



# La Normandie face au Brexit

Un exercice de stratégie régionale  
dans un contexte d'incertitudes  
persistantes

**Octobre 2022**  
Présenté par Hervé Fleury

# La Normandie face au Brexit

Un exercice de stratégie régionale  
dans un contexte d'incertitudes persistantes

OCTOBRE 2022

**Rapporteur**

Hervé FLEURY

**Avec la contribution de**

Claire COULIBALY

Chargée de mission

# Sommaire

Composition du comité d'étude .....	4
Composition de la commission « Budget et évaluation des politiques publiques » .....	5
Auditions et remerciements.....	6
Avant-propos.....	9
AVIS .....	11
Introduction.....	12
Propositions et préconisations du CESER.....	15
Axe 1 – Bâtir une véritable stratégie normande dans « l'espace Manche » .....	15
Axe 2 – Juguler le délitement des liens socio-culturels induit par le Brexit entre la Normandie et le Royaume-Uni.....	18
Axe 3 – Mettre la Normandie au cœur d'un réseau de coopérations multiples .....	22
Conclusion .....	26
Synthèse des propositions et des préconisations du CESER.....	27
DECLARATIONS DES GROUPES .....	29
RAPPORT .....	32
Introduction.....	33
Analyse matricielle des atouts/faiblesses/opportunités/menaces de la Normandie face au Brexit .....	35
1. Le Brexit : un processus long et complexe .....	38
1.1. La Normandie et le Royaume-Uni : une longue histoire commune .....	38
1.2. Du référendum de 2016 à l'accord de retrait de 2020 .....	46
1.3. Les accords du Brexit.....	48
1.4. Brexit et actualité mondiale .....	53
2. État des lieux post-Brexit en Normandie .....	56
2.1. État des lieux en transversalité .....	56
2.2. État des lieux par secteur .....	70
3. Analyse des effets du Brexit en Normandie .....	88
3.1. Des impacts encore difficiles à cerner .....	88
3.2. Des impacts sociaux-culturels actuellement beaucoup plus apparents que les impacts économiques .....	89
3.3. Et demain ?.....	108
Conclusion .....	112

ANNEXES.....	113
Synoptique des relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne induites par le Brexit .....	114
Taux de change livre-sterling/euro de janvier 1999 à octobre 2022.....	116
Bibliographie .....	117
Liste des sigles .....	118

## Composition du comité d'étude

Le comité d'étude était composé de dix conseillers. Parmi eux, six étaient membres de la commission « Budget et évaluation des politiques publiques » et trois étaient membres de la commission « Recherche, innovation, coopération ».

M. Arnaud **BRENNETOT**

Personnalité qualifiée

M. Hervé **FLEURY**

**Rapporteur**

Représentant par accord entre la  
Coopération agricole et l'association  
régionale des entreprises alimentaires

Mme Maud **LASONN**

**Présidente de la commission « Budget et  
évaluation des politiques publiques »**

Représentante de la CGT-FO

M. Philippe **LEGRAIN**

Représentant de la CFDT

Mme Anne **PINEL**

Représentante de l'union syndicale  
Solidaires

Mme Nadège **PLAINEAU**

Représentante de la CGT

M. Dimitri **ROGOFF**

Représentant du comité régional des  
pêches et des élevages marins

M. Hugues **SANSON**

Représentant de la CGT

M. Jean-Claude **SOUBRANE**

Représentant par accord entre l'union  
régionale des professions de santé et  
l'union régionale des médecins libéraux

Mme Caroline **VOLLE**

Représentante de la CPME

**M. Robin THILLARD**, doctorant en géographie du laboratoire UMR CNRS Idées sur la thèse « Le Brexit, un risque géopolitique collatéral. Comment les partenaires territoriaux du Royaume-Uni s'adaptent. », a été associé à l'ensemble des travaux du comité d'étude.

## Composition de la commission « Budget et évaluation des politiques publiques »

M. Thomas **BOUVET**

M. Pascal **CATELAIN**

M. Guillaume **DARTOIS**

M. Thierry **DELANDRE**

M. Alain **DEVAUX**

M. Hervé **FLEURY** (Rapporteur)

M. Dominique **GARÇONNET**

M. Jean-Pierre **GIROD**

M. Axel **GOSSET**

M. Jean-Yves **HEURTIN**

Mme Coralie **LAFRÉCHOUX**

Mme Maud **LASNON** (Présidente)

M. Philippe **LEGRAIN**

Mme Marie **LEVARAY**

M. Didier **LUTSEN** (Vice-président)

M. Patrick **MOREL**

Mme Claire-Hélène **PÉGHAIRE-GAUDEUL**

M. Ludovic **PIQUOT**

M. Dimitri **ROGOFF**

M. Hugues **SANSON**

M. Philippe **SCELIN**

Mme Caroline **VOLLE**

## Auditions et remerciements

L'étude « La Normandie face au Brexit : un exercice de stratégie régionale dans un contexte d'incertitudes persistantes » a été menée par la commission « Budget et évaluation des politiques publiques », appuyée par la contribution de la commission « Recherche, innovation et coopération ».

Le CESER de Normandie tient à remercier l'ensemble des personnes qui ont pris part aux réflexions du comité d'étude et des commissions, en acceptant de nous rencontrer ou de nous transmettre des informations. Les fonctions indiquées sont celles occupées par les personnes au moment de leur audition par le CESER.

M. Arnaud **BANOS**

Directeur de recherche au laboratoire UMR<sup>1</sup> CNRS<sup>2</sup> Idées<sup>3</sup>

M. Kamel **BELAÏD**

Responsable RTE<sup>4</sup> du pôle Interconnexions, service Accès marché

Madame Sophie **BINARD**

Directrice des relations internationales, Insa<sup>5</sup> Rouen

Madame Laurence **BOITEUX**

Directrice adjointe des affaires internationales, EM<sup>6</sup> Normandie

Mme Isabelle **BONAMY**

Directrice régionale de la police aux frontières du Havre

Monsieur Yohann **BREARD**

Directeur du Carré international, université de Caen

Mme Laurence **COREDO**

Directrice régionale des Douanes de Normandie

Madame **DAVESNE**

Directrice Générale « Programme et Internationalisation », Neoma Business School

M. Philippe **DEISS**

Directeur de Ports de Normandie

---

<sup>1</sup> Unité Mixte de Recherche

<sup>2</sup> Centre National de la Recherche Scientifique

<sup>3</sup> Identité et Différenciation de l'Espace, de l'Environnement et des Sociétés

<sup>4</sup> Réseau de Transport d'Électricité (de France)

<sup>5</sup> Institut National des Sciences Appliquées

<sup>6</sup> École de Management

M. Michael **DODDS**

Directeur de l'agence « Normandie Attractivité » et du comité régional du tourisme « Normandie Tourisme »

M. Chris **DREW**

Chargé de mission auprès de la direction générale des services de la Région Normandie

Mme Isabelle **DUPONT-MORRAL**

Cheffe du service des ressources marines à la direction de l'agriculture et des ressources marines de la Région Normandie

M. Franck **GOUIX**

Président de la commission sociale de l'union du mareyage français

Madame Stéphanie **GOUTTRY**

Pôle Développement à l'international, Carré international, université de Caen

Mme Agathe **GUILBART**

Directrice RTE des affaires publiques Normandie

Monsieur Mickaël **HAUCHECORNE**

Vice-président de l'université Le Havre Normandie, en charge de la formation, vie étudiante et internationalisation de la formation

Mme Nathalie **LEMAÎTRE**

Déléguée RTE pour l'Île-de-France et la Normandie

Monsieur Eric **LOBSTEIN**

Directeur administratif du Carré international, université de Caen

Mme Camille **MARTEL**

Doctorante du laboratoire UMR CNRS Idées sur la thèse « Traverser la Manche à tout prix : le sauvetage en mer au défi de la maritimisation des migrations »

Mme Rébecca **NAKACHE**

Directrice RTE du service commercial Île-de-France et Normandie

M. Dimitri **ROGOFF**

Président du comité régional de la pêche maritime et de l'élevage en mer de Normandie

M. Thomas **PERTUISET**

Directeur RTE Interconnexions

Madame Minh-Hà **PHAM**

Conseillère pour la Science et la Technologie à l'ambassade de France au Royaume-Uni

M. Ludovic **SPIERS**

Directeur général d'Agrial

M. Robin **THILLARD**

Doctorant du laboratoire UMR CNRS Idées sur la thèse « Le Brexit, un risque géopolitique collatéral. Comment les partenaires territoriaux du Royaume-Uni s'adaptent. »

Monsieur Damien **VIALLE**

Responsable des programmes de mobilité étudiante à l'ambassade de France au Royaume-Uni

Mme Madeline **VOISARD**

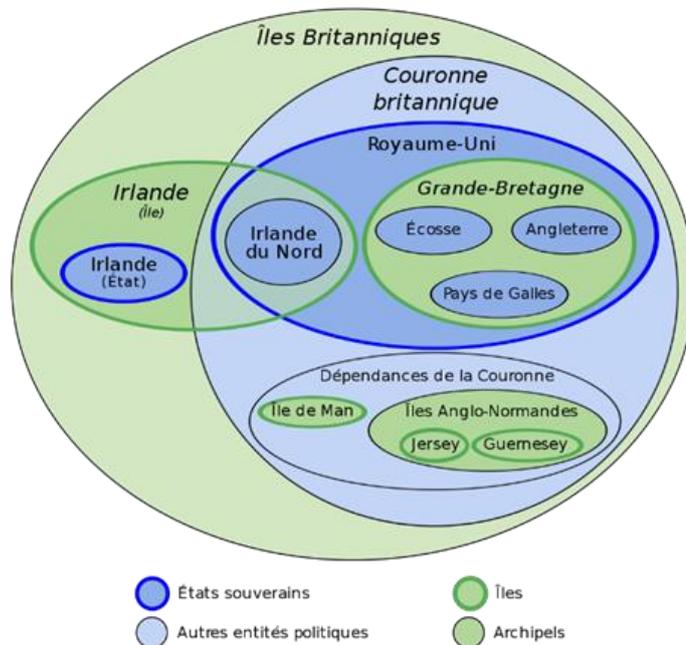
Responsable du service « Douanes et Brexit » chez Noyon Solutions Logistiques

# Avant-propos

## Terminologie des Îles britanniques



Source : [visitbritain.com](http://visitbritain.com)



Source : [Wikipedia](https://fr.wikipedia.org/wiki/Îles_Britanniques)

L'Angleterre, l'Écosse, le pays de Galles et l'Irlande du Nord sont les 4 nations qui composent aujourd'hui le Royaume-Uni « de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ». Les habitants du Royaume-Uni sont donc les « Britanniques » et non pas les « Anglais », qui sont les habitants de la seule Angleterre.

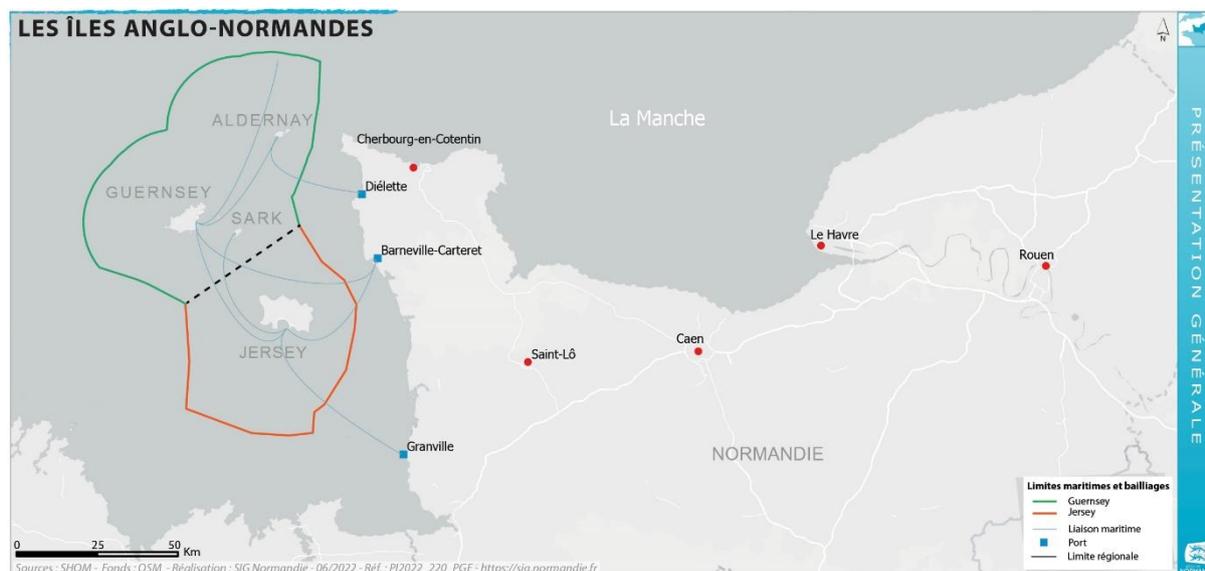
La Grande-Bretagne, quant à elle, est la grande île rassemblant l'Angleterre, le pays de Galles et l'Écosse.

L'Irlande est l'île rassemblant l'Irlande du Nord, nation du Royaume-Uni, et la République d'Irlande, État membre de l'Union européenne. L'Ulster est la province d'Irlande correspondant à l'Irlande du Nord. L'Éire est le nom de l'Irlande en gaélique irlandais.

L'importance de la notion de « nation » s'illustre notamment dans le sport, comme le rugby ou le football, où chaque nation a son équipe, y compris dans les compétitions internationales. En rugby, il y a une seule équipe pour la République d'Irlande et l'Irlande du Nord. Cette équipe d'Irlande est composée de joueurs des deux pays.

Les deux États de Jersey et Guernesey, regroupant chacun plusieurs îles et récifs, forment les « Îles anglo-normandes ». Celles-ci sont physiquement plus proches de la France que du Royaume-Uni. Mais l'histoire a fait que ces deux États dépendent directement de la Couronne britannique. Seules leur défense et leurs relations extérieures sont gérées par le gouvernement

britannique. Ils ne font pas partie du Royaume-Uni. C'est pourquoi Jersey et Guernesey n'ont jamais été membres de l'Union européenne, mais sont néanmoins impactés par le Brexit.



## Le terme « Brexit »

Le terme « Brexit » résulte d'une contraction de « **British** » et « **exit** », qui signifie littéralement « sortie britannique ». Ce terme familier est apparu au Royaume-Uni vers 2012, dans un contexte où l'idée d'un référendum pour statuer si le Royaume-Uni devait rester ou non dans l'Union européenne commençait à se dessiner. « Brexit » est depuis devenu le terme désignant le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.

**Formellement, le Brexit est acté le 31 janvier 2020 à 23 heures**, heure de Londres, date et heure de l'entrée en vigueur de l'accord de retrait conclu entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Par extension, le terme « Brexit » couvre également tous les changements de règles dans les relations entre l'Union européenne et le Royaume-Uni depuis cette date, donc non seulement l'accord de retrait, mais aussi l'accord de commerce et de coopération et les réglementations qui en découlent sur les territoires. Parfois même le terme « Brexit » englobe au sens large toute la période et l'atmosphère partant d'avant le référendum jusqu'à nos jours.

