



1. L'EVOLUTION DES NEGOCIATIONS

A BRUXELLES

Etat des lieux des négociations : l'Irlande demeure le point d'achoppement majeur

Le 18 septembre, le négociateur en chef pour le Brexit, Michel Barnier, a présenté aux ministres des Affaires européennes des 27 l'état des lieux des négociations de sortie. Il a déclaré :

« Nous sommes dans la dernière ligne droite de cette négociation. Depuis la dernière réunion du Conseil des affaires générales le 20 juillet, nous avons progressé sur certains sujets de la séparation, du retrait ordonné, comme Euratom, les procédures de coopération judiciaire en cours ou encore la protection des données personnelles échangées avant la fin de la transition. Mais nous devons encore trouver un accord sur deux chapitres importants :

- La gouvernance de l'accord de retrait, qui doit être crédible pour que l'accord lui-même soit solide ;
- Les 3000 indications géographiques actuellement protégées dans les 28 pays de l'Union [...]. Le Brexit ne peut pas, ne doit pas conduire à une perte des droits de propriété intellectuelle qui s'attachent à ces indications géographiques.

Nous devons aussi avancer maintenant de manière décisive sur la question irlandaise. Notre proposition de « filet de sécurité » pour l'Irlande et l'Irlande du Nord est sur la table depuis février. Il s'agit d'une police d'assurance visant à éviter une « frontière dure » entre l'Irlande et l'Irlande du Nord, quelles que soient les relations futures. Elle reflète notre accord avec le Royaume-Uni en décembre 2017, confirmé par la Première ministre Theresa May dans sa lettre au président Tusk en mars. Nous sommes prêts à améliorer cette proposition.

Les travaux du côté de l'UE sont en cours :

- Nous sommes en train de préciser quelles marchandises arrivant en Irlande du Nord en provenance du reste du Royaume-Uni devraient être vérifiées et où, quand et par qui ces vérifications pourraient être effectuées.
- Nous pouvons également préciser que la plupart des contrôles peuvent être effectués à l'extérieur de la frontière, dans les locaux de l'entreprise ou sur le marché.
- Nous devons dédramatiser les contrôles nécessaires résultant de la décision du Royaume-Uni de quitter l'Union européenne, de son marché unique et de son union douanière.

Ce dont nous avons besoin dans l'Accord de Retrait, c'est d'un « filet de sécurité » juridiquement opérationnel qui respecte pleinement l'intégrité territoriale du Royaume-Uni. Ce « filet de sécurité ne s'appliquera que si et jusqu'à ce qu'une solution meilleure soit trouvée, dans le contexte de nos relations futures. »

Michel Barnier a rappelé que le Conseil européen d'octobre (réunion des chefs d'Etat ou de gouvernement) serait « le moment de vérité », « C'est le moment où nous verrons si un accord est à notre portée, comme je l'espère et comme nous y travaillons. »

Les propositions Britanniques sur la future relation rejetées par les Vingt-Sept à Salzbourg,

Le 19 et 20 septembre, les chefs d'État ou de gouvernement se sont réunis à l'occasion de la réunion informelle à Salzbourg pour discuter de la sécurité intérieure, des migrations et du Brexit. Ce fut l'occasion d'évaluer les progrès réalisés dans les négociations avec le Royaume-Uni et de débattre de la voie à suivre. Selon la Présidence autrichienne, « les 27 dirigeants ont réaffirmé qu'ils étaient pleinement unis et se sont mis d'accord :

- Sur le fait qu'il n'y aura pas d'accord de retrait sans une solution de dernier recours à la question irlandaise qui soit solide, opérationnelle et juridiquement contraignante
- Sur la nécessité d'avoir une déclaration politique commune qui fournit la plus grande clarté possible sur les relations futures
- Sur le calendrier des négociations à venir. »

