

N° 429

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 avril 2019

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom du groupe de suivi sur le retrait du Royaume-Uni et sur la refondation de l'Union européenne (1) sur l'impact du Brexit sur la vie économique française : actes du colloque organisé au Sénat le 20 mars 2019,

Par MM. Jean BIZET et Christian CAMBON,

Sénateurs

(1) Ce groupe est composé de : MM. Christian Cambon et Jean Bizet, présidents ; MM. Pascal Allizard, Olivier Cadic, Gilbert-Luc Devinaz, Mme Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Jean-Noël Guérini, Benoît Huré, Mmes Gisèle Jourda, Fabienne Keller, MM. Claude Kern, Pierre Laurent, Ronan Le Gleut, Didier Marie, Pierre Médevielle, Mme Colette Mélot, MM. Ladislav Poniatowski, Simon Sutour, Jean-Marc Todeschini, Richard Yung.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
OUVERTURE	7
• M. Gérard LARCHER, Président du Sénat	7
• M. Jean BIZET, président de la commission des affaires européennes du Sénat.....	9
• M. Christian CAMBON, président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat.....	12
ETAT DES LIEUX : LA FRANCE EST-ELLE PRÊTE ?.....	15
• Mme Joëlle GARRIAUD-MAYLAM, Sénateur représentant les Français établis hors de France et membre du Conseil franco-britannique	15
• Mme Sandrine GAUDIN, Secrétaire générale des Affaires européennes (SGAE) et conseillère Europe du Premier ministre	16
• M. Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts-de-France.....	18
TABLE RONDE N° 1 : UN SÉISME ANNONCÉ	23
• Mme Catherine FOURNIER, Sénateur du Pas-de-Calais	23
• M. François GAUTHEY, Directeur général délégué de GetLink SE (Eurotunnel) ..	24
• M. Robert LAUNAY, vice-Président de Crystal Group	25
• M. Jean-Marc ROUÉ, Président de Brittany Ferries et Président d'Armateurs de France	26
• M. Marc MORTUREUX, Directeur général de la Plate-forme automobile (PFA)....	28
TABLE RONDE N° 2 : DES OPPORTUNITÉS À SAISIR ?.....	35
• M. Didier MARIE, Sénateur de Seine-Maritime	35
• M. Thierry DRILHON, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie franco-britannique	36
• M. Arnaud de BRESSON, Délégué général de Paris Europlace	37
• M. Christophe LECOURTIER, Directeur général de Business France.....	38
• M. Franck MARGAIN, Conseiller régional d'Île-de-France, Président de Paris Région Entreprises	39
CLÔTURE	41
• M. Jean-Baptiste LEMOYNE, Secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des Affaires étrangères	41

AVANT-PROPOS

1 000 jours après le référendum britannique sur l'appartenance à l'Union européenne, et à 10 jours de l'échéance théoriquement fixée pour cette sortie (29 mars 2019), **personne ne sait à quoi ressemblera « le jour d'après »**, celui d'une Union européenne sans le Royaume-Uni.

Depuis le vote britannique du 23 juin 2016, qu'il a déploré mais qu'il respecte, le Sénat n'a eu de cesse de mettre en garde contre les risques d'une sortie désordonnée du Royaume-Uni de l'Union européenne, qui viendrait ajouter la crise à la crise.

Le Brexit est à nos yeux **un non-sens économique et géostratégique, insuffisamment anticipé** par le gouvernement britannique. Il constitue également pour l'Union européenne une ardente obligation de repenser son action et de renforcer sa légitimité et son unité. Tout au long des négociations de sortie, les Vingt-Sept ont su maintenir une position cohérente et respectueuse des acquis de la construction européenne, alors que le Royaume-Uni peine à sortir d'une impasse politique qu'il a lui-même créée, et à concrétiser, près de trois ans après le référendum, sa sortie de l'Union européenne.

Le Sénat a mis en place en juin 2016, à la demande de son président, M. Gérard Larcher, un groupe de suivi sur le retrait du Royaume-Uni et la refondation de l'Union européenne. Cette structure, que nous présidons, est composée de 20 sénateurs issus des commissions des affaires étrangères et des affaires européennes. Le groupe de suivi a, depuis sa création, publié quatre rapports, étayés par des auditions menées à Paris et des déplacements à Berlin, Londres, Belfast, Dublin, Bruxelles et Strasbourg.

Un de nos rapports avait pour titre *Brexit : une course contre la montre*. Force est de constater que nous sommes aujourd'hui dans le temps additionnel, alors même qu'aucun progrès n'a été accompli en vue d'une sortie ordonnée du Royaume-Uni. L'hypothèse d'un désastreux retrait sans accord (*hard Brexit*) est chaque jour un peu plus crédible, avec le lot d'inconnues qu'elle comporte. La relation économique entre les deux pays voisins que sont la France et le Royaume-Uni en sera inévitablement affectée.

Les incertitudes fortes qui entourent les conditions de cette sortie sont susceptibles d'avoir de lourdes répercussions pour les acteurs économiques. C'est **pour éclairer les acteurs économiques et mesurer le degré de préparation** de la France au Brexit que nous avons souhaité organiser, le 20 mars dernier, un colloque au Sénat réunissant les acteurs des principaux secteurs concernés mais aussi les représentants des pouvoirs publics. L'ambition de ce colloque était de faire un point sur les risques induits par le *hard Brexit*, l'état de préparation des pouvoirs publics, quelques semaines après l'adoption par le Parlement d'une loi

habilitant le Gouvernement à prendre par ordonnances les mesures de contingence nécessaires, mais aussi de cerner les **bénéfices éventuels** que pourrait tirer notre pays de la réorientation des flux économiques induits par la sortie du Royaume-Uni du marché unique – en d’autres termes, le **Brexit est-il perdant-perdant ou peut-il être perdant-gagnant ?**

Il ressort de nos échanges une crainte légitime d’un **choc à court terme** pour les très petites entreprises mais aussi pour les entreprises de taille intermédiaire, confrontées à un renforcement des formalités douanières et au rétablissement de barrières non-tarifaires. Si des progrès ont été accomplis en matière de dématérialisation des procédures, la plupart des acteurs relèvent une insuffisante préparation des petites structures, des deux côtés de la Manche. Des solutions pragmatiques doivent être mises en œuvre. L’État doit également poursuivre son effort en termes de recrutement des personnels nécessaires et de création des infrastructures adaptées. L’objectif à atteindre reste celui du maintien d’une certaine fluidité entre nos deux pays, à même de garantir la continuité de nos échanges.

Cela étant, la sortie du Royaume-Uni de l’Union européenne ne doit pas seulement être vue sous l’angle d’un éventuel ralentissement économique. Elle constitue pour nos régions une occasion inestimable **de renforcer leur attractivité** et attirer entreprises et investissements. La France a une carte à jouer pour devenir la porte d’entrée du marché intérieur et développer ainsi de nouveaux partenariats avec les pays tiers, amenés à relocaliser leur activités jusqu’alors implantées au Royaume-Uni. Notre pays dispose d’atouts qu’il convient de valoriser et tout doit être mis en œuvre pour en développer d’autres. Nos régions l’ont déjà bien compris. Nous devons accompagner la dynamique qu’elles insufflent.

Le retrait du Royaume-Uni de l’Union européenne est donc tout à la fois porteur d’inconnues et d’espoir. Il ne signifie pas non plus la fin de la relation euro-britannique. Le « jour d’après » devra être aussi le premier jour consacré à la préservation et à la redéfinition de cette relation. Le Royaume-Uni reste un pays européen, son **apport à la stabilité du continent** doit être préservé en dépit de son choix de quitter l’Union européenne. Nous devons, dans ces conditions, œuvrer pour réinventer un dialogue et une coopération autour de thématiques clés comme la défense et la sécurité, réunissant un Royaume-Uni stabilisé et une Union européenne refondée.

Puissent ces travaux du Sénat contribuer à apporter un peu de clarté à une situation plus que confuse ! Et merci aux intervenants et aux personnes ayant participé –nombreuses- au colloque d’avoir contribué à nos travaux.

Jean BIZET, président de la commission des affaires européennes

Christian CAMBON, président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées

OUVERTURE

M. Gérard LARCHER, Président du Sénat

Je suis très heureux de vous accueillir aujourd'hui au Palais du Luxembourg pour ce colloque qui est organisé par le groupe de suivi du Sénat sur le retrait du Royaume-Uni et sur la refondation de l'Union européenne (UE), co-présidé par MM. Christian Cambon et par Jean Bizet. Ce colloque est intitulé « Brexit : le jour d'après », titre inspiré d'un film. Pour rester dans les références cinématographiques, il aurait pu s'intituler « le jour le plus long » ou « un jour sans fin ». Plus sérieusement, ce colloque tombe à point nommé, puisqu'à moins de dix jours de l'échéance du 29 mars fixée pour la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, l'incertitude n'a jamais été aussi grande. À l'approche de l'échéance du 29 mars, personne ne peut dire aujourd'hui avec certitude ce qui va se passer. Le résultat du referendum du 23 juin 2016 a été un choc pour l'Europe. Personnellement, je regrette le choix des Britanniques. Mais il faut en prendre acte. C'est la démocratie. Mais il traduit aussi l'usage un peu hasardeux de la procédure référendaire...

Le Sénat, en lien avec moi, a constitué un groupe de suivi afin d'étudier les modalités et les conséquences du retrait du Royaume-Uni et de proposer des pistes pour la refondation de l'Union européenne. Ce groupe de suivi, composé de vingt sénateurs représentant les différentes sensibilités politiques, a été d'abord co-présidé par les présidents Jean-Pierre Raffarin et Jean Bizet, puis par Christian Cambon et Jean Bizet. Depuis trois ans, ce groupe a procédé à de nombreuses auditions et a publié plusieurs rapports d'information sur le Brexit et sur la refondation de l'Union européenne. Je tiens à saluer ici la qualité du travail qu'il a réalisé. Je veux aussi rendre hommage au travail tout à fait exceptionnel réalisé par Michel Barnier en qualité de négociateur en chef de l'UE avec lequel les commissions et moi-même entretenons un dialogue régulier. Tout au long des négociations, il a su préserver l'intégrité du marché unique et l'unité des 27, ce qui est particulièrement remarquable en ces temps de tensions.

Cette négociation, fondée sur l'article 50 du traité, introduit pour le Traité de Lisbonne de 2009, est inédite. Pour la première fois depuis soixante ans, un État membre a décidé de quitter l'Union européenne. Sur la base de cet article, les négociations ont abouti à un accord de séparation permettant une « sortie ordonnée » du Royaume-Uni. Je pense au règlement financier, aux droits des trois millions de citoyens européens installés au Royaume-Uni et du million de ressortissants britanniques résidant sur le territoire européen. Cet accord de retrait garantit aussi l'absence de frontière physique en Irlande grâce à un mécanisme de filet de sécurité ou *backstop* et préserve

ainsi l'accord de paix du « Vendredi saint ». Cet accord de séparation a toutefois été rejeté à deux reprises par le Parlement britannique, une première fois le 15 janvier et une seconde fois le 12 mars dernier. La Chambre des Communes pourrait se prononcer une troisième fois prochainement. Je note que la Chambre haute, elle, avait pris davantage de recul. Compte tenu des « lignes rouges » britanniques, cet accord demeure cependant le seul accord possible et les 27 ont exclu toute renégociation. Le Parlement britannique s'est prononcé le 13 mars en faveur d'un report du Brexit. Comme vous le savez, l'article 50 du traité prévoit cette possibilité à la demande du Royaume-Uni et à l'unanimité des 27. Mais il faudra que le Royaume-Uni justifie les raisons de ce report. Ce sera le principal enjeu du Conseil européen des 21 et 22 mars. Un report au-delà du 30 juin 2019 entraînerait donc la participation aux élections européennes de mai prochain, ce qui serait pour le moins baroque pour un pays qui souhaite quitter l'Union européenne !

Dans ces conditions, l'hypothèse d'une sortie sans accord ne peut être exclue. Une telle solution serait une mauvaise nouvelle pour les 27, mais aussi et surtout pour le Royaume-Uni. Elle ne peut être totalement écartée et il est important de s'y préparer. Après un vote d'autorisation du Parlement français, le 17 janvier dernier, le Gouvernement a pris plusieurs ordonnances en cas de *hard Brexit*. Le Sénat sera particulièrement attentif à la poursuite de ces préparatifs. Je pense notamment aux douanes et à la fluidité des passages aux frontières, aux contrôles vétérinaires et phytosanitaires ou encore à la pêche. Je m'en suis entretenu avec la ministre chargée des affaires européennes. En tout état de cause, la réponse à l'impasse actuelle se trouve à Londres. La balle est dans le camp du Royaume-Uni car c'est lui qui a pris la décision de sortir de l'Union européenne.

Face au Brexit, l'Union européenne ne doit pas perdre pied. Elle doit sans délai se ressaisir, aller de l'avant et réinventer son avenir. L'Europe ne peut pas être prise en otage par le Brexit et les atermoiements de la classe politique britannique. Alors que l'Europe doit aujourd'hui faire face à des défis majeurs, elle ne peut pas faire preuve de nombrilisme. Un peu partout dans le monde, les idéaux de 1945 et de 1990 qui ont vu la liberté retrouvée et les murs tomber s'évanouissent. Le multilatéralisme s'érode et les populismes progressent, y compris en Europe. Les États-Unis, la Chine, la Russie semblent vouloir imposer leur vision géopolitique du monde. Depuis des années, l'Union n'a plus de réponse convaincante et collective aux difficultés que rencontrent ses citoyens, que ce soit la crise migratoire, la menace terroriste, la faible croissance, la persistance du chômage. Les institutions européennes apparaissent éloignées de leurs attentes. Il nous appartient de redonner à l'Union européenne un sens et son pouvoir mobilisateur, celui qui a permis une paix solide, celui qui a fondé la croissance et le progrès social pendant des années, celui qui a conduit nombre de pays à vouloir la rejoindre après 1989 et non à la quitter. Oui il faut rétablir la confiance si nous voulons que l'Union se dote de politiques en

faveur de la croissance et de l'emploi, du soutien à l'industrie et à la recherche ou de l'émergence de « champions » européens. L'intelligence artificielle et le numérique sont, en quelque sorte, la CECA d'hier !