# AVIS

Adopté le 13 octobre 2022

à l'unanimité

# Introduction

Le 31 janvier 2020, le Royaume-Uni a officiellement quitté l'Union européenne, mettant ainsi fin à 47 années de coopération. Ce retrait a sidéré les Européens, mais aussi de nombreux Britanniques qui étaient opposés au Brexit. L'euroscepticisme développé depuis plusieurs années au Royaume-Uni a fini par conduire à cette rupture. À partir du référendum britannique de 2016, donnant une majorité de 52 % au « Leave », quatre années de laborieuses négociations et deux Premiers ministres britanniques auront été nécessaires pour mettre au point le premier accord de retrait de l'histoire de l'Union européenne. L'approche de cet événement inédit a beaucoup inquiété l'Union européenne, la France et la Normandie. Fin 2017, le CESER avait apporté sa contribution aux « Effets du Brexit en Normandie ». En 2020, l'accord de retrait a été suivi de la négociation, tout aussi tendue, d'un accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Après avoir échappé de peu à la perspective d'un « no deal », qui aurait ramené les relations de l'Union européenne avec le Royaume-Uni à celles de n'importe quel autre membre de l'Organisation mondiale du commerce, cet accord de commerce et de coopération a été finalement ratifié le 1<sup>er</sup> mai 2021.

À cette époque, alors que les contrôles à la frontière sur les côtes normandes avaient été rétablis depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, les pêcheurs français attendaient en vain leurs nouvelles licences les autorisant à pêcher dans leurs eaux habituelles d'activité, que le Brexit leur avait brutalement fermées dans la nuit du 31 décembre au 1<sup>er</sup> janvier. Dans un contexte où les flux transmanches étaient considérablement ralentis depuis un an par la crise sanitaire de la Covid-19, et où l'application du Brexit était encore illisible, la tension montait en Normandie. Le moment était venu pour le CESER de revenir sur le sujet du Brexit avec une étude plus approfondie qu'en 2017. Cette étude a été menée par la commission « Budget et évaluation des politiques publiques », appuyée par la contribution de la commission « Recherche, innovation et coopération ».

## Le contexte du Brexit

L'étude détaillée dans le rapport qui suit rappelle d'abord l'histoire commune qui lie la Normandie et le Royaume-Uni : Guillaume le Conquérant, Guerre de Cent ans, traité Cobden-Chevalier, Entente cordiale, Débarquement du 6 juin 1944. Alors que la CECA (Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier) est créée en 1952, le Royaume-Uni n'intègre la construction européenne qu'en 1973. En parallèle de l'essor des Régions en France, la coopération entre les Basse et Haute-Normandie et le Royaume-Uni atteindra son apogée vers 1990-2010. Mais le Royaume-Uni développera un euroscepticisme croissant jusqu'au référendum de 2016, donnant une majorité à la sortie de l'Union européenne.

**La négociation de l'accord de retrait (2020) et de l'accord de commerce et de coopération (2021)** a été longue et laborieuse, du fait de la versatilité du gouvernement britannique, tiraillé entre tenir son engagement de sortie de l'Union européenne et la préservation de ses intérêts économiques. En effet, le Brexit s'est construit sur des arguments plutôt fallacieux, qui attribuaient systématiquement à l'Union européenne l'origine des difficultés de la société britannique. Le Brexit s'est aussi alimenté du tempérament isolationniste britannique et de la nostalgie de la place de première puissance mondiale de l'empire britannique du XIX<sup>ème</sup> siècle.

L'Union européenne a tenté de préserver au mieux ses intérêts dans cette négociation, et a prévu une **réserve d'ajustement** pour indemniser les pays les plus touchés par le Brexit.

## Les impacts du Brexit en Normandie

**Les impacts du Brexit en Normandie s'avèrent difficiles à cerner avec exactitude** à ce jour pour trois raisons :

- 1) Dès le référendum de 2016, l'annonce d'un probable Brexit a généré une inquiétude diffuse avec certaines actions de repli des marchés financiers et des investisseurs. Les accords de retrait et de commerce sont entrés en vigueur dans les deux dernières années, donc très récemment. Tous ne sont pas encore appliqués, tels que les contrôles sanitaires et phytosanitaires à l'entrée du Royaume-Uni, ainsi que le contrôle des marchandises circulant entre la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord. Le contrôle biométrique des Britanniques entrant dans l'Union européenne est prévu pour fin 2022. Cette proximité dans le temps et cette application partielle du Brexit ne permettent donc que de tirer des conclusions provisoires.
- 2) De plus, le Brexit s'est déployé dans un contexte mondial complètement bouleversé par la pandémie de Covid-19, qui a déclenché une crise sanitaire en Europe en mars 2020.
- 3) Enfin, l'agression militaire de l'Ukraine par la Russie en février 2022 a désorganisé les approvisionnements de plusieurs matières premières, et du gaz notamment.

Ces trois événements entraînant des conséquences dans les domaines des flux de personnes, de marchandises et d'énergie, il est délicat d'en extraire à ce jour une analyse rigoureuse.

**Néanmoins, les impacts socio-culturels du Brexit sont actuellement beaucoup plus apparents que les impacts économiques.** Le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche, avec la disparition de l'emblématique programme européen Érasmus+, semble le plus touché. L'entrave à la circulation des personnes cause elle aussi des mécontentements à court terme et peut distendre les liens à long terme : le passeport est devenu obligatoire, y compris pour se rendre sur les Îles anglo-normandes. Le visa est obligatoire pour les stages au Royaume-Uni. L'Union européenne va instaurer un contrôle biométrique à ses frontières (prise d'empreintes et de photo), donc aux Britanniques entrant en Normandie. Tout cela s'ajoute à un environnement portuaire de plus en plus « fortifié » par des barrières, des caméras, des clôtures de barbelés etc. pour lutter contre la migration clandestine. Le transit insouciant par ferry d'une côte à l'autre de la Manche est désormais un souvenir. La crise sanitaire de la

Covid-19 n'a fait qu'accentuer le délitement des échanges scolaires et des jumelages. Le tourisme britannique, déjà en déclin en Normandie avant le Brexit, pâtit également de la situation. La disparition du support administratif, et financier, que constituait l'Union européenne pour structurer les coopérations entre différents secteurs de la société civile et de l'économie entraîne une rupture indéniable.

Sur le plan économique, **l'accord de commerce et de coopération du Brexit a permis de ne pas appliquer de taxe douanière, conservant un relatif « libre échange »**, néanmoins alourdi par les procédures administratives de déclaration en douane. Cette absence de taxe explique sans doute le fait que l'import-export avec le Royaume-Uni, notamment en Normandie, ne présente pas à ce jour l'effondrement redouté initialement. En termes d'emplois ou de PIB, on n'observe pas à ce jour d'effet négatif probant du Brexit en Normandie. Le secteur du transport et des ports semble également s'être bien adapté au Brexit, grâce à une bonne préparation en amont. La mise en place du SI Brexit, Système d'Information dématérialisé de déclaration en douane, permet d'assurer un transit fluide des camions de marchandises dans les ports. Une nouvelle compétence professionnelle sur la déclaration en douane s'est développée dans les entreprises de transport. **Le port de Cherbourg a vu son activité fortement croître** avec le développement des échanges de marchandises avec l'Irlande, les flux s'étant détournés de la traversée via la Grande-Bretagne, soumise désormais à plus de contrôles. Cependant, **la crise des licences de pêche** en 2021 a bien rappelé la fragilité de ce dernier secteur, et dans son sillage celui du **mareyage**, face au Brexit et aux futurs réexamens de ses accords.

**Compte tenu de cet état des lieux, et des enjeux qui en découlent, détaillés dans le rapport de cette étude, le CESER formule un certain nombre de propositions et préconisations pour positionner au mieux la Normandie face au Brexit.** Celles-ci sont organisées en trois axes. Le premier invite à bâtir une véritable stratégie normande dans « l'espace Manche ». Le deuxième axe vise à juguler le délitement des liens socio-culturels induit par le Brexit entre la Normandie et le Royaume-Uni. Le troisième axe, enfin, a pour ambition de mettre la Normandie au cœur d'un réseau de coopérations multiples.

# Propositions et préconisations du CESER

## Axe 1 – Bâtir une véritable stratégie normande dans « l'espace Manche »

### Pourquoi une stratégie est-elle nécessaire ?

Au lendemain du référendum du 23 juin 2016, par lequel les Britanniques ont approuvé le principe de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, les scénarios les plus catastrophiques ont été largement médiatisés. Aujourd'hui, 17 mois après la ratification de l'accord de commerce et de coopération du Brexit, **la situation pour l'Union européenne, la France et la Normandie paraît beaucoup moins dramatique que l'on ne le redoutait** : pas d'engorgement interminable dans les ports, pas de faillite identifiée d'entreprises normandes... Certes, après avoir traversé en 2021 une crise autour de l'attribution des licences de pêche, on note des évolutions telles que l'obligation du passeport pour se rendre au Royaume-Uni et dans les Îles anglo-normandes, ou encore des formalités d'import-export plus complexes. Mais à ce jour, d'aucuns pourraient penser qu'il suffit de traiter au cas par cas les conséquences actuellement identifiées du Brexit en Normandie, sans que ce sujet nécessite de bâtir une véritable stratégie.

Le CESER estime au contraire qu'il importe de ne pas minimiser ou sous-estimer d'emblée les conséquences du Brexit en Normandie. La ténacité de l'Union européenne dans les négociations difficiles face à la versatilité du gouvernement britannique ont permis d'aboutir à deux accords préservant un bon nombre de ses intérêts : l'accord de sortie de 2020 et l'accord de commerce et de coopération de 2021. Ce dernier a préservé les conditions d'un relatif libre-échange entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Combiné à la préparation de la réinstauration d'un contrôle douanier, il a largement contribué à limiter l'impact économique du Brexit. Mais si l'impact économique du Brexit n'est aujourd'hui pas apparent en Normandie, **l'impact socio-culturel, sans doute méconnu et moins médiatisé, est indéniable et majeur** : dans l'enseignement supérieur et la recherche, dans l'éducation et dans le tourisme, les échanges et la coopération entre la Normandie et le Royaume-Uni sont au mieux en déclin, voire à l'arrêt. S'il demeure à ce niveau, l'impact socio-culturel du Brexit entraînera incontestablement des conséquences sur le climat de confiance entre la France et le Royaume-Uni, sur l'amointrissement des relations humaines entre les deux pays, et nuira au développement d'un espace durable, prospère et équitable.

En outre, que la frontière entre la Normandie et le Royaume-Uni soit ouverte ou fermée, ces deux territoires sont limitrophes, bien que séparés par la Manche. Le voisinage géographique implique nécessairement la gestion de contingences, de manière plus ou moins pacifique selon la qualité des relations entre les États. La France et le Royaume-Uni ne sont plus ennemis depuis pratiquement deux cents ans. En revanche, les coopérations acquises notamment par 47 années de coopération européenne ont été balayés par le Brexit. **En 2021, la crise des licences de pêche d'une part, et celle autour des migrants transmanches d'autre part, ont montré combien**

**le voisinage géographique pouvait être difficile à gérer**, notamment dans notre région. Les pêcheurs français, britanniques et anglo-normands vivent de leur coactivité dans une mer dont les ressources sont limitées et donc à préserver. La France exerce, pour le compte du Royaume-Uni, un contrôle croissant des migrants candidats à la traversée de la Manche, dans un contexte international de forte tension sur le sujet migratoire, ce qui engendre de graves enjeux humains dans les Hauts-de-France et par ruissellement en Normandie.

Enfin, **l'incertitude qui caractérise la période actuelle nous invite à la prudence sur l'évaluation des impacts économiques réels du Brexit en Normandie**. Cette incertitude s'exprime sous trois angles :

a) **Le cadre réglementaire du Brexit** : les accords ont certes été ratifiés mais, au-delà des périodes de transition initialement prévues, certaines clauses ne sont pas appliquées sur le terrain par les Britanniques. C'est le cas du protocole nord-irlandais, qui est censé régir le flux de marchandises qui transite de Grande-Bretagne vers l'Irlande du Nord, et du contrôle sanitaire sur les animaux et phytosanitaire pour les végétaux des produits importés sur le sol britannique depuis l'Union européenne. L'incertitude pèse sur la date et les conditions d'application de ces dispositions, qui peuvent entraîner des conséquences importantes sur l'activité portuaire et sur l'industrie agro-alimentaire. En outre, certaines clauses des accords prévoient des négociations et des réexamens périodiques, comme c'est le cas pour la pêche et pour les interconnexions électriques à partir de 2026. Le cadre réglementaire du Brexit se caractérise donc par une instabilité, qui empêche d'affirmer avec certitude des conclusions sur son impact dans le temps.

b) **La crise sanitaire de la Covid-19** : elle a débuté pendant la fermeture concrète de la frontière britannique. Son impact sur les échanges a été si fort qu'il s'avère difficile de discerner les effets imputables strictement au Brexit de ceux imputables à la Covid-19.

c) **Le conflit armé en Ukraine** : alors que la crise sanitaire tendait à s'estomper en Europe, l'invasion partielle de l'Ukraine par la Russie a profondément déstabilisé l'équilibre géopolitique en Europe. La conjugaison de la crise sanitaire et du conflit armé a déclenché une inflation importante, aux conséquences diffuses dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux, qui peuvent masquer ou diluer les stricts effets du Brexit.

Au vu de ces trois éléments, il est impossible aujourd'hui de cerner tous les effets du seul Brexit en Normandie. Par exemple dans l'agro-alimentaire, les impacts ne sont pas tous quantifiables à ce jour et restent à surveiller afin de continuer à soutenir les pôles majeurs de l'économie normande. Cette incertitude avait déjà cours dans la période pré-Brexit, où l'on ne connaissait ni la date, ni les conditions du Brexit. Or l'Union européenne, la France et la Normandie se sont, malgré toutes les vicissitudes britanniques, attachées à conclure un accord et à préparer le Brexit. Malgré plusieurs imperfections à l'arrivée, cette **volonté politique** a permis de limiter les impacts négatifs du Brexit, par exemple avec la mise en place du « système d'information Brexit » pour fluidifier le passage des marchandises aux douanes.

L'ampleur de l'impact socio-culturel du Brexit, les contingences de la Normandie vis-à-vis de son voisin britannique et l'incertitude caractéristique de cette période plaident donc en faveur

**de l'élaboration d'une stratégie post-Brexit pour la Normandie, afin de juguler les impacts négatifs identifiés dès aujourd'hui et prévisibles pour demain.**

Qui pilote la stratégie et dans quel périmètre ?

À ce jour, ni le Royaume-Uni, ni l'Union européenne, ni la France ne formulent une véritable stratégie post-Brexit. Au cours de l'étude, le CESER de Normandie a identifié qu'il était une des seules structures à se pencher précisément sur les impacts du Brexit. Une fois passés les échos médiatiques autour des crises des licences de pêche et des migrants en 2021, l'Union européenne et la France demeurent silencieuses sur les impacts du Brexit. La réserve d'ajustement européenne au Brexit est bien annoncée comme « conjoncturelle », alors même que **les effets du Brexit paraissent s'inscrire dans le temps long, et s'annoncent donc majoritairement structurels**. Une seule initiative a été relevée, celle du Comité européen des régions. Cet organe consultatif de l'Union européenne a publié en avril 2022 une étude intitulée « Nouvelles relations commerciales et économiques entre le Royaume-Uni et l'Union européenne : l'impact sur les régions et les agglomérations » (cf. bibliographie). **En l'absence d'initiative aux échelons européen et national, la Région Normandie a d'autant plus intérêt à se saisir d'une démarche stratégique à son échelon régional.**

Compte tenu de la dégradation des relations entre le Royaume-Uni et la France, et de l'intérêt bien compris de la Normandie à restaurer ces relations, la Région doit adopter une attitude d'**ouverture** dans cette stratégie post-Brexit. Il s'agit de déployer une **souplesse et une finesse** comparables à celles des **relations diplomatiques** entretenues par les ministères des Affaires étrangères. La limite à cette politique de la « **main tendue** » est naturellement celle de la préservation des intérêts de la Normandie. Cette stratégie nécessite d'être explicitée auprès des Normands, afin **d'éviter toute méprise vis-à-vis d'une quelconque sujétion au Royaume-Uni**, et de faire preuve de pédagogie sur les valeurs de **coopération** portées par la Normandie dans une finalité de « **gagnant-gagnant** » entre territoires, à l'inverse de celle du « perdant-perdant » bien illustrée par le Brexit.