A l'issue de la réunion, le Président du Conseil européen, Donald Tusk a déclaré « le cadre des relations économiques tel qu'il est proposé ne fonctionnera pas, ne serait-ce que parce qu'il saperait les fondements du marché intérieur. » Il a ajouté « le Conseil européen d'octobre sera le moment de vérité pour les négociations sur le Brexit. En octobre, nous espérons obtenir le maximum de progrès et de résultats lors des négociations sur le Brexit. Nous déciderons alors si les conditions sont réunies pour convoquer un sommet extraordinaire en novembre afin de finaliser et formaliser l'accord. »

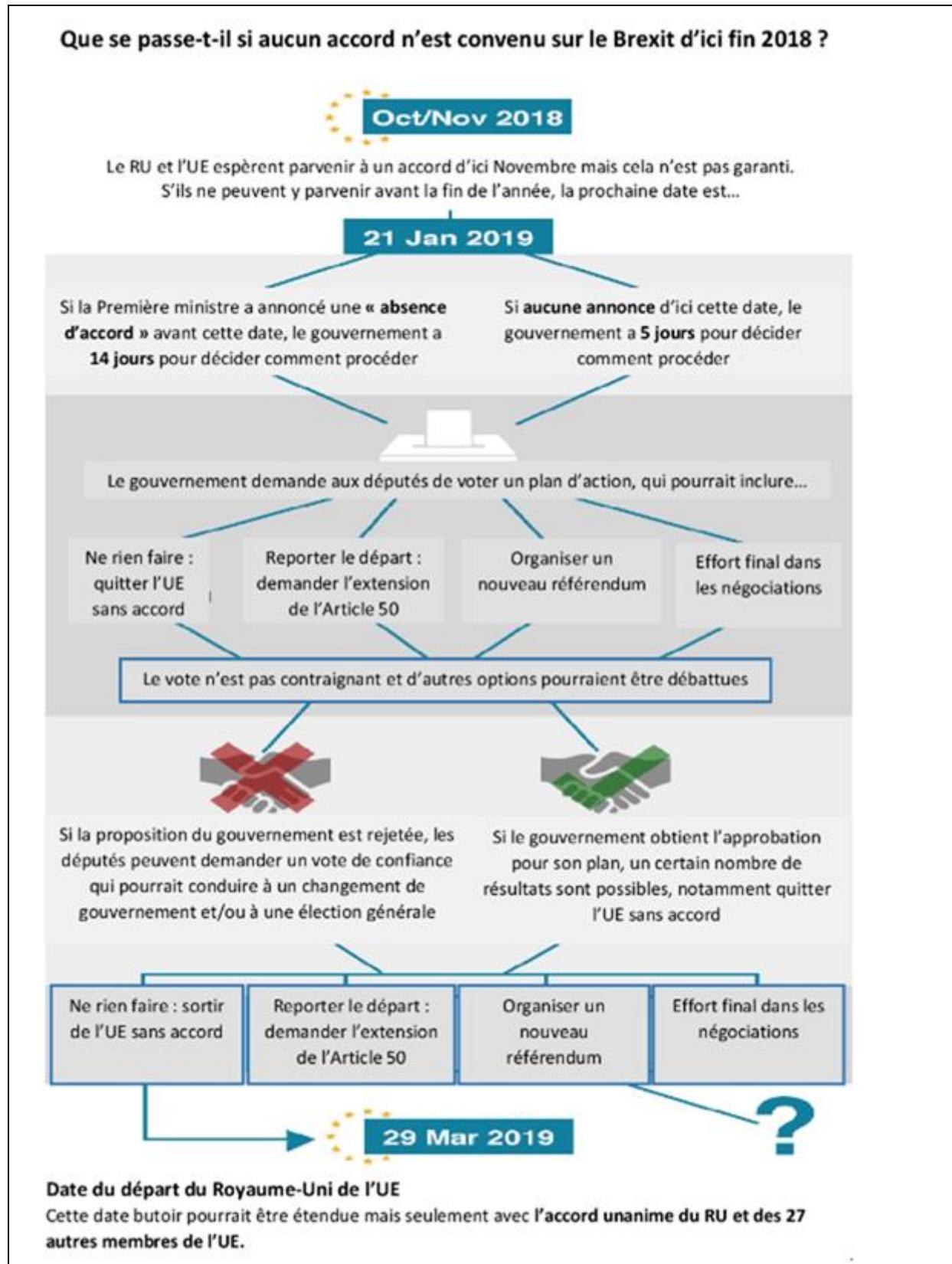
En réponse, la Première ministre britannique Theresa May a déclaré le 21 septembre : « Nous sommes dans une impasse. Il est inacceptable de rejeter la proposition de l'autre partie sans explication détaillée et sans contre-proposition. » La Première ministre continue à soutenir sans ciller les propositions de son Livre blanc sur la future relation. Celui-ci demeure selon elle « la meilleure manière de protéger les emplois ici [au Royaume-Uni] et en Europe » tout en évitant le retour d'une « frontière physique » entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande. Elle continue également à rejeter la solution « filet de sécurité » proposée par l'Union européenne et consistant à garantir un alignement réglementaire de l'Irlande du Nord sur l'Union européenne faute d'autre accord. « Comme je l'ai dit aux dirigeants européens, aucune des deux parties ne devrait demander l'inacceptable à l'autre. Nous ne pouvons accepter quoi que ce soit qui menacerait l'intégrité de notre royaume ». « Nous avons désormais besoin d'entendre de la part de l'Union européenne ce que sont les vrais problèmes et les alternatives qu'ils proposent. D'ici là, nous ne pourrons faire aucun progrès. »

