

L'impact maritime du BREXIT.

Patrick CHAUMETTE

Professeur émérite de l'université de Nantes.

Résumé : *Le « Brexit » (British Exit) désigne la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne (UE), donc des institutions européennes (Conseil, Parlement, Commission), du champ du droit européen et de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne. Le Royaume-Uni devient un Etat tiers, ne faisant pas partie de l'Espace Économique Européen (EEE) comme la Norvège, qui sera ou non associé à l'UE, à la suite de la période de transition, selon l'accord qui sera conclu entre le RU et l'UE.*

A la suite du référendum du 23 juin 2016, le Brexit, la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne après 47 années de participation, est intervenue le 31 janvier 2020, avec une période de transition jusque fin 2020, très courte, destinées à négocier et conclure un accord de coopération entre les deux parties.

Sur le plan maritime, les eaux sous souveraineté britannique (mer territoriale) et sous juridiction (Zone Économique Exclusive, ZEE), très poissonneuses, ne sont plus mise en commun avec les Etats membres de l'UE. L'accès à ces eaux et les droits de pêche devront être négociés ; de même que l'accès des produits de la mer britannique sur le marché européen. Un éventuel développement de la flotte de pêche britannique nécessite des investissements et de la main d'œuvre, ainsi que des débouchés commerciaux.

Le Royaume-Uni sortant du marché européen, les contrôles douaniers seront restaurés, ce qui impacte les ports, les transports maritimes, de marchandises et de passagers, ce qui conduit à un régime spécial dans les relations, les liaisons entre l'Irlande, Etat membre de l'UE, participant au marché européen et l'Irlande du Nord, partie du Royaume-Uni.

Le BREXIT : définition et historique.

"Brexit" est une abréviation de "British Exit from the European Union". L'expression désigne la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne (UE).

Il s'agit de la première fois, depuis le traité de Rome du 25 mars 1957 créant la Communauté Économique Européenne (CEE), qu'un Etat membre sort de cette construction régionale, même si le Royaume-Uni n'avait adhéré à cette CEE que le 1^{er} janvier 1973, sans participer à l'euro, la monnaie commune européenne, sans participer aux accords de Schengen sur la libre circulation des personnes, conclus en 1985 et 1990.

Le 23 juin 2016, lors d'un référendum organisé par l'ancien Premier ministre David Cameron, 51,9% des Britanniques ont choisi de quitter l'UE. Ce référendum fut une procédure très originale, dans un pays de forte tradition parlementaire. Après le déclenchement de l'article 50 du traité sur l'Union européenne le 29 mars 2017, le Royaume-Uni et les 27 autres pays membres de l'Union européenne se sont donné deux ans pour préparer la sortie effective du pays. Le Brexit a toutefois été repoussé à plusieurs reprises, le dernier report l'ayant fixé à la date du 31 janvier 2020 - au plus tard.

Un second référendum fut refusé, comme s'il était impensable de questionner les résultats du premier référendum, en quelque sorte considéré comme sacré, même si l'Ecosse et l'Irlande du Nord ont voté majoritairement contre cette sortie de l'UE. Au Royaume-Uni, le Parlement a repris la main sur la procédure de sortie de l'Union européenne, contrôlant ainsi le gouvernement.

Le 13 novembre 2018, un accord de sortie est conclu entre Londres et Bruxelles. A défaut d'alternative trouvée à l'issue de la période de transition, ce dernier éviterait provisoirement la réinstauration d'une frontière physique entre les deux Irlande en maintenant tout le Royaume-Uni dans une union

douanière avec l'UE (c'est ce qu'on appelle le "backstop", ou "filet de sécurité"). Il est massivement rejeté par la Chambre des Communes du Parlement britannique, le 15 janvier 2019. Le 13 mars 2019, les parlementaires précisent aussi, pour la seconde fois, qu'ils refuseront une sortie sans accord, contraignant le gouvernement britannique à leur soumettre un troisième scénario : celui d'un report de la date du Brexit, le temps de trouver une solution. Cette option est approuvée par les le Conseil de l'Union européenne, les 27 Etats membres, les 21 et 22 mars 2019. Le lendemain des élections européennes du 23 mai 2019, Theresa May annonce sa démission de Première Ministre pour le 7 juin 2019. Le 23 juillet, Boris Johnson devient premier ministre. Le 24 septembre, la Cour suprême britannique déclare illégale la suspension du Parlement, décidée par le premier ministre.

Le 17 octobre 2019, un nouvel accord de sortie a été conclu entre le Royaume-Uni et les Européens. Comme solution alternative au "backstop", celui-ci prévoit notamment que des contrôles réglementaires et douaniers soient effectués en mer d'Irlande, donc entre l'Irlande du Nord et le reste du Royaume-Uni. Cet accord est adopté le même jour par le Conseil européen. Le Brexit est repoussé au **31 janvier 2020**.