**Dans cette démarche, la Normandie et la France sont en partie interdépendantes** : d'une part, plusieurs enjeux post-Brexit dépendent de la politique nationale, voire internationale (pêche, trafic portuaire etc.), d'autre part, l'impulsion normande peut profiter à la France entière, par exemple dans le domaine de l'enseignement supérieur et la recherche. La stratégie déployée par la Normandie peut donc servir, outre ses intérêts propres et internes, son **rayonnement** national, voire international. La Région Normandie peut s'appuyer utilement sur ses liens ancestraux avec le Royaume-Uni, ainsi que sur ses plages du Débarquement, qui constituent le berceau de la reconquête de la liberté et de la démocratie, et ont déjà inspiré l'initiative « Normandie pour la Paix » développée par la Région Normandie. Sur ces bases, elle a donc tout intérêt à investir dans cette stratégie pour se positionner en **médiatrice**, « **faiseuse de paix** » entre le Royaume-Uni et la France, voire porte d'entrée de l'Europe, et non de sortie.

Enfin de même que la Normandie ne peut ignorer son voisin britannique, elle ne peut ignorer ses autres voisins que sont **les Îles anglo-normandes, l'Irlande, et les Régions françaises de**

**Bretagne et des Hauts-de-France.** Tous font partie de « l'espace Manche ». **Les nouvelles relations que la Normandie établit avec le Royaume-Uni ne peuvent trouver leur équilibre qu'en coordination avec celles établies avec ses autres voisins, qui interfèrent tous au sein de ce même « espace Manche ».** Cette coordination est développée dans « l'Axe 3 – Mettre la Normandie au cœur d'un réseau de coopérations multiples » des préconisations du CESER.

## Axe 2 – Juguler le délitement des liens socio-culturels induit par le Brexit entre la Normandie et le Royaume-Uni

L'étude menée s'est attachée à décrypter les impacts du Brexit dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux de la Normandie. Il en ressort que le domaine socio-culturel est majoritairement affecté, à commencer par l'enseignement supérieur et la recherche.

### Préconisations pour l'enseignement supérieur et la recherche

Dans ses enquêtes et auditions sur les impacts du Brexit dans l'enseignement supérieur et la recherche normands, le CESER a identifié la difficulté de faire un point précis des flux d'entrée et de sortie du territoire, pour les étudiants comme pour les chercheurs. Il existe des données, morcelées selon les établissements et les programmes de coopération, avec des méthodes de comptage différentes. Au-delà des grandes tendances, comme un solde migratoire négatif en Normandie au profit du Royaume-Uni, les flux de chercheurs ne sont pas connus. La première action, pour programmer une pérennisation des échanges entre les deux territoires, consiste donc pour les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche à **se doter d'un observatoire commun.**

Les établissements normands font preuve d'initiatives pour pallier les difficultés de mobilité de leurs étudiant et chercheurs vers le Royaume-Uni. Mais ces initiatives individuelles gagneraient à se coordonner. **Les établissements normands pourraient se réunir avec des institutionnels, comme l'ambassade de France à Londres, en contact direct avec les établissements de l'enseignement supérieur et de la recherche britanniques, pour recenser non seulement les flux, mais aussi les outils de coopération internationale (conventions, co-publications, doubles diplômes etc.), et pour valoriser la coopération encore existante.**

**Afin de mieux gérer les mobilités, répondre aux interrogations post-Brexit et contribuer à leur internalisation, les établissements normands doivent se doter ou compléter leur service dédié pour :**

- Diagnostiquer les besoins de mobilité ;
- Apporter une aide au montage de projets ;
- Capitaliser les ressources internes ;
- Acculturer chercheurs, équipes pédagogiques et étudiants à la nécessité de la langue anglaise et former à l'accueil d'étudiants étrangers ;
- Se doter d'un système d'information présentant les cours en langue anglaise, les cursus en anglais ou toute autre action sur l'ensemble des établissements normands à même d'attirer les étudiants et chercheurs étrangers ;
- Proposer un « package complet » aux étudiants, chercheurs et équipes pédagogiques souhaitant se rendre au Royaume-Uni, offrant le même niveau de services intégrés qu'Érasmus+ ;
- S'associer à la formalisation des accords internationaux qui pourraient demain offrir de meilleures conditions d'échange.

Pour perpétuer la mobilité entre la Normandie et le Royaume-Uni, sans le support d'Érasmus+, les établissements normands ont à la fois intérêt et la possibilité de **s'adapter aux particularités britanniques** en :

- Réinvestissant le champ des accords bilatéraux ;
- Mettant en place des partenariats stratégiques s'appuyant sur des supra-coopérations entre universités ou jumelages territoriaux ;
- Implantant des antennes normandes au Royaume-Uni et en accueillant des antennes d'établissements britanniques ;
- Initiant des sessions type « **summer school** » pour attirer en été les étudiants britanniques, dont le cursus ne prévoit pas de mobilité internationale (et en travaillant sur la niche des étudiants britanniques en langue moderne qui doivent, eux, passer une année en France) ;
- S'appuyant sur les bourses d'études existantes comme celles développées entre l'Ambassade de France à Londres et le British Council (agence britannique internationale) ;
- Reprenant les mobilités de recherche Horizon Europe, cadre au sein duquel le Royaume-Uni est demeuré malgré le Brexit ;
- Réorientant les mobilités en direction de territoires anglophones plus faciles d'accès que l'Angleterre (Irlande, Malte et dans une moindre mesure Écosse et Pays de Galles, ces deux nations ayant la volonté de soutenir financièrement les étudiants européens).
- Recourant à l'enseignement en distanciel ;
- Créant des chaires internationales.

Pallier les effets du Brexit et la difficulté d'offrir une mobilité aux étudiants et chercheurs peut trouver sa solution via le **rapprochement entre les établissements et le monde économique** en :

- Utilisant des partenariats entre établissements d'enseignement supérieur ou de formation professionnelle et des entreprises, qui promeuvent l'esprit d'entreprise

(« Entrepreneur sans frontière » de Neoma Business School ou les « alliances de la connaissance » d'Érasmus+ là où elles pourraient s'appliquer) ;

- Promouvant l'accueil en Normandie de start-up britanniques ;
- Recourant aux programmes soutenant l'entreprenariat étudiant tels que Pépité Normandie ou Érasmus Eye.

Enfin, **les collectivités territoriales normandes peuvent efficacement soutenir la mobilité étudiante vers le Royaume-Uni** à travers :

- La **bonification du dispositif « Pass Monde »** de la Région Normandie pour les jeunes se rendant au Royaume-Uni, afin de compenser au moins partiellement l'aide Érasmus+ perdue avec le Brexit ; cette bonification fait partie de la stratégie 2022-2028 « Europe, international et rayonnement » de la Région ;
- Le maintien par la Région d'une aide aux relations universitaires, en l'absence de fonds européens, notamment en matière de recherche entre la Normandie et le Royaume-Uni, jusqu'à ce que les équipes se restructurent ;
- La reconduction d'événements tels que le **Channel Research Day**, qui a accueilli le 19 mars 2022 à l'université de Caen les universités de Rouen, du Havre, de Southampton, du Sussex, de Brighton, de Greenwich et de Swansea, avec la participation de l'ambassade de France au Royaume-Uni et de la Région ;
- L'association des établissements d'enseignement supérieur et de recherche aux actions de l'agence régionale Normandie Attractivité ;
- Le recours aux jumelages locaux pour développer des échanges par ce biais ;
- Le soutien à l'accueil des étudiants britanniques, comme Le Havre et Rouen le font pour l'hébergement ;
- L'instauration de relations entre la Région Normandie, l'ambassade de France au Royaume-Uni et les établissements d'enseignement supérieur et de recherche normands ;
- La création d'une action forte pour célébrer les **600 ans de l'Université de Caen en 2032**, créée par les Anglais. Cet anniversaire peut être l'occasion de lancer des programmes de recherche franco-britanniques, des colloques ou événements débordant sur les champs touristiques et culturels.

## Préconisations pour la mobilité scolaire, le tourisme, l'attractivité du territoire et l'amitié entre la Normandie et le Royaume-Uni

Le rapprochement entre Normandie et Royaume-Uni dans l'enseignement supérieur peut aussi se préparer très en amont, en ciblant les écoliers, collégiens et lycéens normands. L'ouverture d'esprit, la découverte d'une autre culture, l'apprentissage de l'anglais gagnent à être cultivés dès le plus jeune âge. L'étude a montré que, même avant le Brexit, la mobilité scolaire entre la Normandie et le Royaume-Uni déclinait en quantité et en qualité. Il n'y avait plus « d'échange » au sens où les Français étaient reçus dans des familles d'accueil rémunérées et où les Britanniques ne se déplacent pas en France. **L'ambition de l'académie de Normandie pour la mobilité accompagnée et apprenante de ses élèves vise une coopération**

**éducative et un partenariat scolaire de qualité.** Depuis le Brexit, elle ne peut plus s'appuyer sur Erasmus+ vis-à-vis du Royaume-Uni. Le CESER souligne l'attention accordée aux quelques véritables partenariats existants et le souhait de la Région de développer le cursus d'Option Internationale du Baccalauréat (OIB) en anglais, notamment dans le réseau d'éducation prioritaire. **Mais la politique de la délégation académique aux relations européennes et internationales et à la coopération ne peut pas simplement délaissier le Royaume-Uni au profit des autres voisins que sont l'Irlande et les pays de la mer du Nord.** Le Royaume-Uni ne présente pas simplement l'intérêt d'être le meilleur pays pour apprendre la langue véhiculaire mondiale. Connaître ce pays, sa culture, n'est pas seulement utile au titre de son rang de cinquième puissance économique mondiale. Connaître son voisin est indispensable pour bâtir une relation harmonieuse avec lui. **C'est dans cette finalité que le CESER invite l'académie à réfléchir et coconstruire, avec les partenaires intéressés, la mobilité scolaire entre la Normandie et le Royaume-Uni.**

Dans le domaine touristique, le CESER approuve la volonté régionale de **reconquérir la clientèle britannique en déclin, pour réinscrire la Normandie dans la « carte mentale » des Britanniques.** Bien que, grâce à d'autres ressortissants, le tourisme normand prospère, la Normandie a intérêt à entretenir sa clientèle britannique, pour des raisons économiques et culturelles, les deux secteurs se bénéficiant mutuellement. À la liste des opérations de reconquête citées par la Région Normandie, et décrites dans le rapport ci-après, peuvent être ajoutés le millénaire du Mont-Saint-Michel en 2023 (anniversaire de la construction de l'église abbatiale romane), ainsi que les 600 ans de l'Université de Caen en 2032 (université créée par les Anglais, cf. partie précédente).

Pour rapprocher les deux territoires, **il est également souhaitable que les Normands fassent du tourisme au Royaume-Uni.** Il s'agit là sans doute d'un chantier vierge, d'un défi à relever, après la crise sanitaire, le rétablissement du passeport et l'augmentation du niveau de vie au Royaume-Uni. Cela nécessite une volonté politique commune, des deux côtés de la Manche. La préservation, voire le développement de liaisons maritimes attractives entre la Normandie et l'Angleterre constituent un prérequis.

Le CESER approuve également la **stratégie de marketing territorial** qu'a commencé à mettre en œuvre l'agence Normandie Attractivité. En parallèle des webinaires, format sans doute encouragé par la crise sanitaire, l'organisation de forums proposant une rencontre physique est à initier. Ces forums pourraient s'adresser à différents acteurs du monde économique (filières professionnelles par exemple), social (fédérations sportives, orchestres...) et environnemental (associations de protection de la biodiversité, structures expertes du dérèglement climatique ou de la transition énergétique...). Ils pourraient servir de plateforme d'échanges sur des sujets d'intérêt commun. Ce format offrirait l'avantage de dépasser les contraintes institutionnelles et d'établir ou rétablir des liens de confiance entre acteurs ayant des intérêts communs. La finalité est que les acteurs des territoires normand et britannique expérimentent concrètement l'intérêt de se connaître, d'échanger, voire de coopérer de part et d'autre de la Manche.

Enfin, si les liens historiques entre la Normandie et le Royaume-Uni sont relativement connus dans la culture locale, notamment dans certains territoires comme le Bessin, et présents dans divers sites publics, cette connaissance gagnerait à être développée dans tout le territoire normand et vulgarisée à grande échelle. Cela pourrait prendre la forme d'un **programme complet sous différents médias, dont le numérique et l'implantation physique d'une « maison » ou autre lieu carrefour de ressources et d'accueil, consacré à tout le bien commun passé et à venir entre le Royaume-Uni, l'Irlande, les Îles anglo-normandes, et la Normandie**. Ce pourrait aussi être l'occasion de s'appuyer et de valoriser les diasporas britannique et normande de chaque côté de la Manche. L'émergence de ce type de démarche nécessite un soutien fort, que seule la puissance publique régionale semble pouvoir assumer. Il s'agit d'abord d'organiser des réunions d'amorçage avec des acteurs motivés par le développement de l'amitié entre la Normandie et le Royaume-Uni, à l'image de ce que l'ambassade de France à Londres a initié avec les acteurs économiques. Cependant, le succès de la démarche tiendra certainement dans une méthodologie adaptée aux aspirations actuelles de la population, en grande défiance vis-à-vis des institutions, et plutôt inspirée de démocratie participative.

Juguler prioritairement le délitement des liens socio-culturels induit par le Brexit constitue la première face de la stratégie plaidée par le CESER dans l'axe 1 de ses préconisations. La deuxième face consiste à traiter l'ensemble des impacts du Brexit par le biais d'un réseau de coopérations multiples passant toutes par la Normandie.

### Axe 3 – Mettre la Normandie au cœur d'un réseau de coopérations multiples

Depuis une vingtaine d'années, l'Union européenne s'est élargie à l'est, de la Finlande, en passant par les pays baltes, la Roumanie, la Bulgarie et jusqu'à Chypre. En 2022, l'Union européenne a accepté les candidatures de l'Ukraine et la Moldavie. Avec le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, la façade atlantique et la Normandie s'éloignent encore plus du barycentre de l'Union européenne. Or plusieurs indicateurs caractérisent depuis longtemps certaines fragilités de la Normandie par rapport à la moyenne française : moindre dynamisme en création d'emplois salariés <sup>7</sup>, solde migratoire des jeunes négatif <sup>8</sup>, désertification médicale<sup>9</sup>. Comment la Normandie, reléguée au rang de région périphérique, peut-elle contrer son risque de marginalisation ?

La coopération de la Normandie avec les territoires situés dans ce même angle mort de l'Europe peut apporter une réponse à ces deux questions.

---

<sup>7</sup> [Synthèse régionale - Contexte national – Bilan économique 2021 - Normandie | Insee](#)

<sup>8</sup> [Bilan démographique 2020 : baisse des naissances et forte augmentation des décès en Normandie dans le contexte de pandémie - Insee Analyses Normandie - 94](#)

<sup>9</sup> [L'accès à la santé et aux soins pour tous en Normandie | Ceser Normandie](#)

## Une coopération à développer dans « l'espace Manche », tout autant que vers la mer du Nord

Comme évoqué dans l'axe 1, la Normandie a intérêt à développer sa coopération avec tous les acteurs de « l'espace Manche », à **commencer par le Royaume-Uni**. Envers ce pays, le CESER suggère à la Région une attitude volontariste, allant au-delà d'une « réaffirmation des liens historiques, économiques, culturels et éducatifs » exposés dans la stratégie 2022-2028 « Europe, international et rayonnement » de la Région Normandie. Revenir vers le Royaume-Uni en le prenant en douceur sur notre socle commun est une bonne démarche. La vulgarisation de ces racines communes pourrait être développée via une structure médiatisant auprès du grand public l'interpénétration des histoires et des cultures anglaises et normandes, au-delà de Guillaume le Conquérant et du Débarquement sur les plages du Calvados (cf. axe 2). La Région Normandie peut également coopérer sur des champs contemporains, notamment dans le volet de l'enseignement et de la recherche, en se référant aux préconisations de l'axe 2. Elle ne doit pas non plus négliger la portée des jumelages et initiatives apparentées, développés ci-après.