Face au défi migratoire, nous devons réformer les accords de Dublin et de Schengen, harmoniser les règles d'asile et mener une politique européenne de l'immigration alliant coopération conditionnelle et fermeté avec les pays d'origine quant à leurs engagements en termes de réadmission. Les mesures préconisées ne dépendent pas de l'adoption de nouveaux traités ou de la mise en place de superstructures. Ne nous perdons pas dans des discussions institutionnelles : agissons dès à présent avec pragmatisme ! Les atouts de l'Union européenne sont nombreux. Il est nécessaire de les activer. Le couple franco-allemand doit demeurer le pilier de la construction européen. Nous l'avons redit hier, le Président du Bundesrat et moi-même. Ce couple s'est distendu. Il est impératif de relancer le moteur franco-allemand sans exclusive et en lien avec nos partenaires européens. Comme il l'a fait en 1958, notre pays doit associer le redressement économique et financier, l'engagement européen et la relance franco-allemande. C'est ainsi qu'il sera à la hauteur de ses responsabilités dans une Europe qui doit réagir et se donner de nouvelles chances. Dans cette Europe « réinventée », il sera indispensable de préserver des liens étroits avec le Royaume-Uni, qui reste un voisin et un partenaire pour la France et pour l'Europe. Je pense tout particulièrement à la politique étrangère et aux questions de sécurité et de défense sur lesquelles la France et le Royaume-Uni partagent des intérêts et des visions communes.

Comme le déclarait le Président Georges Pompidou le 15 mai 1972 à la veille de l'adhésion du Royaume-Uni à la Communauté économique européenne, *« la coopération franco-britannique devrait trouver un champ large et naturel de développement. Tout nous y pousse. D'abord la conscience enracinée de nos identités nationales, affirmées depuis des siècles. Ensuite une certaine conception de la civilisation et du mode de vie qui est aujourd'hui remise en question, mais dont nous devons préserver l'essentiel contre les dangers que recèle ce que l'on appelle le progrès »*. Ne la perdons pas !

Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite de fructueux travaux.

M. Jean BIZET, président de la commission des affaires européennes du Sénat

Je tiens d'abord à vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir bien voulu ouvrir ce colloque. Nous en sommes très honorés et particulièrement reconnaissants. Vous manifestez ainsi l'importance que vous accordez à la secousse que représenterait pour l'Union européenne, et pour notre pays qui en est l'un des membres, un retrait du Royaume-Uni. C'est d'ailleurs à votre initiative que le Sénat a constitué un groupe de suivi

de la décision prise par le peuple britannique lors du referendum du 23 juin 2016 de quitter l'Union.

L'Union européenne subit aujourd'hui des chocs extérieurs nombreux : vagues migratoires, terrorisme, guerre commerciale. Mais elle est également ébranlée par des secousses intérieures en raison du décrochage des opinions publiques par rapport au projet européen. Cette décision du peuple britannique prise il y a bientôt trois ans en est le symptôme le plus abouti et nous donne concrètement à voir le chaos qui nous guette si l'Europe venait à se disloquer. À l'approche de la date butoir du 29 mars 2019, qui doit voir le Royaume-Uni devenir un État tiers, donc extérieur à l'Union européenne, notre préoccupation est d'abord de court terme. Que se passera-t-il concrètement le lendemain du Brexit ? Comment la vie économique française sera-t-elle affectée ?

À ce stade d'incertitudes où nous sommes, il n'est pas simple de prédire quand interviendra le jour d'après le Brexit, ni même s'il aura lieu un jour. Durant la même semaine, le Parlement britannique a refusé d'endosser l'accord de retrait négocié avec l'Union européenne, puis refusé de sortir sans accord, avant de demander un report provisoire de la sortie du Royaume-Uni de l'Union. La Première ministre britannique Theresa May pourrait donner une dernière chance au Parlement britannique d'accepter l'accord de retrait, qu'il a déjà refusé par deux fois ces deux derniers mois. En tout cas de cause, le Royaume-Uni qui apparaît bien désuni s'en remet aux 27 États membres, dont seule une décision unanime au Conseil européen qui débute demain, pourrait éviter un *hard Brexit* le 29 mars. Quand bien même les 27 décidaient ensemble d'accorder ce report, dont la durée reste inconnue à ce stade, nul ne peut affirmer avec certitude quelle sera la suite de l'histoire. Sans savoir si nous sortirons un jour de ce mauvais rêve, il est de notre devoir d'anticiper toutes les fins possibles, y compris le scénario du pire.

Nous pouvons néanmoins nous réjouir. L'unité et la cohésion des 27 États membres n'ont pas été entamées tout au long de la difficile négociation de l'accord de retrait, menée par Michel Barnier, dont je ne peux pas manquer ici de saluer publiquement l'action. En outre, l'accord de retrait conclu en novembre dernier entre le Royaume-Uni et l'Union européenne respecte l'intégrité du marché unique et son fondement qui repose sur le caractère indissociable des quatre libertés de circulation à l'intérieur de ce marché : personnes, biens, services et capitaux. Telles étaient les exigences prioritaires que Jean-Pierre Raffarin et moi-même avons posées dès le début de l'année 2017 dans le premier rapport du groupe de suivi sénatorial sur le Brexit que nous coprésidions alors ensemble. Le Brexit n'a donc pas servi à ce jour de levier de déconstruction de l'Union européenne. C'est un très grand motif de satisfaction.

Pour autant, l'impasse dans laquelle se trouvent les Britanniques permet-elle d'apporter la preuve de la valeur ajoutée qui s'attache à

l'appartenance à l'Union européenne ? Rien n'est moins sûr et c'est là sans doute le plus grand défi qui reste à relever dans la perspective des prochaines élections européennes.

À plus court terme et plus prosaïquement, l'actualité commande de s'interroger sur l'impact concret qui sera ressenti de ce côté de la Manche, puisque la frontière entre notre pays et le Royaume-Uni deviendra celle de l'Union européenne avec cet État tiers dès le lendemain du Brexit. Le groupe sénatorial de suivi du Brexit ne pouvait manquer de faire le point à une semaine de cette échéance du 29 mars, sur ce qui attend nos acteurs économiques au lendemain du divorce.

Nous vous proposerons d'abord de faire un état des lieux sous l'angle à la fois régional et national afin de mesurer le niveau de préparation des pouvoirs publics à l'approche de la date fatidique. Cet état des lieux sera introduit par ma collègue Joëlle Garriaud-Maylam qui représente les Français établis hors de France, et qui est par ailleurs membre du Conseil franco-britannique et donc particulièrement au fait de ce sujet.

Puis nous donnerons la parole aux acteurs économiques. Certains sont très directement exposés par leur secteur d'activité ou par l'implantation géographique de leur activité. Je pense au secteur des transports par voie terrestre aussi bien que maritime. Mais de nombreuses autres activités économiques seront déstabilisées, particulièrement la pêche, mais aussi l'industrie, notamment l'industrie automobile. Nul n'ignore l'ambition des Britanniques, affichée au terme du séminaire gouvernemental de Chequers en juillet 2018 de trouver de nouveaux arrangements en matière de services et de numérique, permettant ainsi au Royaume-Uni d'appliquer ses propres règles et d'accroître ainsi sa compétitivité. Les grands acteurs français concernés témoigneront donc du séisme que risque de représenter pour eux le Brexit lors d'une première table-ronde qui sera animée par ma collègue Catherine Fournier, sénatrice du Pas-de-Calais, département qui est directement touché par le Brexit, au travers de ses ports.

Pourtant nous ne saurions nous résigner à ce que le Brexit ne soit qu'une opération perdante pour tous. Aussi avons-nous tenu à explorer aujourd'hui avec vous d'autres dimensions de cette rupture. Tout changement est porteur de nouveautés et présente un potentiel d'opportunités qui mérite d'être envisagé. Ce sera l'objet de notre deuxième table-ronde, dont mon collègue Didier Marie, sénateur de Seine-Maritime, sera le modérateur.

Mesdames et messieurs, au nom du groupe de suivi sur le retrait du Royaume-Uni et la refondation de l'Union européenne – dont plusieurs membres sont ici présents et je les en remercie –, je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue au Sénat. Permettez-moi aussi de remercier chacun des intervenants à ce colloque pour sa présence au Sénat cet après-midi. À présent, je laisse la parole à mon collègue Christian Cambon, président de la

commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées qui assure avec moi la présidence du groupe de suivi et qui donnera d'emblée à nos débats de cet après-midi une perspective géostratégique.

M. Christian CAMBON, président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat

Le Brexit est un non-sens dans la mondialisation. Le groupe de suivi constitué depuis deux ans par le Sénat, à l'initiative du président Gérard Larcher, l'a souligné à de multiples reprises. Nous en avons eu l'intuition dès l'annonce des résultats du referendum britannique du 23 juin 2016. Les événements sont venus, depuis lors, confirmer cette évidence. L'élection du président Trump aux États-Unis, les affirmations répétées de puissance de la Fédération de Russie et de la Chine ainsi que les crises multiples aux portes du continent européen devraient nous inciter plutôt à l'unité et non à la division. Alors que nous devrions être en train d'élaborer ensemble des stratégies tournées vers l'avenir, le Royaume-Uni a choisi de regarder vers son passé.

Le Brexit est d'abord un non-sens économique. Le Royaume-Uni a rejoint l'Union européenne pour le marché unique et pour l'union douanière, freinant pendant de nombreuses années la consolidation de l'Europe politique, notamment la mise en place d'une politique de sécurité et de défense commune. C'est ce grand marché que les Britanniques veulent quitter aujourd'hui en dépit de toute rationalité. Le Commonwealth est présenté par les partisans du Brexit comme un nouvel eldorado. Or il ne représente en réalité que 8,5 % des échanges du Royaume-Uni. Cette part n'a fait que reculer au cours des dernières décennies. Le Royaume-Uni s'est progressivement réorienté vers l'Union européenne avec laquelle il réalise aujourd'hui près de la moitié de son commerce. Alors que l'incertitude demeure sur les conditions du Brexit et sur les relations futures avec l'Union, le Royaume-Uni devra également renégocier une série d'accords commerciaux conclus ou en cours de négociation par l'Union européenne. Le Brexit n'a pas encore eu lieu, mais ses effets sur le plan économique se font déjà sentir. Il a déjà coûté 1,5 point de PIB au Royaume-Uni. En effet, il est nécessaire de rappeler que 1 000 milliards d'euros d'actifs de la City ont déjà été transférés vers le reste de l'Europe. La perte du passeport financier européen a des effets désastreux sur un secteur qui représente 20 % de l'économie britannique. Évidemment cette situation crée des opportunités de relocalisation en France et nous impose une stratégie d'attractivité. Mais ne nous méprenons pas. Le Brexit est une stratégie « perdant-perdant ». L'économie française en subira les conséquences. Sur la période 2016-2018, la décision du peuple britannique a déjà fait perdre 6 milliards d'euros aux exportateurs français. La dépréciation de la livre, le ralentissement de la croissance outre-Manche créent des conditions défavorables qui perdureront, même si l'accord de retrait négocié avec l'Union européenne finit par être voté *in extremis*, permettant le démarrage de la période de transition.

Le Brexit est ensuite un non-sens géostratégique. Le Royaume-Uni s'en rend compte en s'intéressant plus que jamais à la politique étrangère et de défense commune de l'Union, ce qui est l'un des nombreux paradoxes du Brexit. Les risques sont nombreux. En 2050, aucun État européen ne pèsera plus de 1 % de la population mondiale. Seule l'Allemagne fera encore partie des dix premières puissances économiques. À l'heure des États continents et alors que le centre de gravité des relations internationales se déplace inexorablement vers le Pacifique, l'Europe prend le risque de la diffraction. Or c'est en regroupant ses forces qu'elle pourra préserver son modèle de société et défendre ses valeurs. Porté par les États nations, le projet européen doit être refondé et répondre davantage aux préoccupations concrètes des citoyens. Le Sénat a tracé une « feuille de route » en ce sens dès 2017. C'est aussi pourquoi le maintien de liens étroits avec le Royaume-Uni est nécessaire dans les domaines de la sécurité et de la défense. La France conservera sa coopération bilatérale avec les Britanniques dans le cadre des accords de Lancaster House de 2010, confirmés l'an passé à Sandhurst. Mais il est aussi nécessaire de mettre en place un cadre de relations futures entre l'UE et le Royaume-Uni dans le domaine de la défense. La France a un rôle essentiel à jouer puisqu'elle est la seule puissance militaire dont les capacités et la doctrine opérationnelle soient comparables à celles du Royaume-Uni en Europe. Des propositions concrètes, acceptables par nos partenaires, doivent être formulées. La commission des affaires étrangères et de la défense y contribuera dans le cadre de sa mission en cours sur la défense européenne. L'Union européenne abordera bientôt une nouvelle étape de son histoire avec des élections européennes cruciales dont les enjeux sont perçus de manière insuffisante. Ces enjeux sont pourtant ceux que je viens de décrire. Pour l'Europe, ce sera le sursaut ou le décrochage. Pour la France, il s'agit de conserver un rôle moteur, d'être une force de proposition crédible, comprise par tous nos partenaires européens.