Donald Tusk a répondu que les dirigeants européens avaient traité les propositions avec « un grand sérieux » et dit qu'elles étaient « un pas dans la bonne direction. » Il a ajouté « Tout en comprenant la logique des négociations, je demeure convaincu qu'un compromis, qui soit bon pour tout le monde, reste possible. Je dis ces mots en tant qu'ami proche du Royaume-Uni et réel admirateur de la Première ministre May. »

La Commission pourrait proposer une ébauche sur la future relation le 10 octobre

L'ébauche d'un partenariat avec la Grande-Bretagne figure au programme du collège des Commissaires du 10 octobre. Ce texte devrait déterminer les contours du futur accord commercial entre l'UE et le Royaume-Uni et permettre d'élaborer la déclaration politique qui sera adossée à l'accord de retrait. Une seconde communication sur la préparation au retrait du Royaume-Uni devrait également être publiée ce jour.

Infographie : Que se passerait-il si aucun accord n'est convenu sur le Brexit d'ici la fin 2018 ? Traduit de l'infographie de la BBC



AU ROYAUME-UNI

Les anti Brexit demandent à la Cour de Justice de statuer sur la possibilité de stopper le Brexit

Le 21 septembre, un groupe britannique trans-partisan de personnalités politiques anti-Brexit souhaitant connaître la procédure juridique pour stopper le Brexit a remporté un jugement en appel à Edimbourg lui permettant de porter son affaire devant la Cour de Justice de l'Union européenne. Le groupe argumente que le Royaume-Uni devrait être en mesure de changer d'avis sur le Brexit sans requérir la permission des 27 autres membres de l'Union européenne. En cas de succès, leur cas pourrait renforcer le poids des députés dans toute tentative de maintenir le Royaume-Uni au sein de l'Union européenne une fois que les détails définitifs de ses conditions de départ seront connus. En effet, cela donnerait au Parlement le pouvoir de suspendre unilatéralement le Brexit s'il estimait qu'un accord final - ou une absence d'accord - était inacceptable, et ce même si le gouvernement souhaite quitter l'Union européenne malgré tout.