**L'Irlande représente la cible** de coopération vers laquelle tous les partenaires du Royaume-Uni se penchent plus précisément depuis le Brexit. Ce pays a été repositionné géopolitiquement et économiquement par le Brexit, car membre de l'Union européenne et porte d'entrée terrestre vers le Royaume-Uni via l'Irlande du Nord. Le Brexit a également démultiplié le trafic maritime entre l'Irlande et la Normandie, notamment via le port de Cherbourg. Ce développement ne peut que soutenir le projet de ferroutage Cherbourg-Bayonne. Il s'agit de transporter sur 950 km de voie ferrée près de la moitié des 50 000 remorques transitant annuellement par le port de Cherbourg via le réseau routier. Le gain en émission de CO<sub>2</sub>, à raison d'une tonne par remorque ferroutée, est substantiel sur le plan environnemental. Pour lancer de nouveaux partenariats avec l'Irlande, la Région Normandie y a emmené en juin 2022 une délégation compétente dans plusieurs domaines économiques (activité portuaire, import-export, filière équine) et politico-sociaux (impact du Brexit sur la frontière irlandaise - élément clé dans les relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, enseignement supérieur, histoire des Normands en Irlande). Fort de l'éclairage apporté par le Brexit sur l'intérêt de s'ouvrir à l'Irlande, ces partenariats sont à installer dans la durée, quand bien même le Royaume-Uni se rapprocherait à nouveau de la Normandie.

Les coopérations de la Normandie n'ont en effet pas vocation à être hiérarchisées, mais sont à spécifier en fonction de chaque partenaire, unique dans cet « espace Manche ». **Les Îles anglo-normandes** constituent un bon exemple de singularité. Outre l'image internationale des bailliages de Jersey et Guernesey, ces îles peuvent contribuer à valoriser la richesse de l'histoire commune entre les cultures normande et anglaise. Le CESER suggère à la Région de faire fructifier le partenariat en bonne voie depuis 2015, en s'appuyant toujours sur le Département de la Manche. La possibilité d'exercer une « diplomatie locale » sur certaines questions telles que la pêche et la dérogation au passeport pour des courts séjours entre les îles et la Normandie est à étudier.

Si la Normandie a des racines anglaises, elle a aussi des racines vikings, qui se sont peut-être rappelées à elle lorsque le Royaume-Uni a fermé sa frontière. Dans le champ des possibles, la Normandie se tourne naturellement, au-delà de la Manche, vers la mer du Nord et ses régions limitrophes. Par suite de la disparition du programme Interreg<sup>10</sup> France Manche – Angleterre, la Région Normandie est éligible au **programme Interreg Mer du Nord** et a l'intention d'y « entrer de plain-pied ». Le CESER encourage cette orientation, qui peut utilement s'appuyer sur les coopérations déjà existantes avec le comté de Vestland en Norvège et avec le land de Basse-Saxe en Allemagne. En effet, ces territoires sont éligibles à Interreg Mer du Nord, de même que la Belgique, les Pays-Bas et le Danemark. Une délégation normande pourrait être emmenée dans ces territoires par la Région, sur le modèle irlandais de juin 2022.

Que ce soit pour se tourner vers les îles britanniques et anglo-normandes, ou vers la mer du Nord, **la Région Normandie a tout intérêt à coordonner du mieux possible ses démarches avec ses voisines françaises, la Bretagne et les Hauts-de-France**. En effet, une démarche unifiée côté français sera plus lisible et aura plus de poids auprès des interlocuteurs étrangers.

## Des formes de coopération multiples pour répondre au plus près aux besoins du territoire et aux envies des acteurs

L'Union européenne, avec ses multiples instances dans tous les domaines, fournissait un cadre de coopération structuré et à plusieurs échelles avec le Royaume-Uni. Ce cadre est de fait tombé avec le Brexit. Quand bien même la volonté de coopérer peut être présente de chaque côté, celle-ci ne portera pas de fruit sans un minimum de structure. La première étape consiste à identifier le bon interlocuteur. Alors que les anciens annuaires et la mémoire vivante sont encore disponibles, il est urgent de les exploiter pour capitaliser les éléments de base nécessaires pour reprendre langue. **La Région Normandie pourrait proposer une structure permettant de recueillir et redistribuer les données sur les acteurs et les sujets relatifs aux relations entre la Normandie et le Royaume-Uni. Il importe que cette démarche soit menée dans un esprit de co-construction, pour rejoindre les aspirations citoyennes de représentativité de la société civile d'aujourd'hui**. Partir des besoins du territoire et des envies des acteurs de terrain constitue la meilleure garantie pour faire émerger de nouvelles dynamiques. En s'inspirant de Régions françaises frontalières d'un pays tiers, comme Bourgogne-Franche-Comté ou Auvergne-Rhône-Alpes avec la Suisse, l'élaboration d'éléments méthodologiques tels que des **référénts**, des classements et des synthèses de savoirs, des modalités d'échange pourraient jeter les bases de cette nouvelle forme de coopération.

À côté des sujets qui défrayeraient encore la chronique dans les prochaines années, **la veille** est bien sûre de mise. Le CESER avait produit une première contribution sur les impacts du Brexit en 2017 ; il a estimé nécessaire de se pencher sur le sujet en 2021-2022. Il se **propose de revenir sur le sujet vers 2025**, à la veille de réexamens importants de l'accord de commerce

---

<sup>10</sup> Programme de coopération interrégionale de l'Union européenne.

et de coopération, sur des sujets comme la pêche et les interconnexions électriques, aux impacts économiques, sociaux et environnementaux.

L'amitié entre les peuples est au fondement de la coopération entre nos sociétés démocratiques. Le recours aux organisations de base, telles que les **jumelages**, semble aujourd'hui pertinent. Certes ces jumelages, hérités de l'après seconde guerre mondiale, et handicapés par les restrictions de circulation de la récente crise sanitaire, ont certainement besoin d'être réinvestis par les citoyens pour correspondre à la société du XXI<sup>ème</sup> siècle. Mais le Brexit ayant fait table rase de presque toutes les structures qui s'adossaient à l'Union européenne, ils constituent un socle largement exploitable. En effet, la Normandie peut compter sur un maillage dense de communes jumelées outre-Manche, déjà fédérées dans des comités départementaux de jumelages. De plus, la Région peut s'appuyer sur des expériences fortes de coopération régionale vécues dans les 20 dernières années (jumelages entre Régions Haute et Basse-Normandie et Comtés, Arc Manche).

**Parmi les formes de coopération multiples à inventer, celle sur le sujet de la pêche semble prioritaire, car il s'agit de l'un des seuls leviers du Royaume-Uni pour faire pression sur l'Union européenne.** La crise des licences de 2021 a rappelé une fois de plus la fragilité de cette filière, incluant le mareyage, qui cherche à se frayer un avenir dans un espace de pêche qui se réduit, en raison du Brexit, mais aussi de la transition écologique (protection de la biodiversité des espèces et des milieux marins) et énergétique (implantation de parcs d'éoliennes). Pour prévenir des crises ultérieures, en amont des prochains réexamens des accords du Brexit, il semble indispensable de faire évoluer le circuit de négociations. Le circuit allant de la Normandie, en passant par Paris, Bruxelles et Londres, pour arriver jusqu'à Jersey et Guernesey s'est avéré contre-productif pour des pêcheurs dont les bateaux se croisent au quotidien dans les mêmes eaux. La Bretagne et les Hauts-de-France étant les deux autres Régions concernées par la pêche et le mareyage, la coopération interrégionale sur la côte française, avec un observatoire dédié, est à soutenir politiquement, pour peser plus fortement vis-à-vis de la France et de l'Union européenne. Le CESER suggère à la Région Normandie, qui pilote le groupe de travail « pêche », consacré au FEAMPA à Régions de France d'utiliser sa position pour agir en ce sens. **Une coopération des Régions maritimes, incluant les CRPMEM (Comités Régionaux des Pêches Maritimes et des Élevages marins), pourrait être recherchée.**

Enfin, sur le sujet délicat et à fort enjeu humain des « migrants » transmanches, l'issue ne semble possible qu'à travers la coopération. Le sujet des migrations est particulièrement sensible à l'échelle de l'Union européenne. Le sujet des « migrants » transmanches a été envenimé par le contexte du Brexit. Le débat démocratique sur le sujet des migrations n'a plus court, les données sont peu diffusées, les recherches et les études sont très réduites. À son niveau, compte tenu de sa position de Région à la fois concernée par le sujet, sans que celui-ci n'y soit encore explosif comme dans les Hauts-de-France, la Normandie pourrait initier un nouveau chemin en rassemblant autour de la table différents acteurs et experts. **Avec son initiative « Normandie pour la Paix », qui inclut un forum annuel et une chaire universitaire, elle dispose d'outils légitimes et compétents pour instaurer un débat apaisé entre différentes parties prenantes sur le sujet des migrations.**

## Conclusion

Avec le Brexit, qui a commencé à produire des effets dès le lendemain du référendum de 2016 et n'est à ce jour pas encore complètement appliqué, la Normandie a tout intérêt à bâtir une stratégie adaptée au contexte d'incertitude. L'exercice est certes périlleux, mais préférable à un attentisme vain dans un environnement européen et mondial rendu encore plus incertain par la crise sanitaire de la Covid-19, par la guerre en Ukraine et par l'évolution politique interne britannique. Les enjeux socio-culturels sont énormes, isolant la Normandie d'un voisin puissant dans l'angle mort de l'Union européenne. L'évolution économique du territoire, compte tenu de sa vulnérabilité, doit rester sous vigilance. Pour répondre à la rupture britannique, la Normandie doit avoir pour ambition de retisser des liens et des coopérations, tout en interpellant l'Etat et l'Union européenne. En effet, ces coopérations ne peuvent aboutir sans l'accompagnement de ces institutions.

# Synthèse des propositions et des préconisations du CESER

## Axe 1 – Bâtir une véritable stratégie normande dans « l'espace Manche »

### Pourquoi une stratégie est-elle nécessaire ?

- Parce que le Brexit a un véritable impact socio-culturel
- Parce qu'en 2021, la crise des licences de pêche d'une part, et celle autour des migrants transmanches d'autre part, ont montré combien le voisinage géographique pouvait être difficile à gérer
- Parce que l'incertitude qui caractérise la période actuelle (clauses du Brexit encore non appliquées, Covid-19, guerre en Ukraine) nous invite à la prudence sur l'évaluation des impacts économiques réels du Brexit en Normandie

### Qui pilote la stratégie et dans quel périmètre ?

- Pilote : la Région Normandie, parce que ni l'Union européenne, ni la France ne formulent une véritable stratégie « post-Brexit » sur le long terme
- Périmètre de « l'espace Manche » : Bretagne / Normandie / Hauts de France – Îles anglo-normandes / Irlande / Royaume-Uni

## Axe 2 – Juguler le délitement des liens socio-culturels induit par le Brexit entre la Normandie et le Royaume-Uni

### Préconisations pour l'enseignement supérieur et la recherche

- Se doter entre établissements d'un observatoire commun des flux d'étudiants et de chercheurs
- Réunir les établissements normands avec l'ambassade de France pour valoriser la coopération encore existante
- Doter ou compléter les établissements en service dédié à la mobilité internationale
- S'adapter aux particularités britanniques (exemple : « summer school »)
- Rapprocher les établissements et le monde économique
- Développer le soutien des collectivités territoriales à la mobilité étudiante de et vers le Royaume-Uni (exemples : bonification du dispositif « Pass Monde », réédition du Channel Research Day de 2022, célébration des 600 ans de l'Université de Caen en 2032)

## Préconisations pour la mobilité scolaire, le tourisme, l'attractivité du territoire et l'amitié entre la Normandie et le Royaume-Uni

- Coconstruire entre l'académie et les partenaires intéressés une coopération éducative et un partenariat scolaire de qualité pour la mobilité accompagnée et apprenante de ses élèves
  - Reconquérir la clientèle touristique britannique en déclin, pour réinscrire la Normandie dans la « carte mentale » des Britanniques
  - Inciter les Normands à faire du tourisme au Royaume-Uni
  - Organiser des webinaires et des forums non institutionnels via l'agence Normandie Attractivité
  - Créer un programme complet vulgarisant le bien commun passé et à venir entre les Îles britanniques et anglo-normandes et la Normandie
- 
- **Axe 3 – Mettre la Normandie au cœur d'un réseau de coopérations multiples**

Une coopération à développer dans « l'espace Manche », tout autant que vers la mer du Nord

- Régions françaises limitrophes de la Normandie : Bretagne et Hauts-de-France
- Royaume-Uni
- Irlande
- Îles anglo-normandes
- Programme Interreg Mer du Nord

Des formes de coopération multiples pour répondre au plus près aux besoins du territoire et aux envies des acteurs

- Proposition par la Région Normandie d'une structure ouverte à la coconstruction, permettant de recueillir et redistribuer les données
- Études récurrentes du CESER en 2017, 2022 et 2025
- Renouvellement des jumelages
- Inclure les CRPMEM (Comités Régionaux des Pêches Maritimes et des Élevages marins) dans la coopération entre les Régions maritimes françaises
- Instauration d'un débat dépassionné sur le sujet des migrations transmanches via « Normandie pour la Paix »

# DECLARATIONS DES GROUPES

## **Déclaration de M. Jean-Pierre GIROD**

Merci au groupe de travail pour ce sujet difficile et mouvant. Je pense que le travail qui va être fait sur le projet de macro-région atlantique peut être éventuellement une réponse puisqu'une macro-région peut intégrer des pays tiers. Le Royaume-Uni en étant un, nous pourrions l'envisager, et travailler de concert avec le Portugal et l'Espagne.

Concernant le rapport de la Normandie face au Brexit, je voudrais simplement revenir sur le Brexit, puisque c'est un moment douloureux pour l'Europe, mais également pour la démocratie. En réalité, quand on regarde les sondages qui avaient été faits et pourquoi les gens avaient souhaité la sortie du Royaume-Uni, ce sont pour des raisons de dynamisme économique, de manque de redistribution et d'immigration. Ce repli national, c'est le rejet des élites et la nostalgie de certaines traditions. Si nous regardons la situation actuelle, nous voyons bien que le diagnostic économique du Royaume-Uni est biaisé, puisqu'il refuse de reconnaître que la sortie du marché intérieur de l'Union Européenne a introduit des barrières douanières. Cela a une lourde incidence sur les ports normands. La seconde chose est que cela a entraîné des frictions commerciales, puisqu'on voit que les importations de l'Union européenne et normandes ont été pénalisées. Certains groupes ont réduit leurs exports vers le Royaume-Uni. Nous pouvons également le voir sur les chaînes d'approvisionnement du pays qui se retrouvent en grandes difficultés.

De plus, Londres n'assume pas le protocole Nord-Irlandais, ce qui entraîne forcément de mauvaises relations avec l'Union Européenne. Lorsqu'on a signé un protocole, c'est un accord qui a l'obligation d'être appliqué.

D'autre part, je rejoins ce qui a été dit, le potentiel d'un pays est également lié à sa géographie et à son histoire. La géographie du Royaume Uni a toujours été liée à l'Europe. Nous le voyons bien au niveau des dernières guerres mondiales, on a toujours su constituer des unions contre des régimes non démocratiques, voulant imposer une vision du monde. Une autre partie de l'histoire fait qu'il y a des liens très forts entre nos deux territoires. Les îles anglo-Normandes en sont le fruit, même si je sais qu'elles font directement partie de la couronne et jamais de l'Union européenne. Si on appliquait strictement les accords, il faudrait un passeport pour passer une journée dans ces îles.