Les élections du 12 décembre 2019 ayant donné une forte majorité aux conservateurs (Tories), menés par Boris Johnson (365 sièges sur 650), le « Brexit » est devenu inéluctable. Le Withdrawal Agreement Bill (WAB), la loi sur l'accord de retrait, a reçu un premier assentiment, le 20 décembre 2019, à la Chambre des communes, en étant adopté par 358 voix contre 234, lors d'un vote de principe, en seconde lecture, puis le 22 janvier 2020 définitivement, avec promulgation par la Reine le lendemain. La Commission et le Conseil européen ont signé cet accord, que le Parlement européen a approuvé le 29 janvier 2020, deux jours avant la date fatidique.

La pandémie de coronavirus, venue de Chine, qui a atteint l'Europe en mars-avril-mai 2020, a confiné Boris Johnson, brièvement hospitalisé, n'a pas facilité les négociations. L'urgence sanitaire n'a pas rapproché les points de vue de Londres et de Bruxelles : à l'issue d'une semaine de négociations de la relation post-Brexit entre le Royaume-Uni et l'Union européenne (UE), les parties se sont « virtuellement » quittées vendredi 24 avril sur des positions tout aussi éloignées qu'avant le début de la crise pandémique. Comment envisager un accord avant la fin de l'année 2020 ?

Quels enjeux en général ?

Les conséquences politiques du Brexit pour l'Union européenne sont difficiles à prévoir. Pour certains, la sortie du Royaume-Uni est une catastrophe : de fait, l'Union européenne perd l'une de ses trois grandes puissances, une des plus importantes places financières au monde, le premier partenaire diplomatique des Etats-Unis en Europe, ainsi que l'un des seuls Etats européens entretenant une armée régulière conséquente.

Pour d'autres, elle peut permettre de ressouder l'Union : le Royaume-Uni étant historiquement l'un des pays les moins favorables à l'intégration européenne, sa sortie peut inciter les autres Etats à aller de l'avant. Parallèlement aux négociations avec le Royaume-Uni, les Vingt-Sept ont entamé une réflexion sur l'avenir de l'Union européenne, qui pourrait déboucher sur un certain nombre de réformes institutionnelles.

Parmi les sujets brûlants négociés figure notamment la facture de la sortie de l'UE. Le Royaume-Uni devrait avoir à verser une cinquantaine de milliards d'euros au **budget européen**, un montant qui correspond aux engagements de Londres jusqu'à la fin du cycle budgétaire en 2020.

Les négociations ont également porté sur la **libre circulation des personnes** entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, ce dernier souhaitant limiter l'immigration sur son territoire. Le futur statut des Européens qui iront s'installer et/ou travailler au Royaume-Uni, ainsi que des Britanniques qui rejoindront le continent européen, reste donc à préciser. La question des **expatriés** et des travailleurs transfrontaliers actuels avait, de son côté, été partiellement résolue par l'accord de sortie : les Européens résidant et/ou travaillant déjà au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition, tout comme les Britanniques installés dans un autre pays de l'UE avant cette échéance, devraient conserver

leur statut. Cela demeure cependant plus incertain en cas de *no deal*. Néanmoins, le Royaume-Uni a fait savoir que les droits liés au séjour des résidents européens, enregistrés en tant que tels auprès de l'administration britannique avant que le Brexit ait effectivement lieu, seraient préservés même en cas de sortie sans accord.

Cette question de la libre circulation se pose tout particulièrement pour **l'Irlande**, qui partage sa seule frontière terrestre avec le Royaume-Uni et se retrouverait particulièrement isolée en cas de rétablissement des postes douaniers entre les deux pays.

Une grande partie des pourparlers porte, par ailleurs, sur les futures **relations commerciales** entre les deux parties. Un chantier particulièrement imposant qui doit définir le nouveau cadre pour les échanges de produits et services (dont les procédures douanières et la réglementation sur les questions environnementales, de santé et de sécurité), alors que près de la moitié des exportations britanniques est destinée à l'Union européenne.

L'Angleterre a également vu ses relations avec le **gouvernement écossais**, indépendantiste et europhile, se détériorer. Après le "non" au référendum de 2014 sur l'indépendance de l'Ecosse, la Première ministre écossaise Nicola Sturgeon a annoncé solennellement en mars 2017 qu'elle solliciterait le Parlement écossais pour un nouveau vote sur cette question. Après la victoire du parti indépendantiste écossais (SNP) aux élections du 12 décembre 2019 - une cinquantaine de sièges sur les 59 réservés à l'Ecosse, Mme Sturgeon a aussitôt appelé à l'organisation d'un nouveau référendum. Enfin, les **conséquences économiques** pour le Royaume-Uni sont également imprévisibles, les experts ne s'étant pas prononcés d'une seule voix. Malgré la chute de la livre sterling dans les mois qui ont suivi le référendum de juin 2016 et une baisse du pouvoir d'achat des ménages depuis, l'économie britannique n'a pour le moment pas subi de profonds dommages... la sortie de l'Union européenne étant toute récente.