ETAT DES LIEUX : LA FRANCE EST-ELLE PRÊTE ?

Entre incertitude et plans de contingence, comment les pouvoirs publics se sont-ils préparés au Brexit ?

Intervenants :

- *Introduction par Joëlle GARRIAUD-MAYLAM, Sénateur représentant les Français établis hors de France et membre du Conseil franco-britannique ;*
- *Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts-de-France ;*
- *Sandrine GAUDIN, Secrétaire générale des affaires européennes (SGAE) et conseillère Europe du Premier ministre.*

Mme Joëlle GARRIAUD-MAYLAM, Sénateur représentant les Français établis hors de France et membre du Conseil franco-britannique

Je remercie le Président du Sénat pour son message chaleureux en ouverture de ce colloque qui se tient le jour de la journée internationale de la francophonie. Comme membre du groupe de suivi depuis sa création au lendemain du referendum de 2016, comme résidente et élue des Français de Royaume-Uni et comme membre du conseil franco-britannique - organisme créé au moment de l'entrée dans la Communauté économique européenne du Royaume-Uni en 1972 par le Président de la République française et le Premier ministre britannique -, j'ai le plaisir et l'honneur d'introduire cette première session. Elle est consacrée à l'état de préparation de la France au Brexit.

L'Union européenne est en train de prendre toute une série de mesures de contingence nécessaires. Le Gouvernement nous a affirmé, à de multiples reprises, être prêt à affronter toutes les hypothèses, y compris celle d'un Brexit « dur » le 29 mars prochain. La loi du 19 janvier 2019 - j'en profite pour saluer le travail, au Sénat, de la commission spéciale et de son rapporteur Ladislav Poniatski - a permis l'adoption de six ordonnances, relatives respectivement aux droits des citoyens, à la mise en place en urgence des infrastructures nécessaires aux contrôles frontaliers, aux opérations de transport routier, aux secteurs des assurances et de la défense, ainsi qu'à la continuité du trafic ferroviaire sous la Manche. Mais ces efforts déployés par le Gouvernement sont-ils suffisants ? Prenez l'exemple du recrutement de 700 douaniers supplémentaires. La grève du zèle observée par leurs collègues entraîne des ralentissements considérables : plus de 3 000 camions sont bloqués, des trains Eurostar ont dû être annulés, tout cela générant un terrible manque à gagner pour les transporteurs. Le recrutement de 700 douaniers sera-t-il donc suffisant ?

Les domaines concernés par le Brexit sont innombrables. Personne n'avait imaginé, avant 2016, devoir un jour procéder à cette séparation, à ce retour en arrière par rapport au processus d'intégration européenne. Le délai de deux ans, fixé par l'article 50 du Traité sur l'Union européenne, a engendré une véritable course contre la montre. La réactivité de l'ensemble des acteurs concernés – administrations, collectivités, entreprises – doit être saluée... mais nous n'en continuons pas moins à nous interroger : sommes-nous prêts ? C'est l'objet de cette session à laquelle j'ai le plaisir d'accueillir Xavier Bertrand, Président de la Région Hauts-de-France. M. le Président, votre région est en première ligne pour affronter le Brexit. Les ports de Dunkerque et de Calais représentent 88 % du tonnage qui est échangé par voie maritime avec le Royaume-Uni. Le tunnel permet de réaliser un quart des échanges entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Les enjeux sont considérables et des investissements sont nécessaires pour la réintroduction de contrôles frontaliers. Les entreprises commerçant avec le Royaume-Uni risquent de connaître des difficultés. Votre approche régionale sera particulièrement intéressante. Quelles sont les mesures prises par la Région pour se préparer à l'échéance du 29 mars ? Les entreprises vont-elles suffisamment être préparées à l'hypothèse éventuelle d'un Brexit « dur » ?

J'ai également le plaisir d'accueillir Sandrine Gaudin, Secrétaire générale des Affaires européennes et conseillère Europe du Premier ministre. Vous pilotez, Madame, la mise en œuvre du plan de préparation de la France au Brexit. Nous ferons avec vous un point sur la mise en œuvre de ce plan, à quelques jours de l'échéance. Vous nous direz comment, à ce stade, vous évaluez l'état de préparation de l'Union européenne.

Mme Sandrine GAUDIN, Secrétaire générale des Affaires européennes (SGAE) et conseillère Europe du Premier ministre

Je vais vous dresser un bilan de l'état de préparation de notre pays et revenir sur l'état de la négociation en cours. Je vous ferai enfin quelques rappels dans le contexte actuel, contexte qui est celui de la demande formulée par le Royaume-Uni aux 27 de report de la date de sa sortie de l'UE.

La sortie du Royaume-Uni devra intervenir après la ratification de l'accord de retrait par le Parlement britannique et par le Parlement européen. C'est notamment à cette condition que le retrait s'opérera de façon ordonnée. Cet accord prévoit une période de transition. À défaut, la sortie s'opérera sans aucun accord. C'est ce que l'on appelle le *no deal* entraînant un *hard Brexit*. Nous devons nous préparer à toutes les hypothèses. Je rappelle que la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne entraînera le rétablissement de la frontière entre nos deux pays. J'ai régulièrement eu l'occasion de dire aux entreprises du secteur privé et aux administrations chargées de réguler le contrôle des marchandises et des personnes à la frontière tous les enjeux que le rétablissement de cette frontière va générer, puisque le Royaume-Uni va devenir un État tiers, un État étranger à l'Union européenne. Est-il utile

de vous redire que l'hypothèse que nous privilégions est celle de la sortie ordonnée et que nous avons tous intérêt à obtenir du Royaume-Uni une ratification de l'accord aussi rapide que possible ? Cet accord de retrait est très important parce qu'il règle de nombreux points et de nombreuses situations que je ne vais pas vous énumérer ici. Il nous donne le temps de négocier un authentique accord de partenariat, négociation dont l'échéance est fixée au 31 décembre 2020. Tout cela ne va pas de soi car nous sommes aussi contraints de nous préparer parallèlement à l'hypothèse d'une sortie sans accord. Depuis plusieurs mois, nous travaillons parallèlement sur les deux hypothèses. L'hypothèse d'un *no deal* suppose davantage de formalités, davantage de contraintes, davantage de tracasseries, davantage de contrôle, davantage de procédures et surtout moins de fluidité. Il placerait le Royaume-Uni dans la catégorie des États tiers avec lesquels l'Union commerce, même si cette situation ne sera que passagère parce que l'Union européenne s'efforcera, malgré un *hard Brexit*, de retrouver avec son ancien État membre, des relations commerciales « normales » basées sur un accord de coopération, relations qui résulteraient toutefois d'un échec de la solution de sortie ordonnée.

Les efforts de préparation que nous encourageons depuis plusieurs mois ont débuté par la définition d'un cadre juridique permettant notamment de délimiter les contours d'une frontière clairement identifiée en cas de sortie sans accord. Cette préparation juridique a été facilitée par l'adoption d'une loi d'habilitation qui permet au Gouvernement d'agir par ordonnances. Ces ordonnances régiront, en cas de *no deal*, les questions de transport, les questions de circulation dans le tunnel sous la Manche (notamment la garantie qu'au-delà du 30 mars, l'Eurostar et les navettes de marchandises puissent continuer à y circuler). Sur ce point, je rappelle notre souci de garantir un mécanisme de gestion des contrôles de nos frontières aussi fluide que possible. Ces ordonnances ont été complétées par une série de textes à l'échelon communautaire. Toutefois, le règlement européen sur la question des visas n'a pas encore été finalisé. C'est un sujet qui n'est pas anodin : l'Union européenne envisage, en effet, d'exempter les ressortissants britanniques de visas pour des courts séjours sur le territoire de l'Union européenne. Cet arsenal juridique que constituent les ordonnances nous permet de disposer d'un dispositif très complet. Il se double de la préparation de moyens humains, en particulier en termes de gestion des frontières. Cette préparation concerne également, dans les services préfectoraux, le changement de statut des ressortissants britanniques qui séjournent ou vivent sur le territoire français. Cette mobilisation se traduit, comme cela a été évoqué, par des recrutements qui ont été prévus dès l'an passé et qui vont monter en puissance. Ces recrutements sont massifs, mais s'inscrivent dans un cadre budgétaire qui est contraint. Nous espérons que ces recrutements seront suffisants pour répondre à tous les besoins qui s'exprimeront. Je pourrais également évoquer les questions qui sont liées aux enjeux sanitaires et phytosanitaires.

La préparation des administrations est une chose, celle des acteurs économiques et des gestionnaires d'infrastructures en est une autre. Nous avons essayé d'inciter ces derniers à anticiper le plus en amont possible les aménagements, qu'ils soient provisoires ou non. À ce propos, les ordonnances prévoient des procédures accélérées pour inciter à la mise en œuvre de ces préparatifs. Les services des douanes et de Bercy, en lien avec le monde de l'entreprise, assurent une information régulière de ces acteurs économiques sur l'ensemble de ces changements. On estime à 30 000 le nombre des entreprises françaises qui vont être directement affectées par le Brexit en termes d'accroissement des procédures. Vous le voyez, le Brexit suppose une multiplicité de changements qu'il nous faut anticiper. Nous avons ouvert un site internet dédié : brexit.gouv.fr. Je vous invite à vous y reporter.

En conclusion, nous pouvons considérer que nous nous sommes préparés au maximum de nos moyens et du degré de certitude. Nous avons intensifié les efforts de préparation au fur et à mesure que la situation politique britannique devenait de plus en plus confuse. La Commission européenne estime que nous sommes le pays « le moins mal préparé ». L'administration française s'est elle-même préparée du mieux qu'elle pouvait. Le Royaume-Uni se prépare aussi. Nous savons que son gouvernement mesure combien l'hypothèse du pire serait une catastrophe. Il ne faut cependant pas s'imaginer que le report de l'échéance est la solution la plus aisée. C'est notamment la raison pour laquelle le Gouvernement conditionne ce report à la fixation d'un objectif clair et défini. Cette demande de report sera étudiée avec le souci de préserver nos intérêts et ceux du projet européen.

M. Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts-de-France

Vous avez rappelé, Madame le Secrétaire général, que le report ne s'entend qu'à la seule condition qu'il s'accompagne de la fixation d'un but précis. Ce but existe. Il est que les Britanniques se mettent davantage en ordre de marche sur le plan économique et que nos entreprises soient mieux informées des conséquences des diverses hypothèses qui ont été rappelées. C'est la raison pour laquelle je demande solennellement au Chef de l'État de donner demain son accord à la prolongation de l'article 50. Sachons faire preuve en la matière de pragmatisme. Le Conseil européen estime que le report au 30 juin du Brexit ne devrait pas interférer avec la tenue des élections européennes prévues en mai 2019. La Commission européenne a adopté sur le sujet une position légèrement différente, considérant qu'il sera nécessaire de « sécuriser » les premières décisions. Qui décide à l'échelon européen ? Ce n'est pas la Commission européenne. C'est le Conseil européen. Ne pas accepter cette prolongation pourrait donc générer des conséquences fâcheuses. Vous pourriez arguer du fait que ce n'est pas le problème des Européens. Détrompez-vous. La fluidité s'entend dans les deux sens. Il ne s'agit pas de repousser le Brexit *sine die*. En revanche, obtenir

ce délai supplémentaire est d'autant plus important qu'il permettra aux acteurs économiques d'accélérer leur préparation.

Nous pouvons en témoigner dans les Hauts-de-France. Je veux d'ailleurs saluer le travail qui est initié avec le préfet de région Michel Lalande. Ce travail a notamment permis de produire une note qui a inspiré le Gouvernement dans son propre travail de préparation. Nous nous sommes mobilisés et avons fait en sorte que de nouvelles infrastructures soient le plus rapidement possible disponibles. Toutefois, reste à savoir si nos amis britanniques ont, eux aussi, initié ce travail de préparation. S'il ne l'a pas été, nous serons donc impactés. Je me bats pour la fluidité qui préserve les emplois et l'économie. Je le revendique au nom de ce pragmatisme que j'invoque régulièrement et qui doit l'emporter sur le juridisme.

Un travail très important a été initié par Michel Barnier. Je tiens ici à le saluer. Je vous dois la vérité de dire que nous pensions tous que la première partie de l'accord de sortie, à savoir l'émission du chèque britannique, serait la plus difficile à obtenir. Cela n'a pas été le cas alors que le montant est très conséquent ; on parle de 45 milliards d'euros. Il s'avère en fait que c'est la classe politique qui ne permet pas au Royaume-Uni de sortir de ses difficultés. Est-il opportun de punir le Royaume-Uni ou l'Union européenne pour autant ? Je ne le crois pas. C'est la raison pour laquelle je plaide en faveur d'un délai supplémentaire car il nous permettra de mieux nous préparer. Le travail de renforcement des douanes qui a été initié par Gérard Darmanin a été tout à fait conséquent. Paradoxalement, la grève du zèle que les douaniers observent est motivée par des considérations qui se comprendraient si nous n'étions pas préparés. Ce n'est pas le cas. Je veux rappeler que nous avons imaginé des procédures digitalisées afin que les démarches s'opèrent le plus en amont possible et afin d'éviter les encombrements à la frontière. Le problème est celui des entreprises de taille modeste qui ont besoin de se familiariser avec ces procédures. Il en va de même de celles originaires des pays européens les plus éloignés de nous et qui ignorent jusqu'à l'existence de ces procédures en amont. Si nous avons besoin d'un délai supplémentaire, ce n'est pas tant sur les formalités et les modalités, mais, sur la communication. Je ne veux pas polémiquer sur un sujet que je sais sensible mais sur les contrôles sanitaires et phytosanitaires, il nous faut être souples. Les effectifs dédiés aux contrôles ne sont pas en nombre suffisant. Les Britanniques ont les mêmes normes que nous. Il n'y a donc aucune raison de modifier les contrôles que nous opérons actuellement. En revanche, le jour où le Gouvernement britannique abandonne les normes européennes, il nous faudra réfléchir à une modification des modalités de contrôle sanitaire et phytosanitaire.