Économiquement, le Royaume-Uni a une grande capacité de résilience. Je note tout de même une très grande faiblesse des investissements actuellement sur le Royaume-Uni de la part des IDE (investissements directs étrangers), et constate une baisse du revenu des ménages, ce qui entraîne une difficulté pour acheter. On constate le fort impact sur l'import et l'export pour la gastronomie et d'autres produits. C'est aussi un arrêt brutal de l'immigration. Il faut savoir que la communauté française est très importante au Royaume-Uni : il est difficile maintenant d'avoir des emplois, ce qui freine fortement les échanges. Il ne faut pas non plus oublier qu'un certain nombre de régions du Royaume-Uni sont dépendantes de l'électricité produite par la France quand les réacteurs fonctionnent, ce qui n'est pas encore le cas à l'heure actuelle.

En conclusion, nous voyons bien la situation paradoxale dans laquelle nous sommes. Une situation en partie due aux gouvernements qui ne prennent pas en compte la réalité de cette économie, qui ne veulent pas revenir sur le Brexit et qui sont incapables de construire de nouvelles relations entre nos pays. C'est aussi dramatique pour l'enseignement, puisqu'on avait l'habitude que beaucoup de classes se rendent au Royaume-Uni pour développer leur apprentissage de l'anglais, mais aussi pour les échanges avec les chercheurs et les universités. Tout est fortement remis en cause car ils ont refusé ÉRASMUS.

# RAPPORT

# Introduction

Le Royaume-Uni est un pays limitrophe de la Normandie, à ceci près que la frontière qui sépare ces deux territoires n'est pas terrestre, ni montagneuse, ni fluviale, mais maritime : la Manche, frontière à la fois physiquement large et difficile à franchir, mais aussi espace commun d'activité humaine, comme la pêche, où les ressortissants de chaque territoire se côtoient. Depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la Manche « tendait à rétrécir », du fait de l'émergence des moyens de transport maritimes et la multiplication des échanges entre le Royaume-Uni et la France, accélérés par la construction européenne. Mais le 31 janvier 2020, la Manche s'est brusquement « ré-élargie ». En réalité, ce « ré-élargissement » était amorcé depuis au moins 2016, année du référendum ouvrant la voie au Brexit. Néanmoins, il restait virtuel pour la plupart des Normands, tant que l'accord de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne n'était pas signé. Dès fin 2017 le CESER, dans sa mission d'éclairage et d'aide à la décision régionale, avait cependant produit une contribution sur les « Effets du Brexit en Normandie ». Ce « ré-élargissement » a pris encore plus de consistance quand, à Noël 2020, l'accord de commerce et de coopération est né et a matérialisé, à partir de 2021, le Brexit. C'est à ce moment que le CESER s'est autosaisi de ce sujet, pour en préciser et en analyser les effets en Normandie. Cette étude a été menée par la commission « Budget et évaluation des politiques publiques », appuyée par la contribution de la commission « Recherche, innovation et coopération ».

Le rapport qui suit commence par l'explication du processus de « Brexit ». Celui-ci trouve ses racines dans l'histoire du Royaume-Uni, qui est elle-même intimement liée à celle de la Normandie. Le cheminement vers le retrait définitif du Royaume-Uni de l'Union européenne, très confus pour le grand public, nécessite une clarification pour bien comprendre la teneur des accords et leur mise en application. En deuxième partie, le rapport dresse un état des lieux de la Normandie deux ans après le Brexit. Cet état des lieux s'attache à examiner, domaine par domaine, les interactions entre le Brexit et la Normandie. Il est dressé dans le même ordre que la contribution du CESER de 2017, afin de pouvoir comparer au mieux les situations ante et post-Brexit. En dernière partie, le rapport met en valeur les effets avérés du Brexit en Normandie, et les enjeux qui en découlent pour notre territoire.

La contribution de 2017 du CESER avait établi une matrice d'analyse en quatre points : atouts, faiblesses, opportunités et menaces du Brexit pour la Normandie. L'étude menée a permis de reproduire le même exercice pour 2022. Cette vision synthétique est présentée en page suivante, en amont du rapport.



# Analyse matricielle des atouts/faiblesses/opportunités/menaces de la Normandie face au Brexit

Les deux matrices suivantes présentent l'analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces de la Normandie face au Brexit en 2017 (extrait de la contribution du CESER en 2017) et en 2022 (élaboration à partir des éléments exposés dans le rapport ci-après).

<b>La Normandie face au Brexit en 2017</b>	
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Histoire et patrimoine communs très riches entre la Normandie et le Royaume-Uni ; les liens nombreux et forts qui existent devraient perdurer</li> <li>- Dynamisme des acteurs normands dans les programmes d'action communautaire 2014-2020</li> <li>- Attractivité des produits normands en raison de leurs qualités gustatives et sanitaires, et par conséquent moins facilement substituables</li> <li>- Grande ouverture internationale des établissements d'enseignement supérieur et de recherche normands (671 accords signés avec 134 pays)</li> <li>- 1ère région énergétique de France : véritable savoir-faire dans le domaine nucléaire et volonté de développement des énergies renouvelables (éolien, hydrolien...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forte dépendance de la Normandie aux eaux britanniques pour le secteur de la pêche</li> <li>- Dépendance significative des agriculteurs normands aux aides de la PAC</li> <li>- Baisse progressive, au cours des 10 dernières années, de la clientèle touristique britannique, même si elle représente encore la 1ère clientèle étrangère en Normandie</li> <li>- Réserves foncières réduites dans les ports transmanches (pouvant poser problème en cas de rétablissement de barrières douanières)</li> <li>- Restriction d'autorisation d'enseignement en anglais en France (Loi Toubon)</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement de l'ouverture maritime normande à l'international, notamment à travers la création d'un port franc au Havre, premier port à conteneur de France</li> <li>- Redéploiement vers la Normandie des parts de marché au Royaume-Uni pour l'Irlande ; développement de nouvelles routes maritimes directes, notamment avec Cherbourg</li> <li>- Opportunités immobilières d'activité pour les ports normands dus à de nouveaux besoins de stockage sur le continent</li> <li>- Essor des lignes maritimes normandes lié aux engorgements maritimes prévisibles au Pas-de-Calais -implantation en Normandie d'entreprises actuellement au Royaume-Uni qui souhaiteraient rester dans l'UE</li> <li>- Accroissement des liens avec le Royaume-Uni à travers de nouveaux projets : Centre des relations franco-britanniques de Ouistreham, 1ères Assises de la coopération transmanche organisées par Normandie Université en juin 2018, etc.</li> <li>- Redéploiement d'étudiants étrangers en Normandie</li> <li>- Lancement rapide de projets pouvant encore actuellement bénéficier de fonds européens (dans la mesure où des crédits devraient rester inutilisés)</li> <li>- Investissement immobilier et commercial dans la zone Livre Sterling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction prévisible des zones de pêches autorisées pouvant fortement impacter l'ensemble de la filière commerciale de pêche ; remise en cause possibles des accords de pêche actuels avec les îles anglo-normandes</li> <li>- Compétitivité faussée sur le marché des produits de la mer</li> <li>- Dévaluation de la livre sterling face à l'euro susceptible d'accentuer la baisse de la présence britannique en Normandie (tourisme, résidence)</li> <li>- Rétablissement de barrières douanières générant des surcoûts pour les entreprises à l'import-export</li> <li>- Arrêt de projets de coopération transfrontalière (relevant notamment du programme Interreg FMA) dont par exemple les projets d'interconnexion électrique entre la France et l'Angleterre</li> </ul>

<b>La Normandie face au Brexit en 2022</b>	
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Histoire et patrimoine communs très riches entre la Normandie et le Royaume-Uni</li> <li>- Développement de nouvelles routes maritimes vers l'Irlande et développement du port de Cherbourg</li> <li>- Renforcement de l'Union européenne, peu impactée par le Brexit, contrairement au Royaume-Uni, union renforcée politiquement face à la guerre en Ukraine</li> <li>- Développement en Normandie de nouvelles compétences professionnelles et d'emplois autour des contrôles douaniers (agent de douane, transitaire) et sanitaires/phytosanitaires (vétérinaires)</li> <li>- Stratégie de reconquête touristique de la clientèle britannique</li> <li>- Stratégie de marketing territorial auprès du Royaume-Uni</li> <li>- Attractivité des produits normands en raison de leurs qualités nutritionnelles, gustatives et sanitaires, et par conséquent moins facilement substituables, notamment tant que le Royaume-Uni ne met pas en œuvre son contrôle sanitaire et phytosanitaire</li> <li>- 1<sup>ère</sup> région énergétique de France : véritable savoir-faire dans le domaine nucléaire et volonté de développement des énergies renouvelables (éolien, hydrolien, hydrogène, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rupture des liens sociaux-culturels, engendrée par le Brexit, aggravée par la crise sanitaire</li> <li>- Circulation des personnes entravée (passeport, EES, Etias)</li> <li>- Perte de toutes les structures de coopération avec le Royaume-Uni, et notamment pour la recherche universitaire</li> <li>- Difficultés administratives et financières des Normands pour aller se former ou étudier au Royaume-Uni</li> <li>- Forte dépendance de la Normandie aux eaux britanniques pour la filière pêche et filière pêche économiquement fragile</li> <li>- Chaîne de négociation trop longue (via Bruxelles) sur sujets locaux (comme la pêche)</li> <li>- Réserves foncières réduites dans les ports transmanches pour accueillir Sivep et futur EES</li> <li>- Mauvaises relations entre l'État et la Région sur sujets impactés par le Brexit (exemple : ports)</li> <li>- Dispersion des services et des interlocuteurs sur le Brexit, sujet qui dure et aux conséquences structurelles, stratégies des acteurs normands dispersées</li> <li>- Dégradation des relations franco-britanniques en 2021</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Essor du port de Cherbourg et du projet de ferroutage vers Bayonne</li> <li>- Asseoir le rôle diplomatique de la Normandie, « faiseuse de paix » entre le Royaume-Uni et la France / Union européenne <ul style="list-style-type: none"> <li>o Projets nouveaux ou à relancer pour recréer du lien : jumelages, « maison du bien commun » ...</li> <li>o Accroissement des liens avec les Îles anglo-normandes</li> <li>o Accroissement des liens avec l'Irlande</li> </ul> </li> <li>- Création éventuelle d'une macro-région « Atlantique » incluant le Royaume-Uni en pays tiers</li> <li>- Relance de la coopération Arc Manche</li> <li>- Coopération interrégionale sur la pêche</li> <li>- Redéploiement d'étudiants européens renonçant au Royaume-Uni en Normandie</li> <li>- Développement en Normandie de séjours d'immersion linguistique en langue anglaise, à destination de jeunes Normands ou d'ailleurs, pour contourner les difficultés administratives à se rendre au Royaume-Uni, tout en bénéficiant d'un patrimoine anglo-normand</li> <li>- Dynamisme des acteurs normands dans les programmes d'action communautaire 2021-2027</li> <li>- Grande ouverture internationale des établissements d'enseignement supérieur et de recherche normands (671 accords signés avec 134 pays)</li> <li>- Réalisation de la liaison électrique directe entre Guernesey et la Normandie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incertitudes sur les contextes : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Sanitaire : fin de la pandémie de Covid-19 ?</li> <li>o Géopolitiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Évolution de la position britannique sur le Brexit</li> <li>• Mise en œuvre des contrôles sanitaires et phytosanitaires côté britannique ?</li> <li>• Application du protocole nord-irlandais ?</li> <li>• Guerre en Ukraine</li> <li>• Élévation du coût des énergies fossiles (pétrole, gaz)</li> <li>• Manque et élévation du coût de certaines denrées alimentaires (blé, huile de tournesol, ...)</li> </ul> </li> <li>o Réglementaires : Nouvelles réglementations liées au changement climatique et à la disparition de la biodiversité</li> </ul> </li> <li>- Renforcement de l'isolement de la Normandie à la périphérie de l'Union européenne</li> <li>- Rétrécissement du marché britannique, confronté à une grave crise socio-économique (inflation très forte)</li> <li>- Accroissement de la « crise » des migrants, en attente de traversée vers le Royaume-Uni, sur les côtes normandes</li> <li>- Ralentissement des deux projets d'interconnexion électrique avec la Normandie</li> <li>- Distension des liens d'amitié et de multiculturalisme entre les Normands et les Britanniques (déclin des jumelages et des voyages scolaires)</li> </ul>

# 1. Le Brexit : un processus long et complexe

Le Brexit trouve ses racines bien en amont du référendum organisé au Royaume-Uni en 2016. La Normandie, la France, et l'Europe d'une part, et le Royaume-Uni d'autre part, sont liés par une histoire millénaire, émaillée par des guerres et des alliances.

Du référendum britannique de 2016 jusqu'à aujourd'hui, le Brexit correspond à une réalité confuse pour la population. Certains éléments de négociations ou relatifs aux conséquences des accords ont été fortement médiatisés. Des clés de compréhension, relatives au contexte du Brexit, au processus réglementaire de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, à l'historique des négociations, demeurent méconnues.

Effectivement, le Brexit ne se résume pas à un simple accord de retrait signé le 31 janvier 2020, avec un « avant » et un « après » bien définis. Bien au contraire, il s'inscrit dans un processus long et complexe, qui croise notamment les intérêts de la Normandie face au Royaume-Uni.

## 1.1. La Normandie et le Royaume-Uni : une longue histoire commune

### 1.1.1. Quand l'Angleterre était normande (1066-1204)

En 911, le roi de Francie occidentale, Charles le Simple, remet au chef Viking, Rollon, la garde du comté de Rouen, en échange d'un serment de vassalité, d'un engagement à se faire baptiser, et de la protection de l'estuaire de la Seine contre les incursions scandinaves. **La Normandie est née.** Descendant de Rollon, **Guillaume le Bâtard, duc de Normandie**, étend le territoire du duché aux environs des limites actuelles de la Région. Puis, après que le roi Édouard le Confesseur a choisi Guillaume de Normandie comme son successeur, celui-ci se lance à la conquête du royaume d'Angleterre, dont le roi Harold a usurpé le trône. À la suite de sa victoire à Hastings en 1066, **Guillaume de Normandie devient « Guillaume le Conquérant », souverain du royaume d'Angleterre.**

Pendant plus de cent ans, le royaume d'Angleterre et le duché de Normandie restent liés, non par un gouvernement commun, mais grâce aux barons anglo-normands, descendants de la noblesse du duché de Normandie qui a reçu des terres en Angleterre. Pendant toute cette période, l'administration francophone<sup>11</sup> de l'Angleterre a profondément influencé le vocabulaire, la grammaire et la syntaxe de l'anglais d'aujourd'hui. L'architecture des nombreux châteaux, mais aussi cathédrales, abbayes, églises romanes bâtis à cette époque de part et d'autre de la Manche témoignent de l'histoire commune anglo-normande. De même, le droit coutumier normand a largement influencé la législation anglaise et se retrouve encore aujourd'hui dans la législation des bailliages de Jersey et Guernesey. **Ce grand siècle d'histoire commune entre la Normandie et l'Angleterre nous a laissé en héritage une véritable**

---

<sup>11</sup> La langue normande était à l'époque une variante de l'ancêtre de notre actuelle langue française.

**culture commune.** Cet héritage concerne aussi le pays de Galles, l'Irlande et l'Écosse, qui, à cette époque, ont cohabité ou ont été envahis par l'Angleterre. Le programme scolaire d'histoire au Royaume-Uni y consacre une part importante, et les Britanniques savent que l'actuelle reine du Royaume-Uni, Elizabeth II, est une descendante de William the Conqueror (Guillaume le Conquérant). Ils sont friands de tous les éléments relatifs à l'histoire anglo-normande.