Le Royaume-Uni continuera d'appliquer les règles de l'UE au cours de l'année 2020, sans toutefois prendre part aux décisions communes. Ce laps de temps doit permettre aux deux parties de négocier leur future relation, en particulier un accord de commerce. Mais cette phase de transition apparaît particulièrement courte pour une telle négociation.

L'accord conclu en octobre 2019, et ratifié en 2020, reprend pour l'essentiel celui conclu avec Mme May en novembre 2018, que le parlement britannique avait plusieurs fois repoussé.

- L'Irlande du Nord forme avec l'UE une zone réglementaire, de sorte que la province britannique est alignée sur les normes européennes fixées dans le cadre du marché intérieur communautaire. Par contre, elle fait aussi partie de l'union douanière britannique, ce qui constitue une concession importante de l'Union européenne et de l'Irlande. Les contrôles, douaniers comme réglementaires, se feront, de ce fait, entre l'Irlande du Nord et la Grande-Bretagne. Il n'y aura donc pas de retour de la frontière entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande, membre de l'UE, ce qui est conforme à l'accord de paix dit du Vendredi saint (*The Good Friday Agreement*) du 10 avril 1998. En pratique, les produits de consommation immédiate – qui ne sont pas destinés à être transformés pour être ensuite exportés vers l'UE – ne seront soumis à aucune taxe, puisqu'ils restent sur le marché britannique. Les autres subiront les droits de douane qui s'appliquent aux pays tiers de l'UE, ce qui permettra de préserver le marché intérieur communautaire. Pour ce qui est de la TVA, point dur supplémentaire pour le DUP, c'est le régime britannique qui devrait s'appliquer à l'Irlande du Nord, avec les autorités douanières britanniques responsables de la collecte de la taxe aux frontières.
- En ce qui concerne la concurrence, l'environnement et le social, les Britanniques se sont engagés à aligner leur réglementation sur les règles européennes actuelles. Cette question sera essentielle dans la négociation du futur accord de coopération commerciale, ou de libre-échange, entre le Royaume Uni et l'UE. Certains partisans du Brexit rêvent, à l'inverse, d'une véritable « déréglementation » britannique, sur le modèle de la politique de Donald Trump aux USA, qui allège les contraintes environnementales.

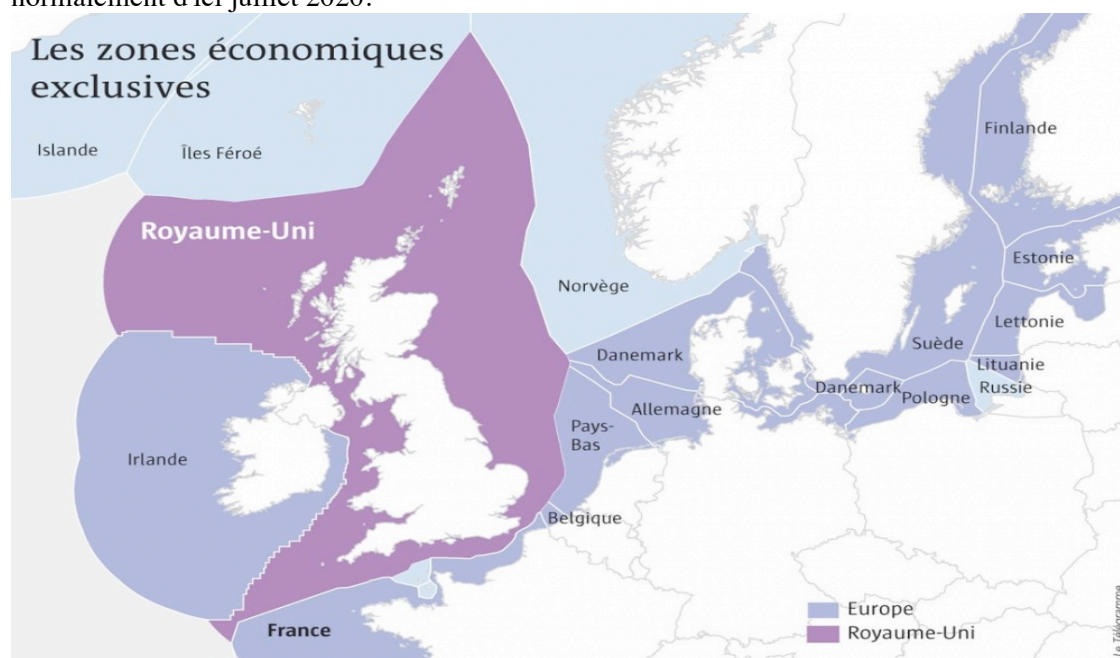
Brexit : quelles conséquences pour la pêche ?