Vous l'avez compris, ce n'est pas tant notre niveau de préparation qui m'inquiète que le niveau britannique, notamment en termes de contrôle. Deux minutes de contrôle par camion génèrent 27 kilomètres

d'encombrement à la frontière. Le monde des entreprises britanniques souffre d'un manque de préparation parce que son gouvernement a jugé qu'il était préférable de se focaliser sur les seuls aspects politiques du Brexit (article 50). Il nous semble opportun que les Britanniques profitent d'un délai supplémentaire pour entamer - ou accélérer - leur préparation. L'allongement du délai est également nécessaire pour l'une des activités directement impactées par le Brexit. Il s'agit de la pêche. Je puis vous assurer, en tant que Président des Hauts-de-France, qu'elle est d'une importance vitale pour ma région et son économie. Je suppose qu'elle impacte aussi la Bretagne et la Normandie. Là aussi, un délai supplémentaire nous permettrait de poursuivre les négociations qui ont été engagées avec nos amis britanniques, voire d'initier un bras de fer avec eux si les négociations venaient à patiner.

Au-delà de la discussion actuelle qui porte sur les modalités du divorce, il nous faudra définir les modalités de la cohabitation. Le Royaume-Uni ne va certainement pas partir à la dérive après le Brexit et se placer automatiquement sous protectorat américain. Il est une chose qui ne change pas, c'est la géographie. Le Royaume-Uni ne sera jamais traité comme peut l'être la Turquie. C'est un pays européen. Nous avons besoin de lui et nous aurons besoin de lui, notamment pour bâtir l'Europe de la défense. Sur cette question, je ne vous parle pas seulement comme Président des Hauts-de-France. Je crois qu'il est dans l'intérêt de l'Europe que d'imaginer une nouvelle relation avec le Royaume-Uni. Reste à savoir si la France est réellement prête à l'imaginer et si l'Union européenne l'est. Elles ne le sont pas parce que nous ne connaissons pas encore le cadre dans lequel cette future relation s'opérera. Il nous faut donc définir le compromis le plus approprié.

Mme Elise BARTHET

Je suis journaliste au Monde. Vous nous avez confirmé que l'État se prépare du mieux possible au Brexit. Il apparaît que les entreprises ne le sont pas réellement. Estimez-vous qu'elles devraient être mieux préparées ?

M. Xavier BERTRAND

Les plus agiles de ces entreprises ont très vite compris qu'il leur fallait se préparer le plus en amont possible et investir, notamment celles qui ont recruté des commissionnaires en douane. Ma principale inquiétude concerne les entreprises du secteur du transport qui doivent totalement se familiariser avec ces nouvelles procédures.

Pour répondre à votre question, l'état de préparation des entreprises progresse, mais un report de trois mois est aussi l'opportunité pour elles d'accélérer cet état de préparation. Il est un point sur lequel je veux m'exprimer. Il concerne la police de l'air et des frontières. La mission de celle-ci sera aussi impactée par le Brexit parce qu'il sera nécessaire de tamponner les passeports des passagers allant et venant du Royaume-Uni.

Cela va affecter la fluidité des transports, en particulier en cas de grands départs en vacances. Il convient aussi de réfléchir à ce sujet et de faire preuve de pragmatisme.

TABLE RONDE N° 1 : UN SÉISME ANNONCÉ

L'analyse des acteurs économiques à moins de 10 jours du Brexit

Intervenants :

- *François GAUTHEY, Directeur général délégué de GetLink SE (Eurotunnel) ;*
- *Robert LAUNAY, vice-Président de Crystal Group ;*
- *Jean-Marc ROUÉ, président de Brittany Ferries et président d'Armateurs de France ;*
- *Marc MORTUREUX, directeur général de la Plate-forme automobile (PFA).*

La table-ronde était animée par Catherine FOURNIER, Sénateur du Pas-de-Calais.

Mme Catherine FOURNIER, Sénateur du Pas-de-Calais

Les dernières auditions menées par le groupe de suivi du Sénat sur le Brexit ont fait ressortir une certaine inquiétude de la part des principaux secteurs économiques à la veille de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Les questions liées au ralentissement des passages aux frontières, aux difficultés d'approvisionnement ou à l'impréparation de la partie britannique reviennent régulièrement dans les échanges que nous pouvons avoir avec les parties concernées. Certains prédisent même un chaos du jour au lendemain. Le Pas-de-Calais, dont je suis l'élue, en serait la première victime.

Concernant le maintien d'une certaine fluidité, le Gouvernement se montre résolument optimiste quant à l'accomplissement des travaux d'infrastructures, qu'il s'agisse de la construction de parkings tampons ou de la mise en place d'installations préfabriquées et de zones de filtrage, afin d'éviter l'embolie. C'est donc dans ce contexte que nous voulons faire le point avec la plupart des acteurs directement concernés : secteur du transport routier de marchandises, industrie automobile, armateurs et bien évidemment gestionnaires du tunnel sous la Manche. C'est d'ailleurs avec vous, François Gauthey, que je propose d'entamer notre discussion. Vous êtes directeur général délégué de GetLink, nouveau nom d'Eurotunnel. 1,7 million de camions ont emprunté le tunnel en 2018, soit plus qu'en 2017. La gestion de ce flux, alors qu'un renforcement des contrôles douaniers est prévisible, n'est pas sans susciter de nombreuses interrogations. Votre président, Jacques Gounon, semble pourtant dédramatiser la situation en rappelant que la Manche n'est pas une « frontière entre la terre et la lune ». Quels sont, selon vous, les motifs d'optimisme ?

**M. François GAUTHEY, Directeur général délégué de GetLink SE
(Eurotunnel)**

Le tunnel sous la Manche est un élément important dans les relations commerciales entre la France et le Royaume-Uni puisque 25 % des échanges entre le Royaume-Uni et le continent y transitent. Le trafic s'entend à flux tendu. Le service du tunnel sous la Manche a largement favorisé l'interpénétration des deux économies. Malgré le Brexit, les relations entre nos deux pays vont rester importantes. Le pari que nous faisons est que le Brexit ne signifiera pas davantage de contrôles. Il n'y aura pas de contrôle de chaque camion qui passe la frontière. Nous recourons pour ce faire à des procédures automatisées, qui vont préserver le trafic. Nous y travaillons depuis de nombreux mois. Le *process* qui a été établi garantira la fluidité de ce trafic. D'un point de vue pratique, le *process* prévoit donc qu'une déclaration soit faite préalablement au passage de la frontière. La plaque d'immatriculation est photographiée et le cliché est immédiatement transmis aux douanes britanniques et françaises, prouvant le passage de la frontière. Les contrôles seront assurés, nous ont dit les Britanniques, non pas à la frontière, c'est-à-dire à la sortie du tunnel, mais à l'intérieur du pays. La question de la fluidité ne se pose donc pas. Il en va de même dans l'autre sens : la plaque d'immatriculation est également photographiée à l'entrée du tunnel. Les douanes françaises traitent l'information alors que le camion est dans le tunnel. Trois cas de figure sont envisageables. Dans un premier cas, le camion a déclaré les matières qu'il embarque à son bord. Il ne transporte pas de matières donnant lieu à un contrôle phytosanitaire ou sanitaire. Dans ce cas, les douanes considèrent que le camion est en règle et qu'il n'a pas à être contrôlé. Dès lors, il sort du terminal de Calais et poursuit sa route. Dans un second cas, les douanes estiment nécessaire de contrôler le camion. Dès lors, il est immobilisé à la sortie du tunnel et rejoint une aire spéciale où le contrôle est opéré. Le troisième cas est celui des camions transportant des denrées nécessitant un contrôle phytosanitaire ou sanitaire. Ils représentent 10 à 15 % du trafic. Dans ce cas, une procédure de vérification des documents est alors prévue. La marchandise peut être également contrôlée, mais cela reste relativement rare.

Le *process* garantit une fluidité parfaite. Celle-ci est conditionnée aux investissements que nous conduisons pour les travaux d'aménagement des terminaux et les contrôles. Elle est aussi conditionnée à la présence d'effectifs en nombre suffisant pour assurer ces contrôles aux frontières. Nous savons que les effectifs des douanes françaises sont en hausse et il en sera de même pour les services vétérinaires. Elle est enfin conditionnée au fait que les entreprises du transport et du chargement aient elles-mêmes intégré dans leurs processus les nouvelles procédures qui s'appliqueront à l'entrée du tunnel. C'est le rôle des agences économiques que de les accompagner. Nous pensons que quelques semaines vont être *a priori* nécessaires pour cette adaptation. *In fine* il est essentiel de conserver la fluidité de la frontière. Il est donc essentiel que nos clients soient prêts et que leurs services le soient.

Mme Catherine FOURNIER

Je passe désormais la parole à Robert Launay, vice-président de Crystal Group, acteur du secteur du transport et membre de la commission « douanes » de Transport et Logistique de France - TLF, l'union professionnelle qui réunit tous les métiers du transport. TLF insiste régulièrement sur les difficultés que suscitera le Brexit pour les industriels, du fait de l'absence de points de contrôle dans tous les ports ou de la sortie du Royaume-Uni du processus de certification européen. Ces sujets sont particulièrement cruciaux pour votre secteur puisqu'en France, les transporteurs ont une responsabilité dans les relations entre clients importateurs et exportateurs. Pouvez-vous nous indiquer si les mesures annoncées par la Commission européenne sur le maintien d'une connectivité de base entre l'Union et le Royaume-Uni en matière de transport vont dans le bon sens et permettent au secteur d'être mieux préparé au Brexit ? Partagez-vous l'optimisme des pouvoirs publics français à propos de la mise en œuvre des mesures d'urgence ?

M. Robert LAUNAY, vice-Président de Crystal Group

Nous sommes commissionnaires en transport. Nous organisons des transports par la route, des transports aériens et des transports maritimes. Le transport aérien entre l'Union européenne et le Royaume-Uni est évidemment une solution marginale.

Pour en venir à votre première question, oui, nous sommes confiants. Nous travaillons avec les douanes françaises. Elles ont anticipé les risques d'encombrement du trafic à la frontière en prévoyant de déployer à très brève échéance un dispositif de contrôle automatisé. Si nous restons sereins quant à l'efficacité de ce système, encore faut-il qu'il fonctionne effectivement. Un report de trois mois nous conviendrait car il nous permettrait de mieux nous préparer. La question qui se pose aussi est celle de l'état de préparation de nos amis anglais. Qu'en sera-t-il une fois la frontière franchie ? Y a-t-il un risque que des camions soient bloqués à la sortie du tunnel ? Évidemment nous nous inquiétons pour les sociétés de notre secteur qui travaillent avec des entreprises britanniques et qui n'ont pas à opérer de formalités au moment de passer la frontière. Ces sociétés travaillent avec des TPE dont la flotte se limite à un, deux ou trois camions. Ces TPE ne sont nullement préparées aux effets du rétablissement de la frontière entre la France et le Royaume-Uni.

Je voudrais également ajouter que deux guides ont été publiés respectivement par la Direction générale des Douanes et par le MEDEF. Ces deux guides illustrent les effets du Brexit sur les entreprises travaillant au Royaume-Uni.

Mme Catherine FOURNIER

Jean-Marc Roué, vous êtes président de Brittany Ferries et des Armateurs de France. Vous avez indiqué, à l'automne dernier, qu'avec la signature d'un accord de retrait, le pire n'était pas encore certain. Faute de ratification de cet accord, considérez-vous aujourd'hui que le pire est redevenu une certitude ? Vous êtes relativement inquiet du rétablissement des frontières et vous rappelez régulièrement ses conséquences. Vous vous alarmez de la situation à Calais. Là encore, les mesures annoncées par la Commission européenne et le plan de contingence français vous rassurent-ils ? Au-delà, comment imaginez-vous, pour votre secteur, les contours de la relation future entre l'Union européenne et le Royaume-Uni ?

M. Jean-Marc ROUÉ, Président de Brittany Ferries et Président d'Armateurs de France

Le message qui nous est délivré depuis l'automne 2018 est celui du « pire scénario » et de l'absence d'accord le 29 mars prochain. Les entreprises de très grande taille se sont préparées parce qu'elles en ont les moyens. Ce n'est pas le cas des établissements de taille intermédiaire, les ETI, qui vont devoir se doter de moyens dédiés aux compétences douanières, mais qui ne seront véritablement utiles qu'à compter du 1^{er} janvier 2021. Financièrement, ces ETI vont être incapables de supporter des coûts qui ne leur serviront à rien d'ici cette date. Je crains que cela n'ait des conséquences fatales sur leur trésorerie. Le monde de l'entreprise en France ne se porte pas si bien que cela. Les investissements rendus nécessaires dans les entreprises par ce Brexit vont obliger ces dernières à restreindre les recrutements qu'elles envisagent ainsi qu'à générer des économies sur la masse salariale. C'est là où le rôle de l'État est tout à fait nécessaire. Il aurait fallu que l'État mette en place un plan d'urgence en la matière. On nous dit que 700 douaniers supplémentaires vont être recrutés. Est-ce suffisant ? Je ne le sais pas. Je sais, en revanche, qu'à l'échelon de la Bretagne et de la Normandie, cet effort représente 47 douaniers. Ce faible nombre est justifié par la Direction générale des Douanes par le fait que la priorité doit être donnée aux Hauts-de-France où le Brexit pose des problèmes majeurs du fait des volumes de transit. Cela expliquerait que la Normandie et la Bretagne ne soient concernées que dans un second temps. Je sais également que ce recrutement court sur trois ans : 300 en 2018, 200 en 2019 et 200 en 2020. Ne nous dit-on pourtant pas qu'il nous faut être prêts à la fin de ce mois ? On nous dit aussi la nécessité de préserver un état de fluidité « approchant l'équivalence ». Ce n'est pas d'équivalence dont il convient de parler. Toute difficulté que nous rencontrerions aux passages portuaires aura un impact sur l'activité économique de nos entreprises qui perdront des parts de marché au profit de leurs concurrents du nord de l'Europe.