Mais en 1204, le roi Philippe-Auguste affronte le roi d'Angleterre et duc de Normandie, Jean sans Terre, et incorpore le duché de Normandie au Royaume de France. Les Îles anglo-normandes, sous la souveraineté de la Normandie, puis de l'Angleterre, ne seront en revanche jamais conquises par la France. **Les deux États de Jersey et Guernesey dépendent de la Couronne britannique mais ne font pas partie du Royaume-Uni. C'est pourquoi Jersey et Guernesey n'ont jamais été membres de l'Union européenne.**

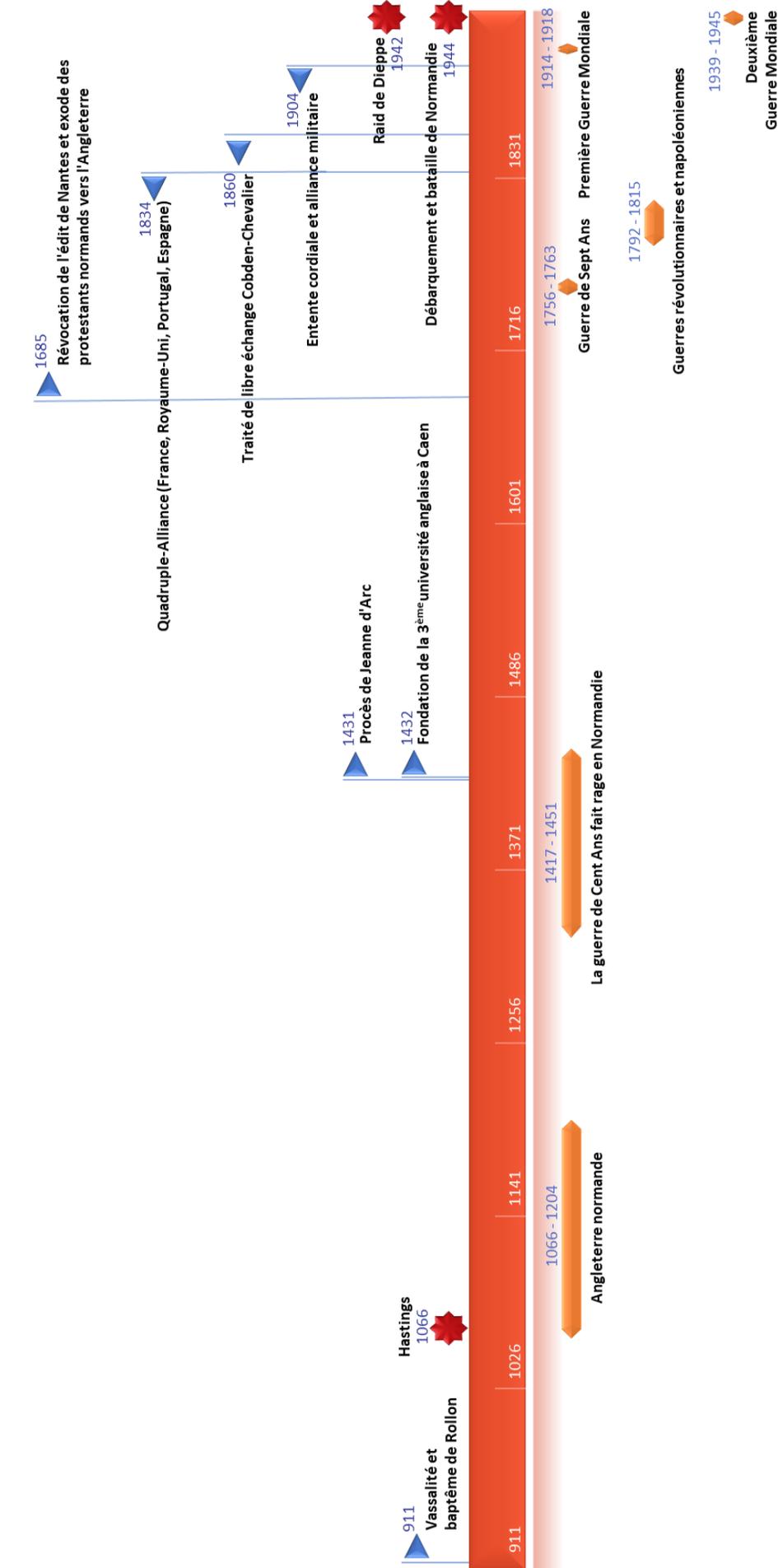
### 1.1.2. Des relations tumultueuses du XIII<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle

Les royaumes de France et d'Angleterre cohabitent pacifiquement jusqu'en 1337. Au début du XIV<sup>ème</sup> siècle, le Royaume de France connaît une crise de succession autour du roi Philippe le Bel, mort sans héritier masculin direct. Son neveu, Philippe VI, monte sur le trône, tandis qu'Édouard III, petit-fils de Philippe le Bel et roi d'Angleterre, réclame la couronne de France. Cette rivalité déclenche **la Guerre de Cent ans entre la France et l'Angleterre.** En 1417, les Anglais conquièrent et occupent la Normandie. Pendant cette guerre, Jeanne d'Arc est livrée aux Anglais. Son procès est mené à Rouen par un jury présidé par l'évêque Pierre CAUCHON, au service du roi d'Angleterre. Jeanne d'Arc est condamnée et brûlée vive à Rouen en 1431. En 1432 est fondée à Caen la troisième université anglaise, après celle de Cambridge et d'Oxford, ce qui a doté la Normandie d'une université bien avant les actuelles Régions Bretagne ou Hauts-de-France. À l'issue de la bataille de Formigny (Calvados) en 1451, les Anglais quittent définitivement la Normandie. **Après avoir été le territoire de nombreuses batailles et exactions et après une longue occupation anglaise, la Normandie sort très affaiblie du conflit.**

Lors de la révocation de l'édit de Nantes par Louis XIV en 1685, une fraction importante des protestants de Normandie quitte la France et trouve refuge en Angleterre.

La rivalité franco-anglaise reprend à la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle, à travers une succession de guerres incluant d'autres pays européens. Avec la guerre de Sept Ans (1756-1763), la France perd ses colonies en Amérique du Nord et en Inde au profit du Royaume-Uni. Les deux pays poursuivent leurs affrontements à travers la guerre d'Indépendance des États-Unis, les guerres révolutionnaires (époque à laquelle est apparue l'expression « **perfidie Albion** »), et napoléoniennes. **À cette époque, les Français considèrent les Britanniques comme leurs ennemis traditionnels.**

# La longue histoire commune entre la Normandie et le Royaume-Uni de 1066 à 1944



### 1.1.3. Premières alliances franco-britanniques et traité Cobden-Chevalier (1834-1944)

La première révolution industrielle démarre en 1760 au Royaume-Uni. La France suivra 40 ans après, **en attirant en Normandie certains britanniques, apportant avec eux leurs idées économiques libérales, leurs apports techniques et leurs capitaux. Cette industrialisation s'installe dans la vallée de la Seine**, le fleuve constituant un axe majeur de transport de produits manufacturés vers Paris. Les industries de la chimie, du textile, du cuir, de la métallurgie et de la construction mécanique se développent. Les ingénieurs et la main d'œuvre qualifiée britannique séjournent en vallée de Seine, et parfois y font venir leur famille. La ligne de chemin de fer Le Havre – Paris, inaugurée en 1847, a été financée et construite par des entreprises britanniques, qui l'ont exploitée pendant plusieurs décennies.

En parallèle, le rapprochement diplomatique entre le Royaume-Uni et la France commence **en 1834 avec la Quadruple-Alliance** entre la France, le Royaume-Uni, le Portugal et l'Espagne. Cette alliance confortait les modèles libéraux face aux puissances absolutistes du Royaume de Prusse, de l'Empire d'Autriche et de l'Empire russe. **En 1843 et 1845, Louis-Philippe reçoit la reine Victoria au château d'Eu.**

Napoléon III et la reine Victoria s'allient contre la Russie impériale au cours de la guerre de Crimée, et contre la Chine impériale lors de la Seconde guerre de l'Opium. En 1860, **le traité Cobden-Chevalier** est signé entre l'Empire français et le Royaume-Uni. Destiné à abolir les taxes douanières sur les matières premières et la majorité des produits alimentaires entre les deux pays, il s'agit du **premier accord de libre-échange moderne**. Il a ouvert la voie à une libéralisation sans précédent des échanges européens. Malgré la rivalité entre la France et le Royaume-Uni dans la constitution de leur empire colonial respectif à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la paix règne donc entre les deux pays depuis un siècle. Cela amène les Français à s'intéresser à la culture britannique et inversement. Les Britanniques découvrent la gastronomie et les vins français quand les Français découvrent les sports d'outre-Manche comme le rugby ou le football. Par exemple, le pasteur britannique J.E. d'Olerbar crée en 1872 au Havre le premier club de football français, qui porte encore aujourd'hui le nom à consonnance britannique de HAC (Havre Athletic Club). Dieppe devient une station balnéaire prisée par la haute société londonienne. Le français est enseigné comme seconde langue vivante au Royaume-Uni quand l'anglais l'est en France. Ce rapprochement est concomitant de la naissance de la puissance allemande en 1871 qui menace l'équilibre européen et l'intégrité du territoire français. Ainsi, des événements franco-britanniques sont mis en place comme la première traversée de la Manche en aéroplane par Louis Blériot, en 1909. **Une Entente cordiale se met en place, qui se solde par une alliance militaire, en 1904.**



© Claire Coulibaly

Cimetière militaire britannique de Dieppe, où sont enterrés les soldats décédés à l'hôpital militaire implanté à Dieppe par les Britanniques pendant la première guerre mondiale.

Pendant la Première Guerre Mondiale, le Royaume-Uni et la France sont alliés au sein de la **Triple Entente**, qui triomphe de la Triple Alliance (760 000 morts britanniques). De 1914 à 1919, les ports de Rouen, Le Havre et

Dieppe ont servi de bases arrière à l'armée britannique. Lorsque la France tombe aux mains des Allemands, en juin 1940, le Royaume-Uni accueille de nombreux soldats de la France libre et son fondateur, Charles de Gaulle. Les deux entités poursuivront le combat jusqu'à la victoire contre l'Allemagne nazie. Le raid de Dieppe du 19 août 1942 (opération Jubilee – action éclair des Alliés, principalement canadiens), le **Débarquement du 6 juin 1944** sur les plages de Gold et Sword dans le Calvados (3000 tués britanniques pour le seul D-Day), et la bataille de Normandie qui s'en suivra, marquent encore aujourd'hui la mémoire de notre territoire (20 000 morts civils normands<sup>12</sup>).

#### 1.1.4. Le Royaume-Uni, un partenaire sceptique de la construction européenne (1951-2007)

Le Brexit découle d'une posture britannique remontant aux racines de la construction européenne.

En 1951-1952, la France, l'Allemagne de l'Ouest, l'Italie, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas créent la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA). En 1955, les 6 pays se réunissent à Messine, en Sicile, et se lancent dans la préparation d'un rapport sur l'union douanière. Sur invitation des 6, le gouvernement britannique envoie son sous-secrétaire d'État à la Chambre de commerce pour participer aux consultations. **À cette époque, le Royaume-Uni ne trouve aucun intérêt à intégrer la future Communauté économique européenne (CEE), instituée en 1957.**

Rapidement, le pays constate que sa non-participation l'isole. Le Royaume-Uni formule donc sa première demande d'adhésion à la Communauté économique européenne dès 1961. Par suite de la méfiance de la France vis-à-vis de la proximité du Royaume-Uni avec les États-Unis,

---

<sup>12</sup> Source : Mémorial de Caen.

**le Royaume-Uni n'intégrera la Communauté économique européenne qu'en 1973, sous un gouvernement conservateur.**

En 1974, le parti travailliste remporte les élections à une très courte majorité, en ayant notamment promis aux citoyens qu'ils auraient la possibilité de choisir de rester ou non au sein de la Communauté économique européenne. En effet, à cette époque, le parti travailliste redoutait une distorsion des prix des aliments en raison de la prédominance de la politique agricole commune (PAC) et des difficultés à engager une politique industrielle socialiste au Royaume-Uni par perte de sa souveraineté. **Par le référendum de 1975, l'électorat britannique s'exprime à 67 % en faveur du maintien du Royaume-Uni dans la Communauté économique européenne**

En 1975 et sous l'impulsion du Royaume-Uni, la Communauté économique européenne crée le **Feder** (Fonds européen de développement régional). Sa mission principale est de participer au financement des programmes de développement local présentés par les États membres visant en particulier à réduire les déséquilibres régionaux et l'écart entre les niveaux de développement des diverses régions de la Communauté économique européenne. Trois ans auparavant, la France a créé les Régions (établissements publics régionaux, administrés par un conseil régional assisté d'un comité économique et social), dont **la Haute-Normandie et la Basse-Normandie**. En 1982, les Régions deviennent de véritables collectivités territoriales. Les outils de la coopération européenne interrégionale se mettent en place. La coopération entre les Basse et Haute-Normandie et le Royaume-Uni atteindra son apogée vers 1990-2010 (cf. 3.2.1).

**En 1988 dans son discours à Bruges, Margaret THATCHER** exprime son opposition au projet du président de la Commission européenne, Jacques Delors, qui prône une plus forte intégration, en augmentant les pouvoirs des institutions européennes par un transfert de compétences des États. Mais elle ne parviendra pas à empêcher ses partenaires de créer l'Union monétaire.

Le 7 février 1992, les 12 États membres de la Communauté économique européenne signent à Maastricht, aux Pays-Bas, le **traité fondateur de l'Union européenne**. La ratification de ce traité fut plus difficile que prévu. Le Danemark organise un référendum en juin, et c'est le « non » qui l'emporte. La France abandonne la voie parlementaire pour ratifier et organise en septembre un référendum dont le « oui » l'emporte de justesse. En Allemagne, plusieurs recours auprès de la Cour constitutionnelle retardent le processus de ratification. Après obtention auprès du Conseil européen de certaines exceptions dans l'application du traité, le Danemark finit par le valider par un deuxième référendum le 18 mai 1993. **Bien que bénéficiant depuis le départ d'une clause d'exemption lui permettant de ne pas rejoindre la monnaie unique, le Royaume-Uni a attendu le « oui » danois et fut le dernier État à ratifier le traité de Maastricht le 20 mai 1993.**

La paix s'étant installée en Europe depuis plusieurs décennies, le caractère défensif que représentait autrefois la Manche n'était plus d'actualité et une volonté commune existait pour faciliter les échanges entre le Royaume-Uni et la France. Un consortium d'entreprises françaises et britanniques a ainsi construit le **tunnel sous la Manche**, tunnel ferroviaire mis en

service en **1994**. Ce projet économique à forte valeur symbolique a pu faire dire que la Grande-Bretagne « n'était plus une île ». Le Brexit semblerait confirmer aujourd'hui que la logique insulaire reste bien inscrite dans la mentalité d'un grand nombre de Britanniques.

En 1997, les quinze États membres de l'Union européenne signent le traité d'Amsterdam créant « un espace de liberté, de sécurité et de justice ». Celui-ci prévoit l'incorporation de l'accord de Schengen, qui organise l'ouverture des frontières entre les pays européens signataires, aux autres traités de l'Union européenne. Mais **le Royaume-Uni n'a jamais signé la convention de Schengen.**

En 2007, via le traité de Lisbonne, **la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne**, relative à la dignité, la liberté, l'égalité, la solidarité, la citoyenneté et la justice, obtient la même valeur juridique que celle des traités. Elle est donc désormais contraignante pour les États membres, et tout citoyen peut s'en prévaloir en cas de non-respect de ces droits par un texte européen. **Le Royaume-Uni a néanmoins obtenu une dérogation** sur le titre IV de la charte relatif aux droits sociaux, et pouvant impacter le temps de travail. En outre, le traité de Lisbonne instaure la « **clause de retrait** », définissant le mécanisme de retrait volontaire et unilatéral d'un pays de l'Union européenne. Un pays de l'Union européenne qui souhaite se retirer doit informer le Conseil européen de son intention. Le Conseil doit ensuite proposer des orientations vers la conclusion d'un accord sur les modalités du retrait dudit pays.