Tout comme les agriculteurs, les pêcheurs britanniques ont massivement soutenu le Brexit dans l'idée de "reprendre le contrôle de leurs eaux territoriales", actuellement partagées avec leurs voisins européens où leur activité est abondante. Mais alors que la possibilité d'un "no deal" s'accroît à mesure que la date de sortie approche, l'UE prépare un secteur de la pêche fébrile à cette perspective et cherche à limiter la casse.

Sujet phare des partisans du Brexit pendant la campagne pour le référendum, le secteur de la pêche est un enjeu majeur pour le Royaume-Uni. Ce territoire îlien dispose, en effet, d'une importante zone maritime, mer territoriale et ZEE, et est ainsi, en 2017, le troisième plus gros pêcheur de l'UE (722 691 tonnes pêchées) derrière le Danemark (904 450), l'Espagne (902 162) et devant la France (529 340).

Tout comme les agriculteurs, les pêcheurs britanniques ont ainsi ardemment soutenu le Brexit, même en Irlande du Nord, qui s'est pourtant prononcée à 56% contre la sortie de l'UE. Pour Steeve Baratt, pêcheur à Ramsgate (Royaume-Uni), "on veut juste éviter ces réglementations européennes, on ne peut pas survivre avec, donc on n'a pas d'autres choix que de sortir et de continuer seul".

L'accord de sortie, arduement négocié par Theresa May avec Bruxelles mais rejeté par les députés britanniques le 15 janvier 2019, prévoit des solutions pour l'après-Brexit. Il maintiendrait, pendant une période temporaire, les conditions actuelles d'accès aux eaux territoriales des États membres et des limites de pêche. Le temps de négocier un accord spécifique sur la question sensible de la pêche, normalement d'ici juillet 2020.



(Le Télégramme, *Pêche et Brexit. Le bras de fer a débuté*, 15 juillet 2017,

<https://www.letelegramme.fr/economie/peche-et-brexit-le-bras-de-fer-a-debute-15-07-2017-11596789.php>)

Car à l'instar de la politique agricole commune (PAC), la politique européenne de la pêche (PCP) réglemente et organise le secteur halieutique depuis 1970. "Conçue pour gérer une ressource commune, elle donne à l'ensemble de la flotte de pêche européenne une égalité d'accès aux eaux et aux fonds de pêche de l'UE et permet aux pêcheurs de se faire une concurrence équitable", explique la Commission européenne. Cela signifie que les **zones économiques exclusives (ZEE)** des États membres, soit l'espace maritime sur lequel chaque État côtier exerce ses droits en matière d'exploitation et d'usage des ressources (200 miles nautiques depuis les côtes ou la moitié de la zone si elle est en concurrence avec un autre État côtier), sont **mises en commun** et accessibles à tous.

Dans un souci de préservation des stocks de poissons à long terme, la PCP prévoit également des **quotas** contraignants de pêche. Le volume des quotas (ou totaux admissibles de capture - TAC) pour les stocks en eaux profondes est défini tous les ans ou tous les deux ans par le Conseil des ministres de la pêche. *"Ils sont répartis entre les pays de l'UE sous la forme de quotas nationaux (...) distribués en appliquant un pourcentage différent par stock et par pays"*, précise la Commission. C'est « le principe de la stabilité relative », adopté avant l'entrée de l'Espagne dans la Communauté et ensuite conservée, afin de limiter les différends et d'encadrer les conflits.

La PCP limite donc la pêche britannique dans les eaux britanniques... au profit de ses concurrents européens. Pour autant, ce sont les Etats membres qui répartissent les quotas qui leur sont attribués, et la répartition effectuée par le gouvernement britannique est défavorable aux petits bateaux de pêche. Cette politique intégrée européenne est ainsi aisément responsable de tous les maux, sur pêche, concentration des entreprises, voir réchauffement climatique. Les pêcheurs d'outre-Manche veulent reprendre le contrôle de leurs eaux, très poissonneuses - près de 40 % des poissons dans l'UE y sont pêchés - mais exploitées par une bonne partie de leurs voisins européens. D'autant plus que les pêcheurs britanniques eux-mêmes s'aventurent peu chez leurs voisins : de 2011 à 2015, ils n'ont capturé que 90 000 tonnes de poissons en dehors de leurs eaux, loin des 760 000 tonnes prélevées par les Européens dans les eaux britanniques.