Le secteur du transport trans-Manche a connu deux étapes importantes. La première a été le 1^{er} janvier 1993 et l'entrée dans le Marché unique du Royaume-Uni. En 1993, le transport de véhicules industriels de

Dunkerque à Roscoff représentait 800 000 camions. Il en représente aujourd'hui 1,8 million. Cela a généré un impact formidable pour l'emploi, en dépit de l'ouverture du tunnel sous la Manche. L'ouverture du tunnel est la seconde étape importante : elle crée un outil complémentaire de transport. Le transport trans-Manche a ainsi connu un essor, puis un déclin. Je vous confirme que le Brexit générera un impact sur le marché qui ne sera pas similaire à ce qu'il est aujourd'hui. Je suis conscient que l'État a ses propres contraintes, notamment budgétaires. Cependant si nous ne saisissons pas de l'opportunité que constitue le Brexit, alors nous ne relèverons pas le défi qu'il constitue.

De ce point de vue, un report de trois mois de la sortie du Royaume-Uni n'est pas utile, mais nécessaire. Nous avons aussi une responsabilité de nature environnementale et sociale. À ce propos, sachez que, dans un souci de préservation de l'environnement, nous avons en 2003 pris la décision de réduire la vitesse de nos navires, réduction que nous avons compensée en limitant les temps d'escale et en optimisant le transfert des marchandises entre la terre et les navires. Nous ne pourrions pas augmenter le temps d'escale à nouveau car cela impactera nos objectifs en termes de nombre de traversées. La compagnie que je préside a investi plus de 400 millions d'euros depuis 2016 pour rénover sa flotte maritime, prouvant sa confiance dans la préservation des relations économiques entre le Royaume-Uni et la France. Je ne suis donc pas aussi optimiste que mes prédécesseurs. Je me veux réaliste, notamment en alertant sur les effets potentiels du Brexit. La démonstration que nous font les opérateurs régaliens dans le contrôle douanier montre ce à quoi nous pouvons nous attendre.

Mme Catherine FOURNIER

Je vous remercie pour votre propos qui illustre la nécessité de la préservation de l'activité de nos ports. Le dernier intervenant, Marc Mortureux, est directeur général de la Plate-forme automobile, organisation qui rassemble la filière automobile en France. Elle définit et met en œuvre la stratégie de cette filière en matière d'innovation, de compétitivité, d'emploi et compétences. La filière automobile nourrit de réelles inquiétudes et identifie cinq risques liés au Brexit, à court et moyen terme : le risque logistique, le rétablissement des tarifs douaniers, la mise en place de barrières non tarifaires, le risque pesant sur les filiales financières de crédit et les interrogations sur la mobilité des travailleurs. Quelles sont aujourd'hui, parmi ces cinq menaces, celles qui vous semblent être les plus importantes une fois le retrait effectif ? Pouvez-vous aborder les conséquences en matière logistique ? Je pense notamment à la question de l'approvisionnement en pièces détachées.

M. Marc MORTUREUX, Directeur général de la Plate-forme automobile (PFA)

L'industrie automobile se prépare aux conséquences du Brexit, mais elle est inquiète. Comme tous les secteurs économiques, l'industrie automobile n'aime pas l'incertitude. Je rappelle que le niveau d'intégration industrielle automobile entre le Royaume-Uni et l'Union européenne est très élevé. Le marché du Royaume-Uni est un marché très important et rémunérateur : il attire à lui des voitures de moyenne et haute gamme. Sur ce marché, les constructeurs de l'Hexagone représentent près de 20 %. Leur part dans les véhicules utilitaires est encore plus forte. Les constructeurs et équipementiers français détiennent des usines installées au Royaume-Uni. Les incertitudes qui planent depuis plus de trois ans ont généré beaucoup de dégâts en termes économiques. Le marché automobile se portait bien. Il est affecté par ces incertitudes, en particulier du point de vue des investissements qui sont quasiment tous gelés. On peut citer les 4 500 suppressions de postes prévues par Jaguar ou la décision prise par Honda de transférer la chaîne de fabrication de son dernier SUV hors du Royaume-Uni. Les risques sont importants pour la filière automobile, ceci à un moment où les nuages s'accumulent. Je pourrais évoquer l'Iran, la menace d'instauration de barrières douanières par l'administration Trump et les menaces chinoises sans cesse croissantes – du point de vue économique.

Vous avez évoqué les cinq risques que nous avons identifiés. Le premier d'entre eux est le risque logistique. Je rappelle que 1 000 camions passent la frontière chaque jour afin de fournir le Royaume-Uni en composants. La moindre perturbation est fatale au trafic. Elle génère par ricochet des arrêts de production. Cette fluidité doit être garantie. Des mesures ont certes été prises (constitution de stocks, notamment), mais elles s'entendent à moyen et à court terme. Un autre risque est celui des barrières douanières. Ce risque est loin d'être négligeable. Au regard du nombre d'allers-et-retours des composants, ces barrières vont augmenter le prix de vente et impacter les volumes de vente. PSA évalue à plusieurs centaines de millions d'euros le montant des taxes que ce groupe automobile devra payer. Je dois aussi évoquer l'impact du cours de la livre. Nous plaidons en faveur de l'absence de tarifs douaniers. Le troisième risque est celui des barrières non tarifaires. Nous souhaitons éviter des divergences réglementaires. Le risque suivant est celui des filières financières de crédit. Des mesures ont été prises pour éviter de constituer de telles filiales dont le coût serait non négligeable. J'aborderai enfin le risque lié à la mobilité des travailleurs. En effet, le secteur automobile a recours à la pratique du détachement, généralement de très courte durée. Si des solutions *ad hoc* ne sont pas trouvées, ces détachements vont très clairement poser problème.

Pour conclure, si nous nous sommes préparés et continuons de nous préparer au Brexit, nous demeurons très vigilants. Nous avons besoin de

clarté et de visibilité dans une industrie se caractérisant par son extrême compétitivité.

Mme Catherine FOURNIER

Avez-vous évalué l'impact du Brexit en termes d'investissements ?

M. Marc MORTUREUX

À ce stade, de nombreuses décisions ont été prises, mais elles participent de l'attente. On ne peut pas dire que le Brexit va se traduire par une perte durable de l'activité industrielle au Royaume-Uni et que le continent pourrait en bénéficier ou vice-versa. Il y a une accumulation d'incertitudes sur nombre de sujets. Le Brexit s'inscrit dans ce cadre et il ne participe pas à rassurer les marchés. Je ne parlerai pas à la place des constructeurs. Il me semble toutefois que la prolongation de ces incertitudes accroît les dégâts.

Mme Catherine FOURNIER

Le Brexit génère des impacts directs et des impacts indirects.

M. Marc MORTUREUX

La filière automobile est un ensemble très complexe qui se constitue d'équipementiers, de fournisseurs et de constructeurs. Il est impossible que le Royaume-Uni se dote à brève échéance de fournisseurs automobiles. L'interdépendance qui caractérise actuellement les relations industrielles entre le secteur automobile britannique et le secteur automobile européen va perdurer. J'ignore ce qu'il en sera à moyen ou à long terme.

M. Robert LAUNAY

Sur la question des droits de douane et des questions tarifaires, je rappelle qu'en cas de *no deal*, nous serons contraints d'appliquer au Royaume-Uni la réglementation imposée aux pays tiers, ce qui suppose des droits de douane significatifs. C'est la raison pour laquelle le délai supplémentaire de trois mois est absolument indispensable.

M. Marc MORTUREUX

BMW réalise 10 % de ses ventes mondiales au Royaume-Uni. BMW estime à 15 000 le nombre d'emplois directement menacés en cas de *hard Brexit*. Pour la France, l'impact sera plus faible, mais il sera réel.

M. François GAUTHEY

A moyen terme, le plus important est le futur accord économique qui va être signé avec ce grand pays qu'est le Royaume-Uni. Qu'il le soit dans la douleur suite à la rupture des négociations ou dans le cadre des discussions actuelles, cet accord consacrera le maintien de nos relations avec le Royaume-Uni sur le plan commercial. Du point de vue pratique, des solutions peuvent être mises en œuvre.

Mme Catherine FOURNIER

La question est de savoir si trois mois de délais supplémentaires sont suffisants.

M. Robert LAUNAY

Voilà deux ans que nos entreprises travaillent sur un *no deal*. Nous avons beaucoup d'entreprises qui travaillent avec nous. Nous savions qu'il ne fallait pas attendre le dernier moment pour nous préparer au Brexit. On parle de 700 douaniers supplémentaires. Dans notre domaine d'activité, nous avons besoin de 1 000 déclarants supplémentaires.

Mme Catherine FOURNIER

On parle de 700 agents des douanes et vétérinaires supplémentaires.

M. Robert LAUNAY

Nous évoluons dans un monde digital. Nous devons travailler à des solutions digitales. Nous ne pouvons pas les renier.

M. Jean-Marc ROUÉ

Deux entreprises adhérentes aux Armateurs de France sont concernées par le Brexit du fait des activités qu'elles exercent. Il s'agit de DFDS qui dessert les ports de Calais, de Dieppe et de Dunkerque ainsi que des ports situés sur les côtes du Benelux. Il s'agit aussi de Brittany Ferries – que je préside – et qui dessert cinq ports français. Ma compagnie travaille en Espagne. Aucune des questions que nous abordons actuellement ne s'y pose. J'ai conscience de la nécessité de travailler sur la dématérialisation. Les Hauts-de-France travaillent sur ce sujet depuis novembre. Nous y travaillons en Bretagne et en Normandie depuis février, pourtant sur la base de la même spécification informatique. Je regrette cette différence de traitement. Elle se traduit de différentes manières. Par exemple, nos ports ne disposent pas tous d'une police de l'air et des frontières. Le rétablissement de la frontière concerne pourtant tous les ports. Est-il légitime qu'une telle police soit installée dans tous les ports ? La réponse est évidemment positive.

M. Olivier CADIC, Sénateur représentant les Français établis hors de France

Xavier Bertrand nous a fait part tout à l'heure de son inquiétude quant à l'impréparation des entreprises britanniques. Cette inquiétude est légitime. Nous avons un bon avant-goût de ce qui pourrait se passer à la frontière avec la grève du zèle qu'observent les douaniers français. Elle génère des effets désastreux que nous pourrions éventuellement connaître à l'avenir. Il est un point que nous n'avons pas encore abordé. Il concerne la situation des Européens vivant au Royaume-Uni et des Britanniques vivant en Europe. Il faut apporter à ces personnes des réponses à leurs interrogations et à leurs inquiétudes.

Mme Claire LE TERTRE, Conseil régional de Bretagne

On parle beaucoup de l'économie, mais on ne parle pas beaucoup des personnes. Je m'étonne que la question des visas ne soit toujours pas tranchée à cette heure. J'estime qu'elle est une priorité parce qu'elle renvoie à la mobilité.

M. Thierry GRUMIAUX, Fédération nationale des transports routiers

Je représente la Fédération nationale des transports routiers. Je souhaitais vous faire part de mon opinion sur le Brexit. Le transporteur routier est en première ligne pour affronter les effets du Brexit. Actuellement, le transport de marchandises entre le Royaume-Uni et le continent est régi par trois acteurs, l'expéditeur, le transporteur et le destinataire. À l'issue du Brexit, ce ne sont pas trois, mais cinq acteurs qui régiront le transport de ces marchandises : l'exportateur, le douanier, le transporteur, le conducteur et le destinataire. Or le conducteur ou le transporteur ne peuvent pas avoir la responsabilité de la rédaction des déclarations en douane. Cette responsabilité incombe au douanier comme le prévoit le Code des douanes de l'Union. 80 % des entreprises françaises du secteur routier sont des TPE et des PME de moins de 50 salariés. 99 % des besoins des citoyens européens sont transportés par un camion. Nous ne disposons pas de toutes les informations nécessaires. Je pourrais par exemple citer le cas du permis de conduire européen au sujet duquel nous n'avons pas d'informations. En conclusion, nous sommes inquiets pour les entreprises du transport routier.

M. Vincent LAGARDE, chercheur à l'Université de Limoges

Je travaille depuis deux ans sur les conséquences du Brexit sur les territoires ruraux. Il s'y trouve une économie qui bénéficie depuis longtemps de la présence des Britanniques, en particulier sur le plan immobilier. On mesure mal les conséquences du Brexit sur toutes ces communes.

Mme Joëlle GARRIAUD-MAYLAM

Je souhaite intervenir sur les droits des ressortissants européens au Royaume-Uni et en France. Sur ce point, nous n'avons pas obtenu de réponse dans le climat d'incertitude actuel. On a trop tendance à oublier les Britanniques résidant en France. La réciprocité va être le principe majeur qui sera mis en place en cas de *no deal*. Il consistera à instituer un comité de suivi au sein duquel siégeront des parlementaires, des représentants de la société civile ou des représentants de Français résidant au Royaume-Uni, notamment. La mission du comité consistera à s'assurer de la parfaite réciprocité entre les deux parties.

