et stations de métros des grandes villes des principaux bassins émetteurs au Royaume-Uni sont prévues ainsi que des insertions dans la presse locale. Sur le numérique, publicité programmatique (native ads, réseaux sociaux) et référencement payant sont proposés aux partenaires.

Le coût total de ces mesures est de 203 000 euros dans le cadre du budget prévisionnel 2019 du CRT.

- **Démarches de lobbying**

Une démarche est en cours auprès du Ministère des affaires étrangères et d'Atout France dont le budget a été augmenté, afin de flécher le marché du Royaume-Uni en priorité sur une année charnière comme 2019.

Un travail prospectif est également en cours entre les Comité Régionaux du Tourisme, des Hauts de France, de Normandie et de Bretagne afin de proposer un plan d'action interrégional à la hauteur des enjeux touristiques et économiques.

3. Plan d'intervention du Conseil régional

Le Conseil régional poursuivra son travail actif de suivi du Brexit en lien étroit avec les acteurs sociaux-économiques et les territoires. Les élus régionaux continueront à se mobiliser et à rencontrer les acteurs concernés par le Brexit.

3.1 Les actions menées pour l'avenir des ports et aéroports bretons

Le Conseil régional :

- **S'ENGAGE à prendre sa part dans les aménagements portuaires et douaniers qui s'avèreront nécessaires.** A ce titre, le Conseil régional demande à disposer au plus vite de l'expression précise des besoins des services de l'Etat en matière d'aménagements portuaires et aéroportuaires.

Il s'appuiera sur l'ordonnance Brexit concernant les aménagements portuaires pour obtenir **des dérogations pour la réalisation de travaux urgents et à caractère temporaire.**

- **SOUTIENT les concessionnaires portuaires et aéroportuaires dans leurs procédures d'agrément** en cours auprès de l'Etat puis de la Commission européenne pour permettre la mise en œuvre des futurs contrôles sanitaires, vétérinaires et/ou phytosanitaires.
- **DEMANDE à l'Etat de veiller à pourvoir aux besoins post-Brexit en matière de personnel ou d'aménagements indépendants des compétences directes du Conseil régional** (besoins en personnels de l'Etat : douanes, vétérinaires, contrôles...). Le Conseil régional sera attentif à ce que les dispositifs et les pratiques de services de l'Etat soient harmonisés à l'échelle de la façade Manche, notamment en matière de ressources humaines mises à disposition.
- **DEMANDE, dans la mesure du possible, à ce que les contrôles mis en place par l'Etat soient le plus allégés possibles** dans un premier temps pour permettre la mise en place de tous les aménagements nécessaires si cela s'avérait nécessaire dès le 30 mars et ceci afin de permettre la plus grande fluidité dans le passage de la frontière.
- **S'ENGAGE à participer activement au travail de concertation sur la numérisation pour accélérer les flux** et faire converger les outils numériques à disposition des services de l'Etat dans tous les territoires.
- **DEMANDE fermement l'intégration des ports bretons dans les réseaux européens RTE-T** afin de pouvoir bénéficier des opportunités liées au transport irlandais de marchandises.

Il participe aux échanges réguliers avec plusieurs acteurs : les membres de l'équipe de la « Task force article 50 » pilotée par Michel Barnier, la Représentation permanente (RP) de la France auprès de l'Union européenne qui assure le suivi du Brexit au Conseil européen, plusieurs Régions européennes ou encore l'EUFA (coalition européenne des organisations de pêches). Une sensibilisation aux problématiques de connexion des ports bretons aux réseaux européens de transport et à l'Irlande est réalisée auprès de la Représentation permanente.

- **SOUTIENT LES AMENDEMENTS visant à demander une prise en compte des impacts du Brexit dans la position du Parlement européen sur le futur règlement MIE** (Mécanisme d'interconnexion européenne).
- **REPONDRERA ou aidera ses partenaires à répondre à l'appel à projet « Connecting Europe Facility »** lancé le 5 décembre dernier par la Commission Européenne. Cet appel soutient des actions qui contribueront directement à la réalisation d'objectifs importants de la politique des transports, tels que : une meilleure interconnexion des réseaux de transport nationaux, la facilitation du fonctionnement du marché intérieur, la réalisation d'économies en termes d'effets environnementaux des transports, notamment en contribuant à la lutte contre le changement climatique. Il permettra de financer notamment les projets liés aux adaptations rendues nécessaires par le Brexit.