Il faut rappeler que la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM, signée à Montego Bay en Jamaïque en 1982 et entrée en vigueur en 1994, a prévu que la mer territoriale des Etats côtiers passait de 3 milles marins à 12 milles à partir des lignes de base, espace marin sous la souveraineté de l'Etat côtier, et a créé la Zone Économique Exclusive (ZEE), allant jusqu'à 200 milles marins des lignes de base. L'Etat côtier dispose de droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles. Ainsi, le Brexit constitue une situation nouvelle et ne peut être analysé comme un retour à la situation antérieure à 1973, l'adhésion du Royaume-Uni à la Communauté européenne, quand la mer territoriale était limitée à 3 milles et les droits de pêche largement ouverts en haute mer. Comment comparer ce qui est très différent ?

Theresa May avait promis que le Royaume-Uni quitterait la PCP lorsque le Brexit serait effectif et « négocierait en tant qu'Etat côtier indépendant l'accès à ses eaux territoriales et à sa ZEE », comme le fait actuellement l'UE avec les pays tiers.

Les marins écossais notamment souhaitent se réserver la pêche dans la ZEE britannique, sans actuellement disposer des navires de pêche nécessaires, ni de la main d'œuvre. Il reste 12 000 pêcheurs au Royaume-Uni, représentant 0,5 % du produit intérieur brut. Des investissements en nouveaux navires de pêche britanniques sont-ils envisageables, avec quels investisseurs ? Il semble qu'il faille, encore plus que maintenant, envisager un recours à de la main d'œuvre internationale,¹ alors même que le Brexit a aussi pour but d'encadrer la politique migratoire du Royaume-Uni, qui n'a jamais participé aux accords Schengen. Il existe là un paradoxe, déjà présent et susceptible de prendre de l'ampleur².

Inquiétudes européennes

Près de 40 ans après l'instauration de la PCP, et la mise en commun des ZEE des Etats membres, pour l'accès aux ressources, les pêcheurs européens sont maintenant dépendants de leur accès aux eaux britanniques. 30 % des captures françaises sont effectuées, dont 50 % pour les pêcheurs bretons et 75 % pour les Hauts-de-France, selon le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins

¹ Deux chalutiers coquilliers britanniques ont fait escale à Portsmouth, en décembre 2017, en raison d'un accident du travail grave subi par un marin : neuf marins non européens étaient à bord, ghanéens, indiens et sri lankais ; ces marins ne pouvaient débarquer, effectuaient un très grand nombre d'heures de travail, pour 850 à 950 livres par mois (autour de 1 000 euros), sans aucune protection sociale, en recourant à des visas de transit : Le Marin, 21 décembre 2017, p. 23. De telles situations ont été dénoncées en Irlande et Ecosse notamment.

² J.P. BEURIER et P. CHAUMETTE, « 50 ans de Droit de la Mer et de Droit Maritime - 50 ans de Droits Maritimes », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, Tome XXXVI, 2018, pp. 17-50 (accessible : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02398909/document>).

(CNPMEM). Avec la Normandie, ces deux régions représentent 75 % du secteur halieutique français pour un chiffre d'affaires de 110 millions d'euros réalisé dans les eaux britanniques en 2017. La pêche (et l'aquaculture), c'est aussi 166 000 emplois directs dans l'Union européenne dont plus de 40 000 en Espagne et près de 23 000 en France (2017). En France, on pêche le lieu noir à 92% et le hareng à 74% dans les eaux britanniques. La future sortie du Royaume-Uni de l'UE a donc de quoi inquiéter les pêcheurs français, mais également néerlandais, danois ou encore espagnols qui ont leurs habitudes dans les immenses eaux britanniques. Plusieurs organisations de pêche, dont le CNPMEM, se sont même rassemblées dans l'EUFA (European Fisheries Alliance) qui défend les intérêts des flottes européennes auprès de l'équipe de négociateurs européens.

Des difficultés particulières seront liées au statut des îles anglo-normandes Jersey et Guernesey, qui sont liées au Royaume-Uni, mais ne faisaient pas partie de l'Union européenne. Les relations avec Jersey ont donné lieu à la signature en 2000 des accords sur la baise de Granville. Par contre, les eaux de Guernesey, Sercq et Aurigny, ne faisaient pas partie du territoire marin du Royaume Uni, intégré dans la Communauté européenne. Les accès des pêcheurs français aux 6-12 milles sont fondés sur la Convention de Londres de 1964, dénoncée par le Royaume Uni, expirant le 31 janvier 2020 avec l'entrée en vigueur du Brexit. Même si les eaux de Guernesey sont poissonneuses, au bord de la fosse des Casquets, elles ne représentent que 5 % du chiffre d'affaires des marins-pêcheurs qui s'y rendent. 130 bateaux français y sont passés en 2018, dont une trentaine seulement en janvier et février. Le 1^{er} février 2020, les autorités de Guernesey ont donc provisoirement interdit l'accès des navires français, le temps de mettre en place administrativement des autorisations individuelles, des licences. L'accès à ces eaux sera maintenu jusqu'à la fin de l'année 2020.