Mme Catherine FOURNIER

La loi d'habilitation votée au Sénat prévoit la simplification des procédures s'appliquant aux ressortissants britanniques installés en France. Une mesure similaire est aussi prévue en Grande-Bretagne. La réciprocité se

fera donc par le biais d'ordonnances. Nous sommes actuellement en négociations. Les Britanniques sont nos voisins. Nous avons besoin d'eux comme ils ont besoin de nous. Nous devons subir un *hard Brexit* si tel doit être le cas. Il a été fait allusion à la possibilité d'un délai supplémentaire. Pourquoi ne pas en profiter pour régler les sujets posant problème ? Ce délai supplémentaire nous permettrait également de finaliser certaines discussions en cours avec nos amis britanniques.

M. François GAUTHEY

Le Brexit change les choses du point de vue de l'accueil des personnes dans un pays comme dans l'autre. Le Brexit présente de véritables enjeux en termes de passage à la frontière. Comment s'assurer donc que le passage à la frontière reste fluide en dépit des règles et des processus qui vont s'y appliquer ?

M. Robert LAUNAY

Nous avons conscience de la difficulté que représente le Brexit. Il est absolument sûr que les choses ne seront plus comme avant. Nous devons nous préparer à la multiplication des interlocuteurs et des intermédiaires comme à la hausse des tarifs douaniers.

M. Jean-Marc ROUÉ

Le peuple britannique a choisi de quitter l'Union européenne. Le Royaume-Uni a été un modèle pour les pays du Vieux Continent. Il est le premier qui a industrialisé son économie au bénéfice de la machine à vapeur. Il est le premier à avoir fait évoluer ses transports par la création du chemin de fer. Il a fait face de façon héroïque aux assauts allemands durant la Bataille d'Angleterre. Il est enfin le premier à avoir choisi le chemin de la décolonisation pacifique. Le peuple britannique est bien plus organisé qu'on ne le dit et qu'on ne le pense, en particulier de ce côté-ci de la Manche. Il va organiser son propre avenir. Le Brexit peut être l'occasion de saisir des opportunités. Je suis inquiet quant aux moyens régaliens que la France va mettre en place. Le Royaume-Uni est une grande nation sur le plan maritime. Il le sait. Il va probablement reconstituer une grande flotte de commerce parce qu'il en aura besoin pour reconnecter son territoire à d'autres pays présents sur la surface du globe. La France va devoir gagner en imagination, en innovation, en compétitivité.

M. Marc MORTUREUX

L'essentiel est que nous conservions d'étroits liens avec nos partenaires britanniques. La filière automobile en constitue un excellent exemple. Il ne faut donc pas que ces liens se cassent.

Mme Catherine FOURNIER

Vos témoignages sont très importants pour permettre la diffusion de l'information. Le Sénat pratique régulièrement des auditions. Considérons ce

colloque comme une audition à destination des Sénateurs et l'occasion pour eux de mieux appréhender le Brexit et ses impacts sur l'économie française.

TABLE RONDE N° 2 : DES OPPORTUNITÉS À SAISIR ?

Le Brexit : "perdant-perdant" ou "perdant-gagnant" ?

Intervenants :

- Thierry DRILHON, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie franco-britannique ;
- Christophe LECOURTIER, Directeur général de Business France ;
- Arnaud de BRESSON, Délégué général de Paris Europlace ;
- Franck MARGAIN, Conseiller régional d'Île-de-France, Président de Paris Région Entreprises.

La table-ronde était animée par Didier MARIE, Sénateur de Seine-Maritime.

M. Didier MARIE, Sénateur de Seine-Maritime

Il nous revient la difficile tâche de vous inoculer une dose d'optimisme tant du point de vue des délais que de la forme que va prendre le Brexit. D'autres inquiétudes ont aussi été exprimées sur les moyens mis en œuvre, sur le niveau de préparation de nos entreprises. Le Brexit sans accord n'est peut-être pas la catastrophe annoncée. Il ne faut pas négliger l'opportunité que pourrait représenter le Brexit pour notre économie. Nous avons entendu tout à l'heure Xavier Bertrand. Il a dessiné certaines pistes tendant à l'optimisme en nous décrivant l'état de préparation de sa région. Il en va de même de la Seine-Maritime dont je suis un des représentants. La Seine-Maritime est moins touchée que les Hauts-de-France, mais elle s'est tout de même préparée. Elle n'est pas la seule. Nombreuses sont les régions à avoir déjà intégré cette donnée et à avoir développé des stratégies de valorisation des territoires afin d'attirer les entreprises britanniques ou étrangères qui sont installées à Londres et qui souhaiteraient continuer à bénéficier du marché unique. Notre table-ronde réunit donc des représentants des entrepreneurs, des pouvoirs publics, d'une région et d'un secteur-clef, à savoir celui des services financiers. Avec eux, nous évaluerons les perspectives s'offrant à nous en termes de redéploiement et d'opportunités qui feraient de la France la gagnante du Brexit.

Nous débiterons avec Thierry Drilhon. Il préside la Chambre de commerce et d'industrie franco-britannique. Il a indiqué récemment que « le Brexit est une opportunité pour l'ensemble des entreprises car elles ont l'habitude de faire face aux incertitudes ». Je souhaite l'interroger sur le bénéfice que pourraient tirer les entreprises françaises du Brexit.

M. Thierry DRILHON, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie franco-britannique

Je remercie le Président du Sénat et le groupe de suivi qui a organisé ce colloque : je crois qu'il est très important de bénéficier d'une vision globale et d'entendre tous les points de vue. Je vais vous parler comme dirigeant d'entreprise et comme président de la Chambre de commerce et d'industrie franco-britannique. Aujourd'hui est le millième jour du Brexit. Je souhaite donc un joyeux anniversaire à nos amis d'outre-Manche. Ce Brexit est comparable à une série télévisée. Tous les jours il se passe quelque chose. On peut être successivement heureux, stressés, inquiets, sereins. Je crois que le Brexit est une réelle opportunité. Il est une opportunité pour l'Europe qui a fixé un cadre précis à cette rupture. À ce propos je salue le travail remarquable de Michel Barnier. L'Europe a progressé avec ce Brexit. Le Brexit est une opportunité pour notre pays dont l'attractivité n'a jamais été aussi forte en ce moment depuis quinze ans. 269 établissements financiers et banques ont choisi de quitter le Royaume-Uni pour s'installer dans d'autres pays européens, dont 41 à Paris. Parmi ceux-ci on trouve l'Autorité bancaire européenne. Le Brexit est également une opportunité pour le monde de l'entreprise. La sortie du Royaume-Uni de l'UE est l'occasion de repenser notre business model et les relations que nous entretenons avec nos amis britanniques.

Sommes-nous prêts ? Oui. Le Gouvernement français a accompli un travail qui est tout à fait remarquable. Cela impose aux entreprises de se préparer. Cela suppose qu'elles se préparent, planifient et mettent en œuvre les mesures leur permettant de se préparer à cette opportunité dans les meilleures conditions possible. Songez simplement que les transactions entre la France et le Royaume-Uni s'élèvent à 95 milliards d'euros. Je crois qu'à un moment ou à un autre une solution sera trouvée permettant à chacun de poursuivre nos échanges économiques. La Chambre de commerce et d'industrie franco-britannique souhaite que le Brexit qui s'est traduit par un vote démocratique en faveur du *leave* s'accompagne toutefois d'un *remain* sur le plan économique. Les solutions mises en œuvre entre l'Union européenne et le Royaume-Uni doivent être pragmatiques. Je vous encourage à faire preuve de calme et de détermination. Nous ne savons pas ce qui se passera dans les détails après le 30 mars. Nous savons, en revanche, que le Brexit doit être l'occasion de repenser nos relations avec nos amis britanniques dans une perspective fondamentalement différente. Je pense que dans dix ou quinze ans, le Brexit sera un micro-événement. En conclusion, je vous avoue mon inquiétude concernant les petites entreprises qui n'ont pas les moyens de se préparer au Brexit, notamment en termes de délocalisation. Nous allons donc devoir les accompagner à cette échéance. La Chambre de commerce et d'industrie franco-britannique a constitué à cet effet un *think tank*, le Cross Channel Institute, qui a vocation à préparer le futur des relations avec le Royaume-Uni.

M. Didier MARIE

Je cède la parole à Arnaud de Bresson. 269 établissements bancaires et financiers ont quitté le Royaume-Uni. 41 se sont installés à Paris, dont l'Autorité bancaire européenne. Je suppose que cela vous enchante !

M. Arnaud de BRESSON, Délégué général de Paris Europlace

La place financière de Paris ne considère pas que le Brexit soit une bonne nouvelle pour la France, le Royaume-Uni, l'Europe et la compétitivité dans le monde. Un nouveau vote ne serait peut-être pas une mauvaise nouvelle dans les prochains mois. Cela dit, les Britanniques ont choisi. Nous nous orientons vers une sortie irrémédiable du Royaume-Uni de l'Union européenne. Pour répondre à votre question, Monsieur le Sénateur, je rappelle, qu'en 2016, au moment de l'annonce du referendum, nous sommes allés à la rencontre de nos amis britanniques pour leur dire que le moment venu, la place de Paris serait prête à les recevoir. Leur réponse fut cinglante : « Paris ? Never ! ». En l'espace de trois ans, Paris est pourtant en tête des annonces de relocalisation d'activité, notamment dans le domaine de la Banque de financement et d'investissement (BFI). Cela représente 4 800 emplois directs. À titre comparatif, Francfort vient derrière Paris (entre 3 500 et 4 000). Cela traduit les efforts considérables accomplis par la place de Paris depuis deux ans pour accroître son attractivité, notamment en termes de fiscalité. Ceci accroît la compétitivité de la place de Paris, même si beaucoup d'efforts doivent encore être menés. Nous assistons à un mouvement de transferts significatifs qui concerne à la fois les principales banques de financement et d'investissement et la gestion d'actifs. On assiste aussi au retour des jeunes sociétés d'actifs françaises qui étaient parties s'installer à Londres. Nous sommes persuadés que le mouvement va s'étendre à d'autres secteurs d'activité, notamment le secteur industriel ou celui des *fintechs*.

Reste à savoir quelle sera l'ampleur de ce mouvement et quelles seront les étapes à venir. Une petite partie du mouvement est accomplie. Les relocalisations ne concernent à ce stade que 20 000 à 30 000 emplois. Si le Brexit intervient effectivement, le mouvement ne va pas se limiter à quelques dizaines de milliers d'emplois. Les ETI britanniques devraient à ce moment-là probablement faire évoluer leur position. Une seconde vague - qui va être plus importante que la première - surviendra à ce moment-là. Un retour en arrière, pour cause de mouvements populaires, sur les mesures fiscales prises depuis 2017, serait à n'en pas douter une très mauvaise nouvelle. Je songe évidemment à la mesure relative à l'ISF. Un tel retour en arrière serait un mauvais signal envoyé aux investisseurs internationaux.

Je veux aussi vous dire que Paris Europlace possède une stratégie qui tient en trois mots : attractivité, accélération des chantiers industriels, financement des grands projets d'infrastructure. Ces trois mots constituent notre feuille de route pour continuer d'attirer à nous les entreprises britanniques. Il s'agit d'accroître le rayonnement et l'influence de la place de

Paris, tant à l'échelon européen qu'à l'échelon international. Notre ambition est de prendre la place de Londres.

M. Didier MARIE

M. Lecourtier, vous êtes Directeur général de Business France. Vous avez été chargé par le passé d'une mission sur l'internationalisation de notre économie. Pouvez-vous nous indiquer quels sont aujourd'hui nos atouts en vue d'attirer ces entreprises ?

M. Christophe LECOURTIER, Directeur général de Business France

Comme vient de le dire Arnaud de Bresson, le vote des Britanniques intervenu il y a mille jours aujourd'hui n'est pas une bonne nouvelle. Pour la France, le marché britannique est un marché important, l'un de nos rares marchés excédentaires en Europe. Il offre des débouchés considérables pour nombre de nos PME. Il est donc essentiel que le travail de préparation initié par les pouvoirs publics et les entreprises débouche sur quelque chose de concret et d'efficace. Les modalités d'échanges entre le Royaume-Uni et la France vont nécessairement évoluer du fait du Brexit. Il convient que celui-ci soit un *deal* gagnant pour la France. Il est en train de l'être, d'abord parce que les Britanniques paient le prix de leur incertitude comme le redisait récemment Michel Barnier. Ils le paient dans le domaine des investissements financiers : le spectacle de la transhumance des établissements bancaires et financiers depuis la City, auquel nous assistons, est à ce titre édifiant. Ils le paient, par ailleurs, dans le domaine industriel. Nissan, Honda, Airbus, Panasonic ont ainsi annoncé leur intention de quitter la Grande-Bretagne. D'autres entreprises suivront. Une page de l'histoire économique du Royaume-Uni est en train de se tourner. 2018 est l'année durant laquelle les investissements étrangers en France ont été les meilleurs. Le précédent record de 2017 a été battu en 2018. La Grande-Bretagne est devenue le troisième investisseur en France en 2018 : nous avons assisté à une hausse des investissements britanniques en France l'année passée. Business France a réalisé des études récemment, en particulier à destination du Président de la République. Il en ressort que, pour 87 % des investisseurs étrangers, la France est un pays qui est jugé attractif. Il en ressort également que les gilets jaunes n'ont eu absolument aucun impact sur l'économie française. Paradoxalement, notre pays a plus gagné en attractivité après le mouvement des gilets jaunes qu'avant ! Je conclurai en évoquant le troisième temps du Brexit, troisième temps que personne n'évoque. Il sera à n'en pas douter gagnant-gagnant. Cela dépendra de nous tous. Il s'agira de bâtir un cadre multilatéral efficace, cohérent, pragmatique et incitatif dans lequel viendront s'inscrire des coopérations industrielles ambitieuses. Quels que soient les choix politiques du Royaume-Uni, il demeurera pour nous un partenaire de long terme avec lequel nous avons vocation à mettre en œuvre une relation de long terme.