## 1.2. Du référendum de 2016 à l'accord de retrait de 2020

Le **23 juin 2016**, le Premier ministre David CAMERON met en œuvre la promesse électorale de 2015 des conservateurs d'organiser un **référendum sur l'appartenance du Royaume-Uni à l'Union européenne**. Appuyant sur les ressorts populistes et nationalistes, et aidés par la campagne du parti pro-Brexit Ukip de Nigel FARAGE, les conservateurs critiquent abondamment l'Union européenne en véhiculant souvent des contre-vérités. Le Royaume-Uni souffrant comme les autres pays européens d'une profonde crise démocratique, les arguments fallacieux rejetant systématiquement sur l'Union européenne la cause des ressentiments de la population britannique font le succès du Brexit. Néanmoins, David CAMERON prône personnellement le maintien du Royaume-Uni dans l'Union européenne, sur les bases de changements exigés auprès de l'Union, notamment en matière de contrôle de l'immigration et de protection des intérêts de la City. **52 % des votants répondent vouloir « quitter l'Union européenne »**. Précisons que l'Irlande du Nord et l'Écosse, ainsi que les Londoniens, votent majoritairement contre le Brexit. David CAMERON démissionne et est remplacé par la conservatrice Theresa MAY.

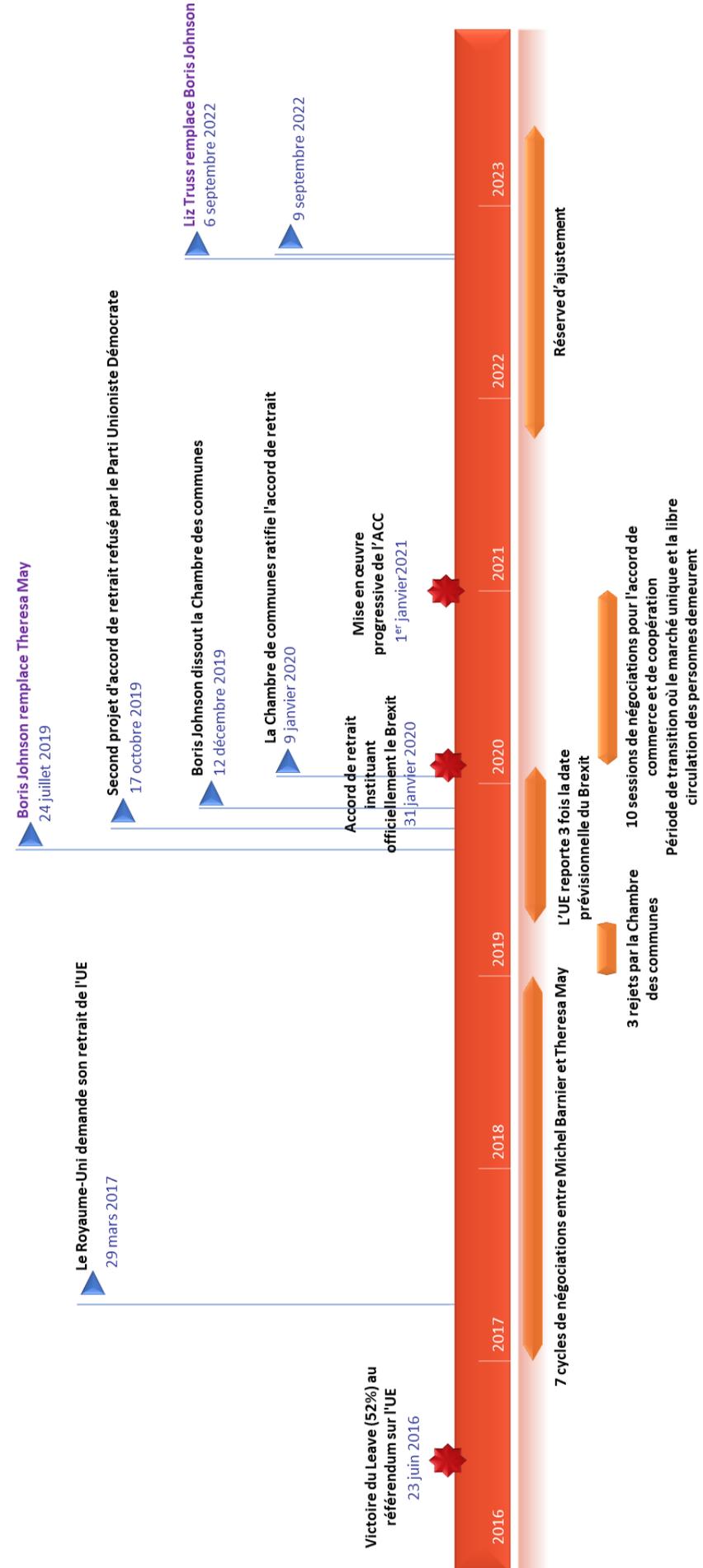
Notons qu'à cette époque, la **Région Normandie**, résultat de la fusion de la Haute et de la Basse-Normandie au 1<sup>er</sup> janvier 2016, fait ses premiers pas, avec de nouveaux élus.

Le **29 mars 2017**, sur la base de la « clause de retrait » (article 50 de l'actuel Traité sur l'Union européenne), le **Royaume-Uni demande officiellement son retrait de l'Union européenne**. La date prévisionnelle du **retrait effectif du Royaume-Uni de l'Union européenne**, le « **Britain exit** » contracté en « **Brexit** », est fixée au 29 mars 2019.

En 2017 et 2018, sept cycles de négociations se succèdent entre Theresa MAY et Michel BARNIER, négociateur en chef de l'Union européenne, pour mettre au point un projet d'accord de retrait. De janvier à fin mars 2019, ce projet d'accord de retrait est rejeté trois fois de suite par la Chambre des communes.

Les partisans d'un Brexit dur reprochent à ce projet d'inclure une clause de sauvegarde portant gravement atteinte à la souveraineté du Royaume-Uni. La problématique relève de la **frontière terrestre entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande**. Avec le Brexit, des postes de contrôle de circulation de personnes et de marchandises seraient réinstaurés entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, donc entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande. Or l'invisibilité de cette frontière de 500 km, franchie quotidiennement par 30 000 personnes et par un tiers des exportations nord-irlandaises, garantit la paix civile en Irlande depuis les accords du Vendredi Saint de 1998, qui ont mis fin à 30 ans de conflit armé responsable d'environ 3600 morts. La clause de sauvegarde prévoit donc que, tant qu'une solution n'est pas trouvée pour rendre le Brexit compatible avec une frontière nord-irlandaise « invisible » (systèmes technologiques de contrôle virtuel par exemple), le Royaume-Uni restera dans une union douanière avec l'Union européenne. Cette clause de sauvegarde est un « **filet de sécurité** » (« **backstop** » en anglais), qui contrarie la souveraineté commerciale voulue par les Brexiteurs durs. Ceux-ci redoutent des difficultés à négocier en toute indépendance des accords de commerce avec des pays tiers.

# Le Brexit



L'Union européenne repousse alors la date du Brexit au 12 avril 2019. Onze ministres ou secrétaires d'État britanniques démissionnent successivement. Face à la crise politique interne, **Theresa MAY démissionne et est remplacée le 24 juillet 2019 par Boris JOHNSON**, favorable à une sortie « dure » de l'Union européenne. Il exacerbe largement le tempérament isolationniste britannique et la nostalgie de l'empire colonial du XIX<sup>ème</sup> siècle, qui conféra au Royaume-Uni sa place de première puissance mondiale. Face à un Commonwealth n'apportant aucun poids économique, il mobilise l'imaginaire britannique autour de l'expression « Global Britain ». L'Union européenne repousse pour la deuxième fois la date du Brexit, au 31 octobre 2019.

Les négociations se poursuivent avec la présentation d'un second projet d'accord de retrait, le 17 octobre 2019, sur lequel la Chambre des communes refuse de se prononcer. Ce refus est dû aux dix députés du **DUP<sup>13</sup>, parti très conservateur, présent en Irlande du Nord, et loyaliste envers la Couronne britannique**. Leurs dix voix sont indispensables au Parti conservateur pour assurer une majorité à la Chambre des communes. Or le second projet d'accord de retrait ne leur convient pas, car **le backstop s'y traduit par une union douanière entre l'Union européenne et la seule Irlande du Nord. L'Union européenne délègue au Royaume-Uni le contrôle à la frontière maritime de la mer d'Irlande, entre la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord**. Le DUP s'insurge car il voit dans cette frontière « interne » au Royaume-Uni les prémices d'un abandon de l'Irlande du Nord par la Couronne britannique, et d'un rattachement éventuel à la République d'Irlande. Pour la troisième fois, la date du Brexit est repoussée par l'Union européenne, au 31 janvier 2020.

Boris JOHNSON organise ensuite la dissolution de la Chambre des communes et les élections du 12 décembre 2019, rythmées par le slogan de campagne « Get Brexit done », redonnent au Parti conservateur la majorité absolue. Le projet d'accord de retrait du 17 octobre 2019 est enfin ratifié par la Chambre des communes le 9 janvier 2020. En conséquence, **le Brexit, sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, devient effectif le 31 janvier 2020 à minuit, heure de Bruxelles**.

## 1.3. Les accords du Brexit

### 1.3.1. L'accord de retrait de 2020

L'accord de retrait entre le Royaume-Uni et l'Union européenne comprend deux éléments essentiels :

**a) L'instauration d'une période de transition, du 1er février au 31 décembre 2020**, pendant laquelle l'Union Européenne a traité le Royaume-Uni comme s'il s'agissait d'un État membre, à l'exception de sa participation aux institutions et structures de gouvernance. L'Union européenne et le Royaume-Uni ont mis à profit cette période pour négocier un accord sur leurs futures relations commerciales (cf. paragraphe 1.3.2).

---

<sup>13</sup> DUP : Democratic Unionist Party (parti unioniste démocrate).

## b) Le protocole sur l'Irlande et l'Irlande du Nord



Ce protocole s'inspire du « backstop » évoqué en 2.1. L'Union européenne le présente comme une « solution particulière » pour répondre à la question : **Comment un pays (le Royaume-Uni) lié à l'Union européenne par une frontière qui ne peut pas être matérialisée** (frontière entre la République d'Irlande et l'Irlande du Nord sanctuarisée par l'accord du Vendredi Saint<sup>14</sup>) **peut-il quitter cette Union ?** La réponse consiste à déplacer cette frontière entre l'Irlande et la Grande-Bretagne, en mer d'Irlande (en pointillés orange sur la carte), et à déléguer au Royaume-Uni le contrôle que doit exercer l'Union européenne sur cette frontière.

Depuis la signature de l'accord de retrait, ce protocole n'a de cesse d'être contesté par le DUP et le Royaume-Uni. L'année 2021 a été ponctuée par des menaces bilatérales d'appliquer **l'article 16 du protocole**. L'article 16 est un mécanisme qui permet à l'une ou l'autre des parties de prendre unilatéralement des mesures de sauvegarde, dans le cas où le protocole entraînerait de "sérieuses difficultés économiques, sociétales ou environnementales susceptibles de persister, ou

de flux commerciaux détournés". Les mesures de sauvegarde sont censées être limitées dans leur portée et dans leur durée. Elles pourraient conduire le Royaume-Uni à suspendre tout ou partie des contrôles douaniers en mer d'Irlande, et l'Union européenne à instaurer un contrôle douanier à la frontière terrestre en Irlande. Après avoir perdu les élections du 5 mai 2022 en Irlande du Nord, le DUP a conditionné l'installation de la nouvelle assemblée de ce territoire au renoncement par le Royaume-Uni au protocole nord-irlandais. Fin juin, la Chambre des communes a adopté un projet de révision de ce protocole. Dans cette révision, les marchandises circulant et restant au sein du Royaume-Uni passeraient la frontière de la mer d'Irlande par un « canal vert », les libérant de démarches administratives. Les marchandises destinées à l'UE resteraient, elles, soumises à l'ensemble des vérifications et contrôles appliqués en vertu du droit européen. L'Union européenne refuse catégoriquement cette

<sup>14</sup> L'accord du Vendredi Saint a été signé le vendredi 10 avril 1998, vendredi précédant Pâques, par les principales forces politiques d'Irlande du Nord acceptant une solution politique pour mettre fin aux trente années (de 1969 à 1998) de troubles sanglants qui firent 3 480 morts. Ces troubles résultaient de l'opposition entre républicains et nationalistes (principalement catholiques) d'une part, loyalistes et unionistes (principalement protestants) d'autre part.

révision. Le 22 juillet 2022, elle a ainsi lancé une septième procédure contre le Royaume-Uni pour non-respect des dispositions prévues dans le protocole.

Pour superviser et faciliter la mise en œuvre de l'accord de retrait, un **comité mixte**, composé de représentants de l'Union européenne et du Royaume-Uni, est censé se réunir au moins une fois par an.

### 1.3.2. Accord de commerce et de coopération de 2021

Le nom officiel de cet accord est « Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part ». Son abréviation usuelle est ACC (pour Accord de Commerce et de Coopération).

Cet accord a été conclu le 24 décembre 2020 et mis en pratique de manière provisoire le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Il est entré en vigueur de manière effective le 1<sup>er</sup> mai 2021, suite à son approbation par le Parlement européen.

L'Accord de commerce et de coopération de 2021 est très nettement marqué par la volonté du Royaume-Uni de s'affranchir de l'Union européenne. La contribution de 2017 du CESER de Normandie affichait, en page 42, six scénarios possibles, allant d'un maintien complet dans l'Union européenne à une sortie complète, en passant par diverses adhésions graduées (intégration au marché unique, libre circulation des personnes, union douanière etc.). Le sixième et dernier scénario ramenait aux règles de fonctionnement de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce). Ce sixième scénario était celui du « No deal », tant redouté par beaucoup d'Européens en phase de négociation. L'ACC de 2021 se situe au cinquième échelon des scénarios, soit un niveau d'intégration réglementaire à l'Union européenne très faible, plus faible que celui de la Turquie, de la Suisse, de la Norvège ou de l'Islande. L'ACC instaure un marché de libre-échange exhaustif, tels qu'il en existe entre l'Union européenne et l'Ukraine ou le Canada.

L'ACC repose sur 3 piliers :

1. Un accord de libre-échange, qui constitue un nouveau partenariat économique, social et environnemental entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.
2. Un cadre de coopération policière et judiciaire
3. Un accord horizontal sur la gouvernance

L'accord de libre-échange crée une zone commerciale procurant aux deux parties des avantages non négligeables par rapport aux conditions prévues par l'OMC. **Il prévoit l'absence de tarifs douaniers et des contingents nuls sur toutes les marchandises respectant les exigences requises en matière de « règles d'origine »**. Les deux parties se sont engagées à établir un cadre solide pour le respect de conditions de concurrence équitable en maintenant de hauts niveaux de protection dans des domaines tels que la protection de l'environnement, la lutte contre le changement climatique et la tarification du carbone, les droits sociaux et les droits du travail, la transparence fiscale et les aides d'État, avec une mise en œuvre efficace au niveau national,

un mécanisme contraignant de règlement des différends et la possibilité pour les deux parties de prendre des mesures correctives. L'Union européenne et le Royaume-Uni se sont mis d'accord sur un nouveau cadre pour la gestion conjointe des stocks halieutiques dans leurs eaux respectives. En ce qui concerne les transports, l'accord prévoit une connectivité aérienne, routière, ferroviaire et maritime. Il comprend des dispositions visant à garantir des conditions de concurrence équitables entre les opérateurs de l'Union européenne et du Royaume-Uni, de manière que les droits des passagers, les droits des travailleurs et la sécurité des transports ne soient pas compromis. En ce qui concerne la coordination de la sécurité sociale, l'accord vise à garantir un certain nombre de droits aux citoyens de l'Union et aux ressortissants du Royaume-Uni.