La question qui sera portée devant la Cour de justice de l'Union européenne devrait être : « Lorsqu'un État membre a notifié au Conseil européen son intention de se retirer de l'Union européenne, le droit de l'Union autorise-t-il la révocation de cette notification unilatéralement par l'État membre notifiant ? Et, dans l'affirmative, à quelles conditions et avec quel effet par rapport au fait que l'État membre reste au sein de l'Union européenne ? »

Le règlement de la facture de divorce conditionné à l'accord de sortie

Le 12 septembre, Theresa May a déclaré qu'elle recon sidererait son engagement à régler la facture de divorce du Royaume-Uni, estimée à 39 milliards de Livres (43,8 milliards d'euros), si le Royaume-Uni et l'Union européenne ne parvenaient pas à un accord. Interrogée par un député au Parlement britannique, elle a indiqué que « cette offre spécifique a été faite dans l'esprit de notre désir d'atteindre un accord avec l'Union européenne », dans l'éventualité d'une absence d'accord « les positions changeraient. » Cette information a été reprise le 13 septembre par Dominic Raab, ministre du Brexit. Selon lui, l'une des conséquences d'une sortie sans accord « c'est qu'évidemment, nous ne paierons pas la somme qui a été convenue dans le cadre de l'accord de retrait ». Le Royaume-Uni « reconnaîtra ses obligations strictement légales » mais le montant final qui sera payé sera « significativement plus bas » que celui fixé en décembre. Avant d'ajouter « Ce n'est ni une menace, ni un ultimatum, c'est un constat. Je ne dis rien que je n'ai pas dit dans la salle de négociation, et que je ne dirais pas directement à nos amis et partenaires de l'Union européenne, et je pense que cela est bien compris des deux côtés. »

Préparations britanniques à une absence d'accord

Entre le 13 et le 24 septembre, le gouvernement britannique a publié une série de cinquante documents d'orientation sur comment se préparer à l'hypothèse que le Royaume-Uni quitte l'Union européenne sans accord. Certains documents sont des mises à jour de documents précédemment publiés.

Documents consultables: <https://www.gov.uk/government/collections/how-to-prepare-if-the-uk-leaves-the-eu-with-no-deal>

Ces nouveaux documents touchent :

- Les programmes financés par l'UE (6 documents – Mécanisme pour l'interconnexion en Europe Energie ; FEDER ; FSE ; Coopération territoriale ; LIFE ; garanties du gouvernement ; Horizon 2020 ; aide humanitaire)
- Les transports et la conduite (6 documents – Sécurité aérienne ; sûreté aérienne ; conduire dans l'UE ; vols en provenance et à destination du Royaume-Uni ; opérer des services du bus et de car ; assurance pour les véhicules)
- L'agriculture (1 document – Manufacture et vente de fertilisants)
- Le traitement des dossiers en affaires civiles (1 document)

- Importation et exportation (4 documents – Acheter et vendre du bois ; transport routier commercial ; exporter des animaux ou des produits animaux ; importer et exporter des plantes)
- L'étiquetage des produits et leur sûreté (9 documents – nomination d'une personne ; produits du tabac ; produire et étiqueter des produits alimentaires ; protéger les indications géographiques pour les produits alimentaires et les boissons ; règlementer les produits chimiques REACH ; voyager avec une carte européenne d'arme à feu ; commerce sous le principe de reconnaissance mutuelle ; commerce de biens réglementés par la « nouvelle approche » ; homologation des véhicules)
- Règlementations des affaires (8 documents – accéder aux contrats du secteur public ; diffusion et vidéo à la demande droits d'auteur ; droits de la propriété intellectuelle ; examen des fusions et activité anticoncurrentielle ; brevets ; marques commerciales et design ; télécoms)
- Données personnelles et droits des consommateurs (1 document)
- Protéger l'environnement (4 documents – Normes d'émission industrielle (IED) ; rapport sur les émissions de CO2 des nouvelles voitures et vans ; maintenir les standards environnementaux ; utilisation et commerce des gaz fluorés et des substances détériorant l'ozone)
- Réglementer l'énergie (2 documents – générer de l'électricité bas carbone ; pétrole et gaz)
- La réglementation des médicaments et des équipements médicaux (6 documents – épreuves par lot ; sécurité du sang ; comment réglementer ; soumission d'informations réglementaires ; qualité et sûreté des organes ; commerce de précurseurs de drogue)
- La réglementation des médicaments vétérinaires (3 documents – systèmes informatiques médicaments vétérinaires ; enregistrement des médicaments vétérinaires ; réglementation des médicaments vétérinaires)
- Satellites et espace (1 document)
- Navigation (2 documents – exemption de notification de sécurité maritime ; reconnaissance des certificats de compétence)
- Voyager entre le Royaume-Uni et l'Union européenne (4 documents – Itinérance ; Voyager avec votre animal à l'étranger ; Zone de voyage commune ; voyager dans l'Union européenne avec un passeport britannique)