M. Didier MARIE

Franck Margain, vous êtes président de Paris Régions Entreprises. Vous utilisez très régulièrement l'expression « bataille de l'attractivité internationale » pour décrire le contexte économique actuel. Comment l'Île-de-France s'organise-t-elle pour attirer les entreprises ?

M. Franck MARGAIN, Conseiller régional d'Île-de-France, Président de Paris Région Entreprises

Dès que nous avons réalisé que le vote des Britanniques s'orientait vers le *leave*, Valérie Pécresse et moi-même, accompagnés de quelques entrepreneurs, nous sommes rendus au Royaume-Uni afin d'expliquer les atouts de l'Île-de-France. Nous sommes en situation de concurrence avec les grandes régions métropoles, Amsterdam, Berlin, Milan ou Bruxelles, pour ne citer que ces quelques exemples. Ces régions métropoles déploient d'importants moyens pour développer leur attractivité. À cette fin, Paris Région Entreprise a été recentré sur une mission d'attractivité, à la demande de Valérie Pécresse. Nous avons en Île-de-France des atouts très notables et des entrepreneurs réellement mobilisés pour faire de la région capitale un territoire d'attractivité. Notre région est polycentrique et nous pourrions gagner encore davantage de projets si nous étions encore mieux organisés. On parle beaucoup du Brexit en évoquant les flux en provenance du Royaume-Uni vers le Continent. Nous connaissons ces flux. Une approche géopolitique de ces flux me semble intéressante. Londres détenait il y a encore deux à trois ans une hégémonie comme terrain d'atterrissage en Europe des investissements financiers en provenance du monde entier : les Britanniques étaient parvenus à ce que Londres devienne le *hub* d'accès pour investir en Europe. Nous assistons à un mouvement inverse. Londres a perdu sa prééminence en termes d'attractivité. Les entreprises mondiales font le constat que la place de Londres n'a plus vocation à être une option préférentielle. Elles réfléchissent donc à une autre option préférentielle.

Avec Valérie Pécresse, le travail que nous entreprenons consiste donc à ce que la région Île-de-France devienne le territoire d'élection des investissements en Europe et soit le « mot magique » dans tous les *boards* des grandes entreprises mondiales. Le Brexit est donc pour nous une opportunité internationale. C'est la raison pour laquelle les supports de communication de Paris Région Entreprise ne sont pas seulement rédigés en anglais, mais aussi en chinois ou en coréen, à titre d'exemple. La région Île-de-France se prépare donc dans les meilleures conditions au défi absolument colossal que constitue le Brexit par une présence renforcée au MIPIM, le salon international de l'immobilier. Pour la première fois, la Région Île-de-France dispose d'un stand unique à ce salon. En nombre d'entreprises qui se délocalisent, Paris ne détient pas de position hégémonique. Certes les sièges sociaux n'y sont pas installés. Ils le sont plutôt à Francfort, par exemple. En revanche, c'est dans la plupart des cas à Paris que les équipes opérationnelles sont installées. Je terminerai en évoquant le « guichet

unique », que nous avons constitué et qui est dénommé « *Choose Paris Region* », que nous avons constitué. Nous sommes associés à Business France, à la Ville de Paris et à la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, notamment, pour recevoir les dossiers de demandes d'implantation. Ce guichet unique rencontre un grand succès et constitue un élément de différenciation par rapport à toutes les autres régions métropoles.

M. Thierry DRILHON

Dans la perspective du Brexit, il importe que les relations franco-britanniques soient gagnantes, tant du côté français, du côté britannique que du côté européen. Par ailleurs, il importe que nous préservions, nous Français, des relations extrêmement étroites avec nos partenaires britanniques, quelles que soient les évolutions de ces prochains mois.

M. Christophe LECOURTIER

Je souhaiterais évoquer un aspect du Brexit que nous n'avons que brièvement évoqué. Nous avons décrit les intérêts des entreprises qui commencent à se délocaliser en France ou ailleurs. Mais nous n'avons pas évoqué les hommes et les femmes qui les constituent et les talents qui les caractérisent. Le Brexit doit être l'occasion de leur montrer ce que nous sommes en mesure de leur offrir, pas seulement en termes de carrière, mais aussi en termes de mode de vie ou de manière d'être. C'est ainsi que nous capterons les talents qui nous aideront à remettre la France à la place qu'elle n'aurait jamais dû quitter.

M. Franck MARGAIN

Nous avons lancé, à l'initiative de Valérie Pécresse, une grande politique en faveur de l'intelligence artificielle. Nous considérons, en effet, que nous devons aussi en ce domaine être identifiés comme une région attractive. Nous devons être là aussi *the place to be*. Ce domaine de l'intelligence artificielle est très intéressant parce qu'il impactera la plupart des métiers de demain. Nous sommes dans une dynamique forte. Mais reconnaissons que tout cela est d'une très grande fragilité. En effet, nous sommes talonnés par les grandes régions métropoles. Nous ne disposons pas d'un *leadership* incontestable. Il appartient en conséquence à chacun d'entre nous d'être vigilant et de croire que la France est un pays aussi intéressant. Nous devons d'autant plus l'être que ces autres régions métropoles font un effort d'attractivité tout aussi important.

M. Didier MARIE

Je retiens de nos échanges que notre pays dispose de nombreux atouts et que si nous savons les valoriser et les porter, nous les ferons partager. Nos atouts ne sont pas moindres que ceux des autres. Soyons-en donc fiers.

CLÔTURE

M. Jean-Baptiste LEMOYNE, Secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des Affaires étrangères

Je voudrais d'abord remercier le groupe de suivi pour le Brexit et la refondation de l'Union européenne du Sénat de m'avoir invité à clôturer ce colloque.

À travers ce groupe, créé le 11 juillet 2016, soit moins d'un mois après le referendum, le Sénat s'est montré, avec son expérience et sa sagesse, particulièrement attentif, actif et réactif sur la question du Brexit qui nous occupe depuis près de trois ans. Il a pleinement joué son rôle de lien avec les territoires et de contrôle parlementaire sur les aspects de ce processus, qu'il s'agisse de la négociation de retrait, ou de la préparation des mesures nationales de « contingence », à travers la loi d'habilitation du 19 janvier 2019.

Ces deux chantiers étaient l'un et l'autre également importants et nous le mesurons aujourd'hui : en effet, à moins de dix jours de la date prévue de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, nous ne savons toujours pas comment elle s'effectuera : un retrait ordonné, conformément à l'accord négocié par Michel Barnier et validé par le Conseil européen à 27 et le gouvernement britannique, option qui a bien entendu notre préférence, ou sortie « sèche », le 29 mars à minuit. Ces deux options de l'alternative ont été, l'une comme l'autre, écartées mardi et mercredi derniers par la Chambre des Communes. Aucune autre alternative crédible n'apparaît à ce stade à Theresa May. Comme l'a rappelé Nathalie Loiseau hier en marge du Conseil des Affaires générales, une absence de décision côté britannique équivaut à une sortie sans accord.

Lorsque le Président Bizet m'a invité à clôturer cet après-midi d'échanges et que j'ai découvert le titre du colloque, j'ai souhaité venir, même si nous ne connaissons toujours pas la date de ce fameux « jour d'après » ! On ne connaît toujours pas la date de sortie, puisque, très probablement, Mme May, va demander une extension de l'article 50, dont le Conseil européen à 27 discutera demain sans nécessairement en décider formellement d'ailleurs. Un nouveau vote la semaine prochaine n'est pas exclu. En cas de vote positif, nous serons bien entendu ouverts à une extension technique de l'accord de retrait, afin que les institutions britanniques finalisent la ratification du texte. En revanche, en l'absence de vote approuvant l'accord de retrait, une extension longue de nature politique ne se justifie que s'il y a une stratégie alternative de la part du Royaume-Uni. Cette extension doit de surcroît être accompagnée de clauses qui préservent les intérêts de l'Union.

Il y a parfois de quoi perdre patience également : à l'orée des élections européennes et du renouvellement des institutions, nous avons besoin de concentrer toute notre attention sur l'avenir du projet européen. C'est la raison pour laquelle nous exigeons aujourd'hui, de façon légitime, de la clarté sur les intentions du Royaume-Uni. C'est la raison pour laquelle nous avons dit qu'une extension autre que technique n'était ni évidente, ni automatique.

Cette impatience légitime ne doit pas devenir dédain, amertume ou ironie blessante. Je citerai Spinoza dans son *Traité politique* : « *Non ridere, non lugere neque destestari sed intelligere* » (« ne pas tourner en dérision, ne pas déplorer, ne pas détester mais comprendre »). Comprenons, en l'espèce, que le Royaume-Uni se trouve face à un choix parmi les plus importants de son histoire, un choix qui a été apparemment tranché par le referendum de juin 2016. C'est bien la difficulté des referendums : d'une réponse simple à une question simple, voire simpliste, il n'est pas toujours évident de déduire une politique prenant en compte la complexité du monde et les aspirations contradictoires des citoyens. Le Royaume-Uni est plus divisé que jamais. Ce doit être une leçon pour nous tous alors que nous cherchons aujourd'hui comment surmonter les lignes de fracture qui traversent la société française. Nous devons comprendre car il ne faut jamais perdre le respect de nos voisins et alliés avec lesquels nous continuerons de nourrir une relation bilatérale étroite, comme cela a été rappelé il y a un an à l'occasion du Sommet franco-britannique, et avec lesquels l'Union européenne souhaite également bâtir une relation future ambitieuse, sans comparaison avec les autres partenariats conclus par l'Union : partenariat économique, partenariat en matière de sécurité et accords sectoriels. Je veux là aussi préciser un point : il faut d'abord que la sortie du Royaume-Uni intervienne pour que les négociations sur la relation future puissent débiter. De ce point de vue, une extension de l'article 50 ne saurait remettre en cause le principe du séquençage validé par les 27. Dans ce contexte de forte incertitude susceptible de se prolonger jusqu'à la dernière minute la semaine prochaine, il est indispensable de revenir aux fondamentaux, et notamment à la maxime stoïcienne : « Il est des choses qui dépendent de nous et d'autres qui ne dépendent pas de nous ». Pour garder le contrôle, il faut agir sur les choses qui dépendent de nous.

Il y a des questions auxquelles nous n'avons pas de réponse : elles dépendent de la vie politique britannique. Il y aussi des questions auxquelles nous pouvons répondre car de nombreux éléments dépendent de nous. Nous les avons traités, à 27 comme sur le plan national, du mieux que nous pouvions. C'est d'abord l'unité de l'Union que nous avons su maintenir jusqu'à aujourd'hui qui dépend de nous. Dépend aussi de nous la solidarité avec l'Irlande pour laquelle le Brexit représente un défi particulier. C'est fort de cette unité que le négociateur de l'Union a pu proposer le meilleur accord de retrait possible au Royaume-Uni, un accord qui respecte d'un côté les lignes rouges posées par les autorités britanniques, et de l'autre l'intégrité du

marché intérieur ainsi que le caractère inacceptable d'une frontière « dure » entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande. Ceci est le meilleur accord possible parce qu'il protégera les droits de nos concitoyens qui résident au Royaume-Uni, en leur permettant de continuer à y vivre, à y travailler et à y étudier dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Il est un bon accord parce qu'il assure la protection des intérêts financiers de l'Union : le Royaume-Uni s'acquittera des obligations qu'il a souscrites pendant toute la période pendant laquelle il aura été un État membre. Il est un bon accord parce que l'application temporaire du droit de l'Union au Royaume-Uni, à compter de son retrait et jusqu'au 31 décembre 2020 au moins, assurera une transition sans heurt vers le régime futur. Il est un bon accord, enfin, parce qu'en cas d'absence d'accord sur la relation future, la mise en place, après la fin de la période de transition, d'une union douanière entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, assortie d'un alignement réglementaire de l'Irlande du Nord sur l'Union, permettra d'éviter le rétablissement d'une frontière physique sur l'île d'Irlande.

Vous avez débattu autour de trois questions aujourd'hui. La première est la suivante : la France est-elle prête ? Oui, je crois qu'elle l'est. Elle l'est tout d'abord en cas de retrait ordonné puisque fondamentalement le retrait ordonné signifierait *le statu quo* pour les citoyens et les opérateurs économiques jusqu'au 31 décembre 2020. Le seul changement concernerait le statut du Royaume-Uni qui, n'étant plus État membre, perdrait l'ensemble de ses droits politiques au sein de l'Union. C'est pour cela qu'il reste notre option préférée. La France s'est également préparée à l'hypothèse d'une sortie sans accord, hypothèse qui n'est aujourd'hui pas du tout écartée. Les travaux ont été lancés dès le printemps, après que le Conseil européen a invité la Commission européenne comme les États membres à s'y préparer. Cette invitation s'est faite pour des raisons pratiques car cette hypothèse apparaissait plus crédible à mesure que se creusaient les oppositions à Londres, mais aussi parce que se préparer au *no deal* était un moyen de renforcer la main de l'Union dans la négociation. Ce travail a été conduit de manière aussi exhaustive que possible, avec engagement et humilité. N'ayant jamais vécu le retrait d'un État membre de l'Union, nous avons cherché à couvrir toutes les hypothèses, en ayant conscience que nous pourrions, assez tard dans le processus, être pris par surprise. Pour la France, c'était un défi de taille, peut-être plus important que pour d'autres pays de l'Union car 80 % des flux de marchandises entre le Royaume-Uni et l'Union passent par la France. Nous assurons le contrôle à la frontière pour le compte du reste de l'Europe. Il faut donc s'assurer que les contrôles soient les plus efficaces possible. C'est une responsabilité qui pèse sur nous. Le premier objectif était d'assurer que les droits de nos entreprises et de nos concitoyens seraient préservés, mais sans donner au Royaume-Uni les avantages de l'appartenance à l'Union.