Ce que l'accord de sortie prévoit.

L'accès aux eaux britanniques et les droits de pêche ne sont pas les seules facettes de la question. L'autre facette est celle de l'accès au marché européen : actuellement près de 50 % des captures britanniques sont vendues sur le marché européen, en dépit des *Fish and chips*. Si l'on imagine que les britanniques pourraient pêcher plus, il est peu vraisemblable qu'ils consomment ce surplus ils devront donc l'exporter à l'international ou dans l'Union européenne. Quel accord est donc envisageable avec un Royaume-Uni, devenu Etat tiers de l'Union européenne ?³

La déclaration politique qui encadre les négociations autour de la future relation prévoit de conclure un accord sur la pêche avant le 1^{er} juillet 2020. Ce "*afin qu'il soit en place à temps pour permettre de déterminer les possibilités de pêche [les quotas] pour la première année suivant la période de transition [2021]*". Le point de convergence pourrait venir du fait que 75% des poissons pêchés par les Britanniques sont écoulés de l'autre côté de la Manche et circulent librement grâce au marché unique européen. Comment relier accès des britanniques au marché unique pour les produits de la pêche et accès des européens aux eaux britanniques ? Comme le prévoit la déclaration politique UE/Royaume-Uni, un accord indépendant sur la pêche sera nécessaire pour établir les relations entre le Royaume-Uni et l'UE-27 concernant la pêche.

L'accord serait complété par des protocoles supplémentaires, dont un protocole établissant les possibilités de pêche; leur répartition, en tenant compte des prises historiques ; la nécessité de minimiser les difficultés pour les deux parties au cas où les possibilités de pêche diminueraient ; et l'objectif d'atteindre un équilibre satisfaisant entre les possibilités de pêche dans les eaux concernées des parties. Ce protocole pourrait être basé - bien qu'il soit négocié au niveau international - sur la

³ J.M. SOBRINO HEREDIA and G.A. OANTA "The sustainable Fisheries Partnership Agreements of the European Union and the Objectives of the Common Fisheries Policy: Fisheries and/or Development?", *Spanish Yearbook of International Law*, 2016, pp. 61-85 – J.M. SOBRINO HEREDIA, "Common Fisheries Policy and BREXIT - Legal framework for governance", Research for PECH Committee European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, June 2017, 44p.

Research for PECH Committee European Parliament, "Trade and economic related issues – Resources and fisheries", June 2017, 144p.

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601981/IPOL_STU\(2017\)601981_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601981/IPOL_STU(2017)601981_EN.pdf)

réglementation européenne en la matière. Un protocole commercial devrait porter sur le commerce des produits de la pêche, comprenant une clause similaire au Protocole n° 34 des traités sur le Groenland, liant l'accès au marché à l'accès aux ressources. Un protocole contenant des procédures de règlement des différends ou un renvoi à un accord international entre l'UE et le Royaume-Uni sur le règlement des différends mécanismes s'impose.

La situation particulière de **Gibraltar**, sujet de tensions entre le Royaume-Uni et l'Espagne, pourrait compliquer la négociation des accords de pêche même. L'Union européenne entend exclure de tout accord, de pêche ou de commerce, cette enclave britannique tant que les discussions bilatérales entre Madrid et Londres n'ont pas abouti. Il s'agit d'une question particulière, mais très sensible, comme l'a été depuis 2016 l'Irlande du Nord.

Brexit : Les impacts sur le transport maritime et les ports⁴

Les navires battant pavillon britannique, n'étant plus « communautaires », vont-ils perdre le droit d'effectuer du **cabotage** entre deux ports européens ?

Le droit de cabotage est la possibilité pour un armateur exploitant des navires battant pavillon d'un Etat de fournir des services de transport maritime à l'intérieur d'un autre Etat. Les navires battant pavillon britannique ne disposeront plus d'un droit de cabotage en France. L'article 257 du code des douanes dispose en effet que le cabotage en France est réservé aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de l'Union Européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, et immatriculés dans un de ces Etats. Il devrait en aller de même dans les autres Etats membres.

Le Royaume-Uni n'a pas adopté de réservation de trafic concernant le **cabotage** dans ses eaux. Les navires battant pavillon français (ou d'autres Etats membres) disposeront donc toujours d'un droit de cabotage au Royaume-Uni. Néanmoins, ce droit ne sera plus garanti par le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime) et pourrait dès lors être remis en cause par une future législation britannique.