Les Travaillistes menacent de voter contre l'Accord de retrait

La Conférence du parti Travailliste s'est tenue du 23 au 26 septembre. Dans son discours, Jeremy Corbyn, le chef de file du Parti, a réitéré que ses députés s'opposeront à un Brexit sans accord et voteront contre tout accord conclu avec l'Union européenne qui aurait pour base le Livre blanc pour la future relation. Les Travaillistes soutiendront tout accord qui répond à ses six tests, notamment mise en place d'une union douanière, absence de frontière dure sur l'île d'Irlande, protection des emplois, des droits des travailleurs et des normes environnementales et sur la consommation. Cependant, selon un rapport du Parti, les six tests ne sont pas en bonne voie de conclusion : <http://labour.org.uk/wp-content/uploads/2018/09/Theresa-Mays-failed-Brexit-plan-STRICTLY-EMBARGOED-UNTIL-2230-Monday-24-September.pdf>. Jeremy Corbyn a également réclamé l'organisation d'élections législatives si jamais Theresa May n'arrivait pas à faire approuver son futur plan avec l'Union européenne.

Lors de la Conférence du parti Conservateur (du 30 septembre au 3 octobre), Theresa May a confirmé qu'elle continuerait à défendre le Livre Blanc pour la future relation.

La Première ministre écossaise demande un report du Brexit

Le 20 septembre, la Première ministre écossaise Nicola Sturgeon a demandé que la date du Brexit soit repoussée au-delà de mars 2019 si le Royaume-Uni n'a pas sécurisé un accord détaillé avec l'Union

européenne d'ici là. Autrement, « toutes les problématiques difficiles qui nous pas pu être résolues ces deux dernières années seront à traiter pendant la période de transition, donc à un point où le Royaume-Uni aura déjà quitté l'Union européenne. Cela me semble équivaloir à sauter d'une falaise avec les yeux bandés et à ne pas avoir la moindre idée de l'endroit où se trouve l'atterrissement. Et cela est à mon avis aussi inacceptable qu'une option sans accord. Donc si c'est le choix auquel la Chambre des Communes fait face, je pense qu'il est davantage dans l'intérêt du Royaume-Uni que l'Article 50 soit étendu pour que toutes les options alternatives puissent être correctement considérées plutôt que d'avoir le choix entre la poêle et le feu. » Le Parti indépendantiste écossais SNP est fermement opposé au Brexit, il n'a cependant pas encore donné son soutien à la campagne *People's Vote* en faveur d'un second référendum sur le contenu de l'Accord de retrait. Nicola Sturgeon a cependant déclaré que son Parti n'empêcherait pas un second vote d'avoir lieu et serait « heureux de discuter » avec les partisans de celui-ci. Avant d'ajouter : « Je pense que pour devenir une partisane enthousiaste de cette idée, il me faudrait avoir l'assurance que l'Ecosse ne se retrouvera tout simplement pas dans la même situation que la dernière fois – où l'Ecosse décide de rester mais le reste du Royaume-Uni vote pour partir et l'Ecosse finit par être emportée contre sa volonté. »