L'ensemble des ordonnances ont été prises au cours des dernières semaines, le Premier ministre ayant assumé très ouvertement dès le

17 janvier que la France devait se préparer activement à une sortie sans accord. Je ne vous rappellerai pas les ordonnances que vous connaissez par cœur (gestionnaire d'infrastructures, licences d'exportation pour les matériels de défense, statut des ressortissants britanniques en France, licence pour les transports routiers, assurances). Ce cadre juridique est indispensable, mais il ne suffit pas. Un plan d'investissement et d'organisation de 50 millions d'euros a été lancé dans les ports et les aéroports. Nous avons intensifié la préparation des administrations chargées de contrôler les flux aux frontières, le statut de pays tiers signifiant l'établissement d'une frontière en dur. Les douanes, mais aussi la police aux frontières et les services vétérinaires et sanitaires, sont concernés. Nous avons recruté 500 douaniers. Vous avez auditionné ici même en janvier le coordinateur pour les ports nommé par le Premier ministre. L'une des priorités identifiées a été de sensibiliser les entreprises, pour qu'elles se préparent à tous les *scenarii* et anticipent les impacts possibles, notamment sur leurs ressources humaines, leurs fournisseurs, leurs distributeurs, leurs clients, leurs coûts, le stockage de leurs données, leurs contrats, etc. Sous l'autorité des préfets, les DIRECCTE, les douanes et les autres services déconcentrés de l'État, en lien avec les acteurs économiques et consulaires locaux se sont mis à la disposition des entreprises et des diagnostics d'auto-évaluation ont été proposés. Agnès Pannier-Runacher et Nathalie Loiseau ont réuni à plusieurs reprises les acteurs de cette sensibilisation. Je sais combien il n'est pas très motivant d'investir dans la perspective d'un scénario qui n'est pas certain. Mais ces investissements ne sont pas à perte : ce n'est que dans l'hypothèse - aujourd'hui fort peu probable - d'un renoncement total au Brexit qu'ils seront inutiles.

La deuxième question que vous avez abordée est celle de l'ampleur du choc que va provoquer le Brexit. Les mesures de contingences que je viens d'évoquer ont été prises justement pour que, dans l'hypothèse d'une sortie du Royaume-Uni sans accord et donc sans période de transition, l'impact puisse être atténué et que des éléments juridiques et pratiques de transition, même s'ils sont unilatéraux, même s'ils ne portent pas sur toutes les matières du marché intérieur, puissent être préservés. Citons quelques exemples. Tout d'abord, en ce qui concerne le transport. Une connectivité minimale sera assurée en la matière. Les transporteurs aériens britanniques seront autorisés durant douze mois à survoler le territoire de l'Union européenne, à effectuer des escales techniques, ainsi qu'à atterrir dans l'Union et à rentrer au Royaume-Uni, sous condition de réciprocité. Une telle connectivité sera également assurée en matière de transport routier : un règlement est en cours d'adoption. Il devrait permettre aux transporteurs britanniques de transporter des marchandises vers un territoire de l'Union, sous condition de réciprocité. C'est la raison pour laquelle le Brexit ne sera pas un séisme : ses implications se matérialiseront progressivement pour l'ensemble des acteurs économiques. Plus que l'impact du « jour d'après », c'est l'incertitude persistante qui pèse sur les opérateurs économiques,

ralentit les circuits de décision, dissuade ou retarde les décisions d'investissement qui est mauvaise pour nos économies. C'est ce qu'a très justement rappelé hier Michel Barnier en invitant les Européens à prendre en compte les coûts économiques mais aussi politiques d'une prolongation de l'article 50. Nous voyons que les conséquences économiques d'un retrait sans accord seront plus importantes pour le Royaume-Uni que pour l'Union.

D'abord, le rétablissement de droits de douane affectera l'économie britannique à court et à moyen terme, davantage que l'économie européenne. En l'absence d'accord, le Royaume-Uni sera en effet soumis aux tarifs douaniers engagés à l'Organisation mondiale du commerce, à savoir le tarif douanier commun (TDC) extérieur de l'Union Européenne. On peut lire des choses assez différentes mais l'estimation habituelle est que l'impact économique négatif d'un *no deal* sur l'UE et sur la France sera relativement modéré, entre 0 et ½ point de PIB. C'est ce que dit le Fonds monétaire international. Sur le long terme, l'impact dépend du type d'accord commercial conclu : le FMI l'estime ainsi entre -0,8 % et 1,6 %, les pays les plus intégrés économiquement avec le Royaume-Uni étant les plus vulnérables. Les conséquences économiques d'un retrait sans accord seront beaucoup plus importantes pour le Royaume-Uni que pour les pays de l'Union : en effet, le Gouvernement britannique estime de son côté le coût d'un *no deal* entre 8 et 10 % de PIB sur 15 ans en fonction des hypothèses notamment de solde migratoire avec l'UE. Ceci dit, en France, certains secteurs auront à souffrir beaucoup plus que d'autres, par exemple la pêche. Dans les directives de négociation que nous avons données à Michel Barnier, nous avons demandé que ce secteur ne soit pas isolé. Il faut dire la vérité : la situation demeure asymétrique. Nous sommes beaucoup plus demandeurs de conserver nos accès aux eaux britanniques que les Britanniques ne le sont pour les nôtres, sinon pour débarquer leur pêche, notamment à Boulogne. Aujourd'hui, un quart de nos captures en moyenne se font dans les eaux britanniques. Ce chiffre est beaucoup plus élevé dans certains ports. L'Union européenne s'est préparée à prendre des mesures provisoires pour l'année 2019 (l'accès réciproque à nos eaux et la possibilité de financer sur les fonds structurels des aides à l'arrêt temporaire des activités), qui sont sur la table, mais il faudrait pouvoir conclure un accord de pêche le plus rapidement possible. C'est ce que nous demanderons en cas de *no deal*, et nous saurons identifier les leviers pour cela. Le fait que le Royaume-Uni ait publié une notice précisant qu'en cas de sortie sans accord, les Européens ne pourront plus pêcher dans les eaux britanniques renforce encore notre détermination.

Je souhaite formuler une dernière remarque. Lorsque nous avons réfléchi aux mesures de contingence, il nous a fallu trouver un équilibre entre le besoin de continuité, le besoin de limiter l'impact, mais aussi la nécessité de tirer les conclusions de la sortie du Royaume-Uni du marché intérieur. Cela a notamment été le cas en matière de services financiers, où il a fallu concilier des objectifs de sécurité et de stabilité avec des principes de concurrence loyale et d'intégrité du marché intérieur. Les services financiers

britanniques et européens étant intégrés, il était impératif d'éviter toute rupture pour assurer la stabilité financière. Nous avons adopté le 6 février dernier une ordonnance spécifique pour cela. Les mesures adoptées permettent d'assurer la continuité de la participation des membres français aux systèmes de règlement interbancaire et de règlement livraison d'instruments financiers de pays tiers (y compris les chambres de compensation britanniques), d'étendre la compétence de l'Autorité des marchés financiers (AMF) pour éviter toute rupture dans la supervision et la vérification des activités financières, de s'assurer que les conventions-cadres de droit français pourront se substituer aux conventions-cadres de droit britannique et que les contrats financiers passés avec des entités britanniques avant la perte du passeport financier demeurent valides.

La Commission européenne a également adopté des mesures permettant d'assurer la stabilité financière en garantissant qu'il n'y aurait pas de perturbation immédiate dans la compensation centrale des produits dérivés. Ceci étant posé et au-delà de ces mesures de contingence, la logique du Brexit est que demain Londres ne sera plus comme aujourd'hui une grande place financière européenne. Cela aura un impact sur l'importance de l'activité financière à Londres par rapport à Francfort, Paris ou Dublin. C'est d'ailleurs avec Dublin que nous avons été en phase finale avant de remporter pour Paris le siège de l'Autorité bancaire européenne, avec laquelle j'ai signé le 6 mars l'accord de siège. Bank of America a replié 200 banquiers à Paris en février et prévoit 200 autres transferts après le Brexit.

La troisième question est la suivante : le Brexit offre-t-il des opportunités à saisir ? La sortie du Royaume-Uni de l'Union présente plus de risques que d'opportunités. Personne ne le nie. Cela ne nous a pas empêchés de rechercher les opportunités qui pourraient se créer pour attirer les investisseurs et les talents. Il nous faut jouer notre carte. Il ne faut pas pécher par excès d'optimisme. L'attractivité du Royaume-Uni ou de la place de Londres ne tenait pas uniquement à son insertion dans le marché intérieur. Il y avait aussi des facteurs intrinsèques au Royaume-Uni. De la même manière, la concrétisation de ces opportunités viendra d'abord de l'attractivité propre de la France. Leur concrétisation dépend d'abord de nous et des réformes que nous souhaitons poursuivre. Nous constatons que bon nombre de pays tiers, qui comptaient sur le Royaume-Uni pour accéder à l'Union, sont venus nous dire que la France était désormais leur « *gateway to Europe* ». Je pense à certains pays du Golfe ou d'Asie ou encore aux pays émergents de l'Afrique anglophone. Depuis 18 mois, je constate une forte progression des investissements étrangers en France. Cette tendance se poursuit en 2018. En termes de nouveaux projets, la France s'est nettement rapprochée de l'Allemagne. La simplification de l'environnement administratif, un coût du travail qui a augmenté moins vite que dans le reste de la zone euro et l'appui du crédit impôt recherche ont favorisé cette attractivité. La vision des entreprises non européennes a changé. Leur approche du marché intérieur consistait auparavant à mettre en concurrence

le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne. La perspective du Brexit et *a fortiori* les fortes incertitudes qui l'entourent changent la donne : chaque entreprise doit, en effet, dorénavant se doter d'une stratégie britannique et d'une stratégie continentale distinctes. Il lui est plus difficile d'éviter une présence sur le continent. Il nous appartient donc de saisir ce moment. C'est ce que nous avons fait depuis 18 mois, en partenariat avec les régions, notamment grâce aux deux grands sommets *Choose France*, à travers la mission spécifique confiée par le Premier ministre à Ross Mc Inness pour les investissements à caractère industriel.

Nous surveillons aussi les opportunités en matière de chaîne logistique. Nous savons que les ports belges et néerlandais pratiquent le lobbying. Agissons de la même façon. Ils recrutent des douaniers ? Nous en recrutons également. Il s'agit de capter les flux de marchandises qui ne transiteront plus par le Royaume-Uni. C'est le moment, pour nos ports, de soumettre une offre aux Irlandais, en mettant en sourdine nos complexes et en faisant taire les rivalités entre des ports situés parfois à quelques kilomètres l'un de l'autre. Les grands ports doivent en outre être inscrits dans le « corridor » pour bénéficier des aides européennes : c'est maintenant qu'il faut répondre à l'appel d'offres dans le cadre du « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (MIE).

Enfin, sur un plan plus global, les opportunités sont à saisir en vue d'un nouveau projet pour l'Europe. À ce titre, je relève que le groupe de suivi du Sénat sur le Brexit est également un groupe dédié à la refondation de l'Union européenne. Dès les lendemains du referendum britannique, les 27 chefs d'État et de gouvernement ont en effet marqué leur détermination à ce que l'Union européenne ne se laisse pas totalement consumer par les négociations sur le Brexit mais se donne un agenda positif. Ce fut celui de Bratislava. Le président Raffarin et le président Bizet avaient d'ailleurs publié un rapport à la veille du 60^{ème} anniversaire du Traité de Rome : *Relancer l'Europe : retrouver l'esprit du Traité de Rome* .

Avec le Royaume-Uni, l'Union européenne perd une de ses économies les plus développées, les plus innovantes, les plus engagées également dans la lutte contre le changement climatique, tout comme dans l'approfondissement du marché intérieur dont Londres a été un moteur pendant plus de trois décennies. Mais elle peut aussi recouvrir une certaine latitude pour rénover son approche du soutien à la croissance et à l'innovation, comme le propose le Président de la République et comme commenceront à l'engager les conclusions du Conseil européen de cette fin de semaine. Les sujets économiques seront au cœur de l'ordre du jour : ils concernent d'abord la politique industrielle qui doit être adaptée à tous les enjeux du 21^{ème} siècle et, en particulier, à une concurrence internationale qui ne joue pas toujours selon les règles en vigueur. Nous demandons à la Commission européenne de présenter dès la fin de l'année 2019 une stratégie de long terme assortie de propositions de mesures concrètes, afin d'atteindre

des objectifs clairs, c'est-à-dire une économie neutre en carbone, inclusive, fondée sur l'innovation et assurant l'indépendance et la souveraineté de l'Union. Pour cela, il faut que la politique industrielle puisse s'appuyer sur des bases solides. La politique de concurrence doit être actualisée, afin de concilier les intérêts des consommateurs et le soutien à l'industrie européenne prenant en compte les enjeux de concurrence à l'échelle mondiale, tant par le contrôle des concentrations que des aides d'État. Enfin, le développement d'une économie numérique européenne doit se poursuivre, afin que l'Union puisse prendre la tête des nouvelles ruptures technologiques, comme l'intelligence artificielle par exemple, tout en s'efforçant de réguler les géants du numérique et en protégeant les citoyens. Nous souhaitons que le Conseil européen des 21 et 22 mars, même s'il doit écouter les demandes de Mme May soit aussi un moment d'affirmation de la souveraineté de l'Union européenne, notamment face à ses principaux partenaires comme la Chine, en matière de concurrence et de commerce, ou encore positionne l'UE comme chef de file sur des enjeux globaux, tels que l'innovation de rupture ou la lutte contre le changement climatique.

Je vous remercie de votre attention.