Des questions se posent sur la **reconnaissance des brevets maritimes** délivrés par le Royaume-Uni, par les Etats membres de l'Union européenne.

À partir de la date de retrait, une procédure de demande de reconnaissance mutuelle des brevets délivrés par le Royaume-Uni devra être ouverte par les Etats membres de l'Union européenne auprès de la Commission européenne. Une fois cette procédure ouverte et validée, les détenteurs de brevets délivrés par le Royaume-Uni pourront se voir délivrer des visas de reconnaissance pour exercer leurs fonctions sur des navires battant pavillon des Etats membres de l'Union européenne. Les demandes de visas de reconnaissance des brevets délivrés par des Etats de l'Union européenne après la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne devront être adressées par les marins ou les armateurs au Royaume-Uni pour naviguer sous son pavillon.

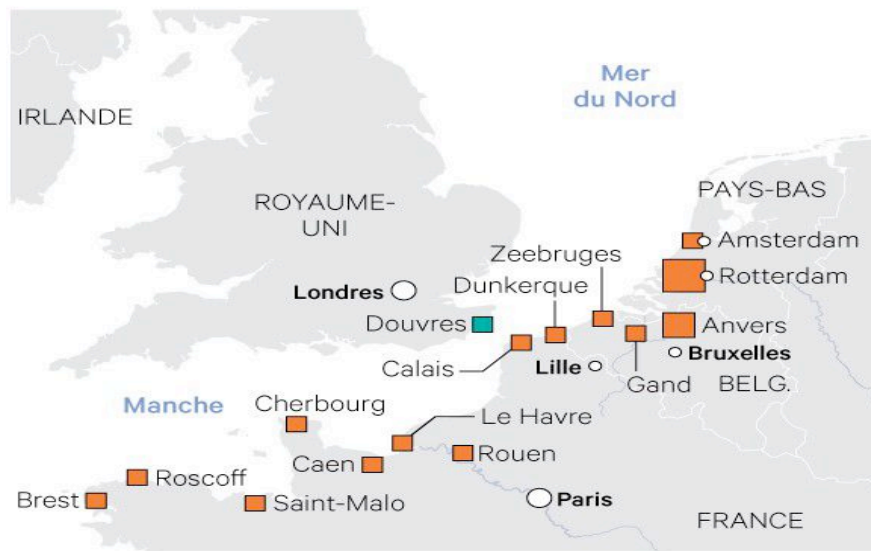
Les ports français sont parmi les principaux points d'échanges de marchandises et de passagers à destination et en provenance du Royaume-Uni et ils le resteront après le Brexit, quel que soit le scénario de sortie. Ils se préparent au Brexit en coopération notamment avec les autorités publiques pour mettre en place les infrastructures physiques et numériques et accueillir les nouveaux services de contrôles qui seront nécessaires. Les ports, les collectivités, les services chargés des contrôles : douanes, services vétérinaires et sanitaires, police aux frontières et les compagnies maritimes ont pour objectif commun que le passage portuaire s'effectue au mieux, à l'importation comme à l'exportation. Pour que l'embarquement ou le débarquement au sein des ports français soit le plus fluide possible, il est conseillé aux professionnels et aux particuliers qui envisagent un échange avec le Royaume-Uni d'anticiper le plus possible les démarches préalables à effectuer.

⁴ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/brexit-impacts-sur-transport-maritime-et-ports>

Le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne sans accord aurait pour conséquence directe le rétablissement des contrôles sanitaires, phytosanitaires, douaniers et de police aux frontières. Une ordonnance et un décret publiés au Journal officiel du 24 janvier 2019 permettent d'adapter temporairement certaines procédures d'autorisations dans les domaines de l'urbanisme, de l'environnement, de la préservation du patrimoine, de la commande publique et de la gouvernance des ports, afin de permettre la mise en place des installations nécessaires permettant d'effectuer ces contrôles aux frontières à compter de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Cette question est renvoyée à l'année 2021.

Il convient de noter que ces dispositions n'ont été prises que pour des aménagements en urgence afin de réaliser les contrôles non effectués jusqu'à présent sur les échanges de personnes et de marchandises avec le Royaume-Uni et qui seraient requis par l'hypothèse d'une sortie sans accord. Tout autre aménagement se voit appliquer les règles courantes en vigueur.

Les principaux ports concernés par le Brexit



« LES ÉCHOS »

(Les échos, *Brexit : les eurodéputés volent au secours des ports français*, 10 janvier 2019, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/brexit-les-eurodeputes-volent-au-secours-des-ports-francais-368950>)

Brexit : L'impact sur les corridors maritimes et les ports français⁵

Dans l'éventualité d'une absence d'accord de retrait entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, le Brexit nécessiterait une réorientation des routes maritimes entre l'Irlande et l'Europe continentale car, aujourd'hui, elles passent majoritairement par les ports britanniques.