Le Parti unioniste prêt à faire chuter Theresa May sur la question de la frontière irlandaise

Le 2 octobre, les responsables du Parti unioniste d'Irlande du Nord (DUP) ont réaffirmé ne pas bluffer lorsqu'ils menacent de faire tomber le gouvernement si l'accord avec l'Union européenne maintient le « filet de sécurité » qui prévoit une frontière maritime entre la Grande Bretagne et l'île d'Irlande. Leurs 10 députés sont indispensables aux Conservateurs pour avoir la majorité aux Communes.

2. LE BREXIT ET APRES

Le gouvernement français présente une loi pour se préparer à une absence d'accord

Le 3 octobre, Nathalie Loiseau, la ministre chargée des Affaires européennes, a présenté au Conseil des ministres un projet de loi pour habiliter l'exécutif à prendre des ordonnances pour régler les problématiques liées à une sortie du Royaume-Uni sans accord. Le gouvernement espère ainsi anticiper et combler les vides juridiques qui pourraient être créés, notamment sur les droits à la retraite, la validité des diplômes et des licences professionnelles, la situation des citoyens. Le projet de loi devrait être présenté au Sénat le 5 novembre et à l'Assemblée nationale en décembre.

Le 2 octobre, le ministre des Comptes publics Gérald Darmanin a confirmé le renforcement des effectifs douaniers dans les ports des Hauts-de-France, jugeant nécessaire de se préparer « à un Brexit dur, un Brexit "hard", c'est-à-dire pas de lien juridique avec nos amis anglais ».

Le Royaume-Uni traitera les citoyens européens comme les autres immigrés après le Brexit

Le 2 octobre, Theresa May a annoncé de nouvelles règles en matière d'immigration. Celles-ci entreront en vigueur après le Brexit. Elles donneront la priorité aux travailleurs qualifiés en supprimant la libre-circulation des citoyens européens. Le gouvernement a ainsi déclaré dans un communiqué : « Quand nous quitterons [l'Union européenne], nous mettrons en place un système d'immigration qui met fin, une fois pour toute, à la libre circulation [des citoyens européens au Royaume-Uni]. Ce sera un système basé sur les compétences des travailleurs, et non sur leurs origines. Ce nouveau système permettra de réduire l'immigration des personnes peu qualifiées. Il mettra le Royaume-Uni sur la voie d'une immigration réduite à des niveaux viables, comme promis. » Ce nouveau système s'appuie sur les recommandations formulées par le Comité consultatif sur les migrations dans un rapport adressé au gouvernement et publié le 18 septembre. Le rapport recommandait d'élaborer un système d'immigration qui n'offre aucune préférence aux citoyens issus de l'Espace économique européen si la

question de l'immigration n'est pas intégrée aux négociations sur la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

La CBI (homologue britannique du MEDEF) a réagi en affirmant que cela créerait une pénurie de travailleurs dans les soins, la construction et l'hospitalité. Selon elle, « restreindre l'accès aux travailleurs dont le Royaume-Uni a besoin va à l'encontre du but recherché. » La Directrice générale de la CBI, Carolyn Fairbairn, a notamment déclaré « En rejetant l'importance des travailleurs peu qualifiés pour l'économie britannique, le gouvernement risque de nuire aux entreprises et au niveau de vie aujourd'hui et à l'avenir. » De plus, cela pourrait porter préjudice à l'Irlande du Nord (ce qui est également reconnu par le rapport du Comité consultatif) et affecter le domaine agro-alimentaire. La CBI appelle donc à repenser cette position, suggérant que les seuils de salaire, qui définissent le niveau de qualification d'un emploi, soient soumis à des variations régionales. Elle a également recommandé l'établissement d'une « Liste d'occupation insuffisante en Irlande du Nord » qui serait contrôlée par les ministres d'Irlande du Nord. Cela définirait une liste d'emplois en dehors des restrictions de migration habituelles. Une coupe de 50% dans l'immigration UE pourrait signifier qu'en 2041, l'économie sera 5% plus petite qu'elle ne l'aurait été sans cette coupe.