3.2 Les actions de la Région en faveur de la pêche bretonne

Le Conseil régional :

- **DEMANDE EXPRESSEMENT que l'UE conforte les clefs de partage historiques en matière de pêche.** Il étudiera le cas échéant toute action visant à garantir l'accès des navires bretons et des Organisations de producteurs aux eaux et quotas britanniques.
- **CONSIDERE COMME PRIMORDIAL**, devant les enjeux importants auxquels la filière pêche devra faire face après le Brexit, que **le prochain programme FEAMP soit prioritairement orienté vers l'accompagnement des impacts du Brexit.**
- **DEMANDE que le programme national du FEAMP comporte un volet régionalisé**, dédié à l'ensemble des maillons de la filière pêche, et dimensionné au minimum à hauteur des moyens aujourd'hui disponibles.
- **POURSUIVRA SES EFFORTS afin de conforter les dynamiques entre ports de pêche**, au travers du groupement interportuaire. L'objectif est de répondre aux nombreux enjeux structurels auxquels est confrontée la filière sur le long terme.
- **SE MOBILISE pour assurer la meilleure information des entreprises de pêche, des criées, mareyeurs et transformateurs**, afin de le sensibiliser sur les démarches à effectuer et alerter les services de l'Etat sur les difficultés de terrain.

3.3 Les démarches pour la promotion du tourisme

Le Conseil régional :

- **MET EN PLACE DES 2019 un plan d'action en faveur du tourisme** en lien avec le Comité Régional du Tourisme, prévoyant le :
 - Développement de partenariats avec les opérateurs touristiques et les compagnies maritimes dont la Brittany Ferries et DFDS SEAWAYS.
 - Lancement d'une campagne numérique via un partenariat éditorial avec le site « The Culture Trip ».
- **LANCE une campagne touristique au Royaume-Uni** en lien avec Atout France (#FEEL.)
- **PROPOSERA un plan d'action interrégional** issu d'un travail prospectif entre les Comités Régionaux du Tourisme, des Hauts de France, de Normandie et de Bretagne.
- **DEMANDE au Ministère des affaires étrangères et à Atout France** (dont le budget a été augmenté) **de flécher le marché du Royaume-Uni comme priorité** sur une année charnière comme 2019.

3.4 Les actions pour le développement économique et les territoires

Le Conseil régional :

- **POURSUIVRA sa stratégie d'attraction des acteurs économiques étrangers** dans une volonté de discrétion.
- **ACCOMPAGNE la préparation des entreprises bretonnes** via son agence BCI, en lien avec les douanes, l'INPI ou encore la Direccte dans la période post-Brexit. Organisation de réunions thématiques dans toute la Bretagne (Rennes, St Malo, Redon, Lorient, Vannes, Quimper, Brest, Morlaix, St Brieuc, Lannion) avec un contenu qui sera adapté selon la forme que le Brexit prendra et en fonction des besoins exprimés par les entreprises.
- **MOBILISE la Maison de la Bretagne à Bruxelles pour l'information des interlocuteurs européens sur les impacts du Brexit, pressentis ou déjà visibles en Bretagne.** La Région suivra par ce biais les travaux de la Commission TRAN du Parlement européen.
- **SOUTIENT la création d'un fonds de compensation européen pour les territoires** directement affectés par le Brexit, telle que demandée par le Président du Conseil régional lors de ses rencontres avec Jean-Claude Juncker en décembre 2017 et avec Michel Barnier en janvier 2018. Une nouvelle rencontre aura

lieu le 19 décembre 2018 dans le cadre de la CRPM entre Michel Barnier de Bretagne, accompagné d'autres représentants politiques régionaux européens.

En complément, le Conseil régional mène des démarches auprès de l'UE pour une meilleure prise en compte des enjeux propres aux régions bordant la Manche et ayant une frontière directe avec le Royaume-Uni. La Bretagne est notamment investie politiquement dans la démarche « d'Alliance Manche » portée par les Régions Normandie, Pays de Galles et des Cornouailles britanniques. Cette dernière a permis d'alerter les institutions européennes sur les impacts qu'aura le Brexit pour cette zone Manche (coopération interrégionale, ports, transport maritime, recherche, mobilité...), lors d'une rencontre organisée en novembre 2018 avec les représentants de la « Task Force article 50 » et de la Commission européenne.

Le Conseil régional participe également aux réunions conjointes des Commissions Mer du Nord / Commission Arc Atlantique de la Conférence des régions périphériques maritimes.