

**CESER** : **28 janvier 2019**  
**Intervention n°** : **08**  
**Document** : **Brexit – Plan d’intervention du Conseil régional**  
**Orateur** : **David Cabedoce**

---

Je m’exprime au nom des acteurs économiques du collège 1,

Le Conseil régional a élaboré un plan d’intervention face au retrait du Royaume-Uni de l’Union Européenne. Le rejet de l’accord par le Parlement britannique, le 15 janvier dernier, perturbe encore un peu plus les calendriers évoqués dans ce plan. Il reste que la région, notamment ses acteurs institutionnels et économiques, doit se préparer aux différentes modalités de rupture et à leurs conséquences.

Celles-ci, en effet, sont nombreuses et présentent de réels risques économiques, bien identifiés par le rapport du Conseil régional.

Quelles que soient les modalités de la rupture, les relations commerciales avec le Royaume-Uni vont être profondément modifiées. Il convient d’en informer le plus largement possibles les entreprises bretonnes, en ciblant particulièrement celles qui ne disposent pas forcément d’outils de veille, à savoir les TPE et les PME. L’intégration européenne actuelle, la facilité à échanger avec des entreprises au sein de l’Union, ne leur permettent pas toujours de discerner les procédures différentes, plus complexes et plus coûteuses, quand il s’agit de commercer avec une entreprise hors Europe. Les enjeux peuvent être cruciaux pour une petite entreprise qui, par exemple, s’approvisionne au Royaume-Uni. Des actions de sensibilisation, d’information et de formation aux formalités requises ont déjà été lancées ; elles doivent être continuées et élargies au plus grand nombre. Les acteurs économiques sont très mobilisés sur cette mission.

Afin que ces échanges économiques rencontrent le moins d’entraves possible et s’opèrent dans des délais et des conditions financières acceptables, ils doivent être fluides et rapides. Dans cet objectif, les services de l’Etat, Douanes, contrôles sanitaires et vétérinaires, devront être redéployés aux points d’entrée en Bretagne, en nombre suffisant et dans les temps imposés par le Brexit, afin que les marchandises et les personnes passent cette frontière sans attente excessive.

Cette mobilisation concourra également à la qualité et à la rapidité d’accueil des touristes britanniques, dont la Bretagne pourra ainsi continuer à être une destination privilégiée. Mais, face à la baisse de la Livre, des campagnes de promotion touristique de notre région devront être mises en œuvre afin que les investissements, les activités et les emplois dans ce secteur ne soient pas touchés par une éventuelle défection des Britanniques.

Les modalités de passage en douane nécessiteront aussi des adaptations des équipements aéroportuaires. Mais surtout, les aéroports bretons, outils essentiels de l'attractivité et de l'accessibilité de nos territoires, sont dépendants des stratégies des compagnies aériennes, qui peuvent fragiliser les conditions d'exploitation de ces plateformes.

La pêche bretonne et ses activités aval sont celles sur lesquelles pèsent aujourd'hui le plus d'incertitudes. L'Etat et l'Union Européenne doivent être pleinement conscients des enjeux économiques et sociaux pour cette filière dans la négociation de l'accès aux eaux britanniques et dans la répartition future des quotas de prises. Pour une filière déjà fragilisée, il est impératif de maintenir le niveau des approvisionnements, tant par les captures des pêcheurs bretons que par les apports dans les ports bretons des pêcheurs britanniques, sans difficultés douanières qui altérerait la qualité des produits. L'Europe remplit par ailleurs un rôle clé dans le soutien et la modernisation de la pêche à travers ses politiques structurelles. A ce titre, l'avenir du FEAMP, au-delà de 2020, est primordial et devra s'adapter aux enjeux régionaux de cette activité.

L'autre particularité bretonne par rapport au Brexit réside dans les échanges portuaires transmanche avec les îles anglo-normandes, avec le Royaume-Uni et avec l'Irlande. Le trafic pour ces plateformes, marchandises et passagers, peut soit se contracter si les volumes d'échanges chutent, soit s'accroître s'ils accueillent le trafic de ports du nord de la France trop congestionnés. Dans tous les cas, les ports bretons des façades ouest et nord se trouvent dans une concurrence accrue, dans laquelle ils devront faire valoir la rapidité et la facilité des opérations d'embarquement et de débarquement.

Pour assurer la compétitivité de ces ports, des aménagements devront être réalisés, pour certains dans l'urgence autorisée par les dispositions prises par l'Etat, afin de fluidifier le passage aux contrôles. Mais l'enjeu est aussi de saisir l'opportunité pour mieux relier nos plateformes portuaires au reste du continent, en le reliant efficacement aux corridors de fret ferroviaire européens. Cela requiert l'engagement décisionnel et financier de la Région, d'opérateurs ferroviaires, d'acteurs économiques régionaux, de l'Etat et de l'Union Européenne. C'est un atout pour la Bretagne de se connecter enfin au réseau transeuropéen de transport et de bénéficier des financements du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe.

Je vous remercie de votre attention.