Un Livre Blanc sur l'immigration est toujours attendu à l'automne. Le projet de loi sur l'immigration devrait être présenté en 2019.

3. ECONOMIE ET ENTREPRISES

De l'impact du Brexit sur l'industrie automobile au Royaume-Uni

Mi-septembre, la fabrique Mini à Oxford a annoncé qu'elle fermerait pendant un mois fin mars après le Brexit pour minimiser les perturbations en cas de sortie sans accord. **BMW** a en effet décidé d'avancer la fermeture pour maintenance estivale de l'usine Mini au 1^{er} avril pour réduire toute « perturbation possible à court terme en approvisionnement en pièces. » La fabrique, implantée à Cowley dans la banlieue d'Oxford, produit 5000 voitures par semaines et des centaines de camion y arrivent chaque jour avec des pièces du monde entier, avec 60% de composants en provenance de l'Union européenne. BMW a ajouté « bien que nous pensons que ce scénario du pire est un résultat peu probable, nous devons nous préparer à son éventualité. » BMW a confirmé rester engagé à ses opérations au Royaume-Uni (l'usine d'Oxford emploie 4500 personnes), la maintenance d'avril servira notamment à préparer l'usine pour fabriquer la nouvelle Mini électrique.

En parallèle, le vice-président **d'Honda Europe**, Ian Howells, a mis en garde contre le potentiel coût d'un Brexit sans accord pour sa compagnie : « En termes d'administration, nous examinerions probablement quelque chose comme une soixantaine de milliers de documents supplémentaires que nous aurons à fournir pour les produits en provenance et à destination de l'Europe. Et clairement, si nous nous retrouvions avec les tarifs de l'OMC, nous aurions environ 10% de coûts supplémentaires sur nos produits expédiés en Europe, ce qui représenterait certainement des dizaines de millions de Livres sterling. De même, lorsque nous considérons les composants qui proviennent d'Europe, cela pourrait coûter des dizaines de millions en termes de tarifs entrant au Royaume-Uni. Si nous expédions et sommes en concurrence avec un fabricant européen basé en Europe, il ne sera pas soumis à ces tarifs. Et au Royaume-Uni, le coût des composants constituera le principal fardeau supplémentaire que nous devrons répercuter sur nos clients britanniques. » Selon lui, la firme japonaise se prépare à une éventuelle sortie sans accord en stockant davantage de pièces qu'à l'ordinaire (l'usine ne stocke que la valeur d'une heure de composants pour maintenir ses prix bas et dépend de 350 camions de pièces en provenance du continent chaque jour) et en révisant son programme de production. Néanmoins, l'usine à Swindon fabriquant le modèle Civic pour le marché mondial, elle ne devrait pas être relocalisée. L'usine de Swindon emploie 3400 personnes.

La firme japonaise **Toyota** a également déclaré qu'elle suspendrait temporairement sa production à l'usine de Burnaston, près de Derby, si le Royaume-Uni quittait l'Union européenne sans accord. Marvin Cooke, Directeur général de Toyota à Burnaston, a ainsi déclaré « mon opinion est que si le Royaume-Uni sort de l'Union européenne fin mars, nous verrons la production s'arrêter dans nos usines. » En effet, la ligne de production fonctionne en flux tendu avec des pièces arrivant toutes les 37 minutes de fournisseurs au Royaume-Uni et dans l'Union européenne pour des voitures fabriquées à la demande. Il est impossible pour l'usine de Burnaston de stocker plus qu'un jour de production. Un arrêt des livraisons provoquera automatiquement un arrêt de la production. Si Toyota n'a pas été capable d'estimer combien de temps durerait l'arrêt, il considère qu'à long terme, les coûts ajoutés par le Brexit pourraient diminuer la compétitivité de l'usine et éventuellement coûter des emplois. L'usine de Burnaston, qui fabrique les Toyota Auris et Avensis, a produit près de 150 000 voitures l'année dernière, dont 90% ont été exportées dans le reste de l'Union européenne. Elle emploie plus de 2500 personnes.