Le pilier maritime du Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T, sous le vocable "autoroutes de la mer") créé un espace européen de transport maritime sans barrière connecté aux autres réseaux de transport européens. En cas de Brexit sans accord, le Royaume-Uni ne sera donc plus membre du corridor "Mer du Nord-Méditerranée", celui-ci sera alors coupé en deux.

Le 1er août 2018, la Commission européenne a proposé un projet de règlement visant à assurer la desserte de l'Irlande en direction des seuls ports belges et néerlandais (excluant les ports de Brest et de Roscoff, pourtant les plus proches de l'Irlande). Le 6 décembre 2018, la Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale a publié en urgence un rapport d'information sur les corridors maritimes. Elle a également adopté une proposition de résolution européenne. Le Sénat a publié un rapport le 30 novembre 2018 sur le même sujet.

⁵ <https://vie-publique.fr/en-bref/20087-brexit-limpact-sur-les-corridors-maritimes-et-les-ports-francais>

La France demandait, notamment, l'inscription des ports de Calais, du Havre et de Dunkerque au corridor "Mer du Nord-Méditerranée" et les ports de Brest, Roscoff, Nantes Saint-Nazaire, Saint-Malo, Cherbourg, Caen, Le Havre, Rouen, Paris et Boulogne au corridor Atlantique.

Le 10 janvier 2019, la Commission des transports du Parlement européen a adopté le rapport de la députée Karima Delli. Les amendements inscrits pour modifier la proposition de la Commission intègrent les demandes françaises.

Réseau transeuropéen de transport



Service Analyse Spatiale – Région Provence-Alpes-Côte d’Azur (PACA) - 2012

Des enjeux économiques importants

L'enjeu financier est de taille. Afin de pouvoir bénéficier de subventions européennes via le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les ports doivent être expressément intégrés aux réseaux transeuropéens de transport. Ces subventions représentent près de 26 milliards d'euros sur la période 2014-2020. Ces financements devraient être complétés par l'instauration d'un fonds d'urgence destiné à combler d'éventuelles pertes de trafic liées aux nouveaux tarifs douaniers et à l'augmentation des temps de contrôle des marchandises dès l'instauration d'une nouvelle frontière avec le Royaume-Uni. On estime à un million le nombre de camions transitant chaque année entre l'Irlande et le Royaume-Uni.

Des négociations plus que difficiles.

Le 24 avril 2020, Bruxelles, par l'intermédiaire de Michel Barnier énumérait « quatre thèmes de déception ».

Le premier, le « *level playing field* [harmonisation réglementaire] », base de la « *meilleure relation* » entre deux parties souveraines, certes, mais qui ne peut être déséquilibrée au profit de la plus petite (le Royaume-Uni), laquelle devrait se rendre compte, a-t-il sous-entendu, qu'il y va de son accès à un marché de 450 millions de consommateurs. Londres refusait de s'engager à s'aligner sur certaines normes européennes (droit du travail, fiscalité, environnement), bien que Bruxelles en fasse une condition nécessaire d'accès à son marché intérieur.

Deuxième sujet : la gouvernance globale de la relation future : les négociateurs britanniques refusaient l'adhésion à la Convention européenne des droits de l'homme et, plus encore, la reconnaissance du rôle de la Cour européenne de des Droits de l'Homme.

Troisième « déception » : aucune garantie ferme de Londres quant à la coopération judiciaire et pénale ou la libre circulation des personnes.

Enfin, les parties n'ont fait aucun progrès sur la pêche, sujet extrêmement sensible, pour lequel Londres n'a déposé aucune proposition, contrairement aux Européens. Or, « *il n'y aura en aucun cas*

un partenariat économique durable sans accord sur ce point, c'est clair comme de l'eau de roche », a précisé Michel Barnier.

Dans un communiqué publié vendredi 24 avril, Downing Street campait sur les positions sans concession adoptées par Boris Johnson début 2020 : « *Nous ne parviendrons à aucun progrès concernant l'harmonisation réglementaire et la gouvernance de l'accord tant que l'UE persistera dans son insistance à imposer des conditions au Royaume-Uni qu'elle n'impose pas dans le cadre d'autres accords commerciaux et qui ne tiennent pas compte du fait que [notre pays] a quitté l'UE et est indépendant.* » Et, concernant la pêche, « *nous ne pourrons avancer que si la réalité selon laquelle le Royaume-Uni doit pouvoir retrouver le contrôle de ses eaux territoriales à la fin de l'année est reconnue* ».