De son côté, Ralf Speth de **Jaguar Land Rovers** a déclaré que si de « mauvaises décisions » étaient prises dans les négociations à Bruxelles cela pourrait conduire « au pire des temps » pour la compagnie. « Toute friction à la frontière met les affaires en péril » « Nous sommes fermement attachés au Royaume-Uni, c'est notre pays. Mais un Brexit dur coûtera plus de 1,2 milliard de Livres par an à Jaguar Land Rover - c'est effroyable, effacer nos bénéfices, détruire l'investissement dans l'autonomie zéro émission. » Il a précisé que si la productivité du Royaume-Uni continuait à se dégrader après le Brexit, il serait obligé de déplacer la production dans un pays où il est moins cher de fabriquer des voitures. Environ 25 000 personnes au Royaume-Uni dépendent directement ou indirectement du succès de la compagnie. Jaguar Land Rover a également décidé de faire des « ajustements temporaires » à ses programmes de production en passant la moitié des travailleurs de l'usine Castle Bromwich à Birmingham, soit 1000 personnes, à 3 jours par semaine au lieu de 5 d'octobre à Noël pour réduire la production.

Les consommateurs européens achètent pour environ 15 milliards d'euros de voiture faites au Royaume-Uni chaque année. Cela représente 53% des exportations de véhicules britanniques.

Le secrétaire d'Etat aux Affaires, Greg Clark a, pour sa part, déclaré que le Royaume-Uni « regretterait pour toujours » de perdre son statut de leader mondial dans la production automobile après le Brexit. Trouver un accord est, selon lui, nécessaire : « Nous devons avoir un accord... Nous voulons avoir le meilleur accord qui permette non seulement le succès présent d'être savouré mais également de saisir l'opportunité. [...] Nous devons absolument être capable de continuer ce qui a été un ensemble de chaînes d'approvisionnement à fort succès. »

Les Armateurs de France hostiles à la proposition de la Commission sur le nouveau tracé du corridor transeuropéen

La Commission a proposé le 1er août d'adapter le tracé du corridor transeuropéen reliant la Mer du Nord à la Méditerranée (et notamment l'Irlande et l'Ecosse au continent) en prévision de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Son idée est de promouvoir des liaisons maritimes directes pour éviter les futurs passages en douane à l'entrée et à la sortie du Royaume-Uni. Le tracé envisagé semble privilégier les ports belges et néerlandais. Les ports français seraient pénalisés. Les ports situés sur le réseau transeuropéen de transport (appelés RTE-T, ou TEN-T) sont en effet susceptibles de bénéficier de fonds européens pour leur développement.

En réaction, le 13 septembre, le président d'Armateurs de France a déclaré « Il est choquant que la Commission européenne, de manière arbitraire, retire aux ports français la capacité d'avoir la même compétitivité en matière d'investissements que ceux de Belgique et des Pays-Bas. Quelque 40 000 camions transitent déjà chaque année par Roscoff et Cherbourg à destination de l'Irlande. 200 000

remorques traversent également la Manche depuis Calais et Dunkerque à destination de l'Irlande via un port britannique. Ces 200 000 camions devront trouver d'autres routes maritimes pour éviter un double passage douanier annoncé par le commissaire européen en charge de la négociation du Brexit. C'est choquant que la Commission européenne n'ait tenu compte que du transport par containers ou en vrac et non du "roro" (un dispositif permettant de transporter les marchandises dans les remorques de camions). C'est choquant aussi que ce soient les lignes les plus courtes, donc celles dont l'empreinte environnementale est la plus faible qui soient retirées du corridor. »