Le cadre de coopération policière et judiciaire en matière pénale et civile concerne notamment la lutte contre la criminalité et le terrorisme transfrontières. Cet accord prévoit entre autres la protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales, le partage des données, la remise rapide de criminels et la coopération en matière de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme.

L'accord horizontal sur la gouvernance impose un cadre de gouvernance unique pour l'ACC, dans un souci d'efficacité et de simplification. Un **conseil de partenariat**, composé de représentants de l'Union européenne et du Royaume-Uni, assisté de 19 commissions thématiques également bipartites, se réunit au moins une fois par an, pour surveiller la mise en œuvre de l'ACC. Un mécanisme de règlement des différends est prévu, via la possibilité de constituer un tribunal arbitral indépendant. Il s'accompagne de mécanismes d'exécution et de sauvegarde, y compris la possibilité de suspendre les engagements en matière d'accès au marché, par exemple en réintroduisant des tarifs et/ou des contingents dans le secteur touché.

La coopération sur les questions environnementales se veut ambitieuse. Les deux parties s'engagent à respecter des normes communes élevées dans le domaine de la protection de l'environnement et de lutte contre le changement climatique, notamment via la tarification du carbone. L'ACC établit un cadre pour la coopération dans le domaine des énergies renouvelables. Une disposition prévoit la suspension de l'accord si l'une ou l'autre des parties ne respecte pas son engagement en faveur de l'accord de Paris sur le climat. L'ACC organise également une gestion durable de la pêche et des ressources marines.

En outre, il est important de mentionner que l'entrée en vigueur de l'ACC a été progressive et est encore incomplète. C'est le cas notamment des contrôles aux frontières au Royaume-Uni (obligation de passeport à partir seulement du 1<sup>er</sup> octobre 2021, contrôle sanitaire et phytosanitaire reporté à 2023). La multiplication et la répétition de ces délais de transition renforcent le flou, voire l'incertitude face au Brexit, alors même que les accords ont été signés.

### 1.3.3. Réserve d'ajustement au Brexit de l'Union européenne (2022-2023)

Le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, bien que tempéré par l'accord de retrait et par l'ACC, entraîne l'apparition d'obstacles au commerce, aux échanges transfrontaliers, à

la libre circulation des personnes, des services et des capitaux. Cela a nécessairement des impacts importants pour les entreprises, les collectivités territoriales et les citoyens. L'Union européenne a donc créé en octobre 2021 une « réserve d'ajustement au Brexit », afin d'apporter un soutien pour pallier les conséquences négatives du retrait du Royaume-Uni de l'Union dans les différents États membres, régions et secteurs les plus touchés par le retrait, et d'en atténuer ainsi l'incidence négative sur la cohésion économique, sociale et territoriale.

Un montant calculé sur des facteurs précis (volume des échanges avec le Royaume-Uni, volume de pêche dans la zone économique exclusive du Royaume-Uni, frontière maritime avec le Royaume-Uni) donne, pour chacun des 27 États membres, une dotation en euros et un montant minimal à dépenser en faveur des territoires côtiers. Comme l'indique le tableau ci-dessous, la France se situe au 3<sup>ème</sup> rang des pays les mieux dotés, derrière l'Irlande et les Pays-Bas.

État membre	Dotation	Montant min. territoires côtiers
Irlande	1 165 202 125 €	55 623 080 €
Pays-Bas	886 314 637 €	62 042 025 €
<b>France</b>	<b>735 551 263 €</b>	<b>51 488 588 €</b>
<b>Total / 27 États membres</b>	<b>5 470 435 000 €</b>	<b>238 139 013 €</b>

Chaque État membre gère la répartition de la dotation en son sein. En France, **l'autorité de gestion de la réserve d'ajustement au Brexit est l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT)**. Les 51 488 588 € constituent bien le montant **minimum** que l'ANCT doit allouer aux territoires côtiers. Il n'y a pas de répartition régionale préétablie. En revanche, certaines indemnités versées en 2021 par le gouvernement français, comme celles reçues par les pêcheurs et les mareyeurs pendant la crise des licences de pêche, l'ont été au titre d'avances sur la réserve d'ajustement au Brexit.

L'ANCT a créé dix postes pour assurer son rôle d'autorité de gestion. Elle a désigné 2 organismes intermédiaires pour l'assister :

- La Direction Générale des Entreprises (DGE) du ministère de l'économie et des finances
- La Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), du ministère de la mer

La Région Normandie s'est vu présenter les grandes lignes des critères d'éligibilité à la réserve d'ajustement en janvier 2022. Toutes les dépenses relatives à de la reconversion, de l'adaptation, de la prospection de nouveaux marchés, à de nouveaux coûts logistiques sont éligibles. L'ANCT compte sur le rôle facilitateur des Conseils régionaux qui, grâce à leur ancrage

local, peuvent relayer l'information et inciter les structures de tout domaine et tout type à déposer un dossier auprès de l'ANCT.

En effet, cette réserve est à consommer dans un délai très court au regard des procédures de l'Union européenne : **tous les dossiers de demande doivent être déposés d'ici juin 2023**. La justification en est qu'il **s'agit d'un fonds conjoncturel, et non structurel**. **Cela pose question, quand la suite du présent rapport montre que le Brexit aura certainement des impacts sur le moyen et long terme.**

De plus, il faudra **apporter la preuve que les dépenses remontées sont bien liées au Brexit**. Or, compte tenu de la concomitance du Brexit et de la Covid-19, cette preuve pourrait être difficile à apporter dans des domaines où les effets seraient difficiles à distinguer (exemple : transport maritime transmanche).

## 1.4. Brexit et actualité mondiale

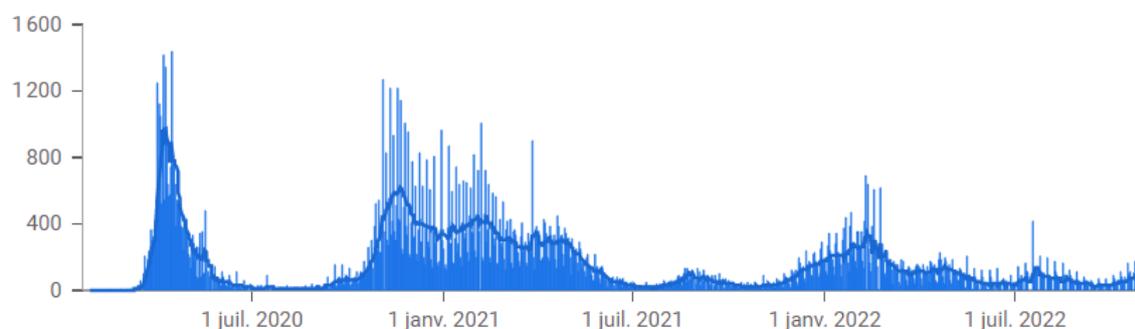
### 1.4.1. Pandémie de Covid-19 (déclarée début 2020)

La pandémie de Covid-19 s'est déclarée en Europe vers février-mars 2020. L'accord de retrait avait été signé, mais les négociations se poursuivaient pour tenter de parvenir à un accord commercial. Au Royaume-Uni comme en France, c'est la vie complète de la société qui a été bouleversée par cette pandémie, au regard du nombre de malades et de décès, mais aussi à cause des contraintes sanitaires qui ont été instaurées à partir de février 2020.

## Décès

France

Décès : Nouveaux Total

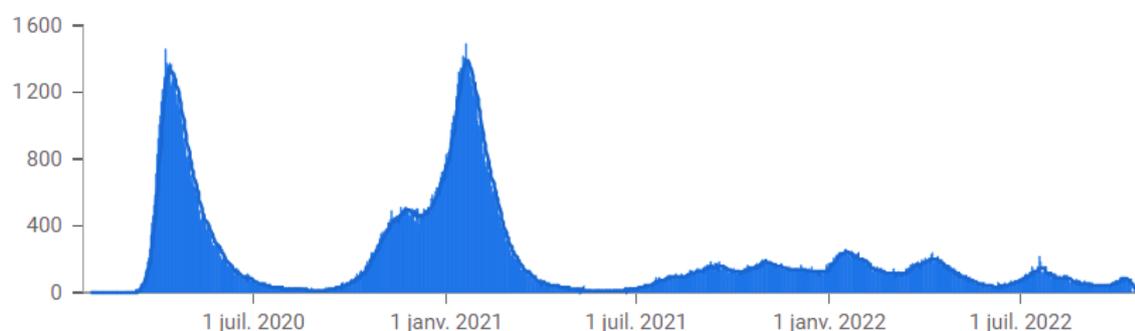


Mise à jour hier • [À propos de ces données](#) • Source: [Université Johns-Hopkins](#)

## Décès

Royaume-Uni

Décès : Nouveaux Total



Mise à jour hier • [À propos de ces données](#) • Source: [Université Johns-Hopkins](#)

Chacun des deux pays a pris des décisions différentes, sur des calendriers différents, en la matière. Les règles de confinement, les autorisations d'entrer dans le pays, le calendrier de vaccination etc. ont différé, mais la même désorganisation globale de la société s'est fait sentir. Les flux de circulation des marchandises ont été ralentis. Les flux de circulation de personnes l'ont été encore plus, voire parfois complètement arrêtés entre les deux pays (de mars à mai 2020, d'octobre à novembre 2020, et partiellement de janvier à mai 2021). Dans ces conditions, plusieurs domaines, potentiellement impactés par le Brexit, l'ont été à coup sûr par la crise sanitaire : tourisme, voyages scolaires, séjours d'étudiants ou stages internationaux, voyages de jumelage... Bien que la visioconférence ait pallié beaucoup d'impossibilités de déplacement et de contact physique, les liens ont pu être distendus par cette longue paralysie, par exemple dans la collaboration associative, de recherche

universitaire... Les systèmes économiques en eux-mêmes ont été paralysés, avec des conséquences sur la production et la consommation, notamment en agro-alimentaire. L'activité économique a repris progressivement en 2021, à commencer par la Chine. La désorganisation complète des chaînes d'approvisionnement a déclenché une inflation sur le prix des matières premières et de l'énergie, amplifié par des phénomènes de spéculation.

Il est donc difficile, voire impossible à l'heure actuelle, de distinguer les faits ou les événements imputables au Brexit d'une part, et à la crise sanitaire d'autre part. Depuis mars 2022, le recul de la pandémie de Covid-19 a permis une reprise durable et quasi-normale de la circulation des biens et des personnes en Europe, et quasi-normale du fonctionnement des sociétés britannique et française. Mais là encore, cette reprise est trop récente pour dégager des effets distincts propres au Brexit.

#### 1.4.2. Conséquences de la guerre en Ukraine (déclenchée le 24 février 2022)

L'ACC ne couvre pas la politique étrangère, la sécurité extérieure, ni la coopération en matière de défense. Depuis le Brexit, il n'existe donc plus de cadre permettant au Royaume-Uni et à l'Union européenne d'élaborer et de coordonner des réponses communes aux questions de politique étrangère, comme l'imposition de sanctions contre des ressortissants ou des économies de pays tiers.

Pour autant, le Royaume-Uni et la France constituent les deux seuls pays européens à posséder l'arme nucléaire et à siéger au conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies. Leur coopération en matière de défense, de sécurité et de renseignement demeure.

**Face à l'invasion partielle de l'Ukraine par la Russie, le 24 février 2022, le Royaume-Uni et l'Union européenne ont tendance à aligner leurs positions respectives.** Cette grave crise aurait donc rapproché les deux parties.

Par ailleurs, le conflit armé en Ukraine contribue à augmenter le prix de nombreuses matières premières et de l'énergie, phénomène qui avait démarré avec la reprise économique chinoise fin 2021. Ces augmentations ont bien sûr des conséquences économiques importantes en Europe, et encore plus au Royaume-Uni, loin d'être auto-suffisant en production agricole, ou énergétique. La guerre en Ukraine se rajoute donc à la Covid-19 comme facteur de perturbation des indicateurs économiques. La pandémie de Covid-19 comme la guerre en Ukraine illustre également la moindre maîtrise de l'avenir auquel sont confrontés les dirigeants et les citoyens. Les événements se succèdent plus rapidement et sont moins prévisibles. Dans ces conditions, l'analyse des impacts strictement dus au Brexit se complexifie encore.

En conclusion de cette première partie consacrée à l'explication du processus long et complexe du Brexit, on pressent déjà que ce Brexit peut entraîner des conséquences multiscalaires et multi-temporelles.

## 2. État des lieux post-Brexit en Normandie

Cette partie est consacrée à la description des effets identifiés du Brexit dans les différents domaines de la société en Normandie. Elle est globalement organisée selon le même plan que la contribution du CESER de Normandie de décembre 2017, afin d'analyser aisément l'évolution secteur par secteur depuis cette date.

### 2.1. État des lieux en transversalité

#### 2.1.1. Fin de la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux

Avec le Brexit, les 4 libertés consubstantielles à l'Union européenne ne s'appliquent plus entre le Royaume-Uni et le reste de l'Union.

##### Le Brexit entraîne un contrôle étroit des voyageurs à la frontière franco-britannique

Les accords du Brexit n'ont pas préservé de facilité particulière pour la circulation des personnes. Ce sujet est donc traité comme avec les autres pays tiers de l'Union européenne. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le voyageur britannique doit donc présenter son passeport pour débarquer en Normandie. La réciproque est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2021 : le passeport est devenu obligatoire pour les Français pour entrer au Royaume-Uni, alors que la carte d'identité suffisait avant le Brexit.

Fin novembre 2022, à l'instar des États-Unis, l'Union européenne va instaurer **un système numérique de contrôle renforcé à ses frontières, s'adossant au passeport biométrique : EES (« Entry Exit System » ou « Entry Exit Schengen »**, en référence à l'espace de libre circulation européenne). Celui-ci consistera à prendre les empreintes digitales et la photo de chaque voyageur, via son passeport biométrique. Un des objectifs est de contrôler plus efficacement, la durée de séjour des extra-européens. Par exemple, pour une soixantaine de pays hors de l'Union européenne, dont le Royaume-Uni, le court séjour est possible sans visa, à condition de cumuler moins de 90 jours sur une amplitude de 180 jours. Cet enregistrement via l'EES restera valable pendant trois ans.

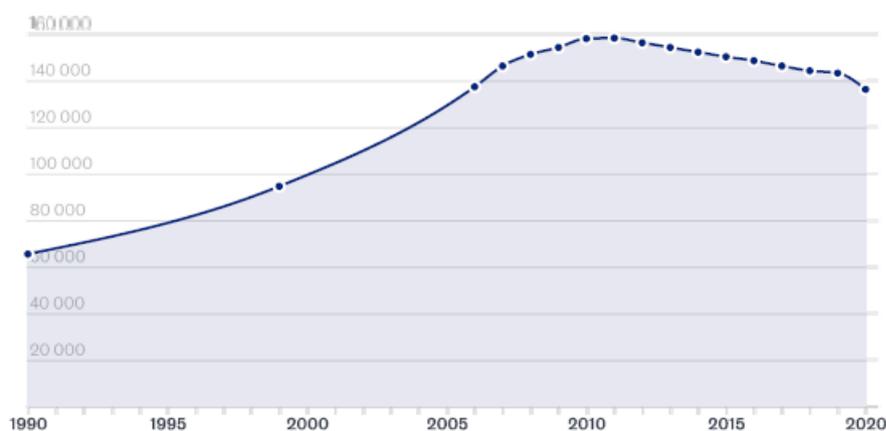
**En mai 2023**, toujours pour des raisons de meilleur contrôle des frontières, entrera également en vigueur **l'Etias (European Travel Information and Authorization System = système européen d'information et d'autorisation concernant les voyages)**. Il concernera les courts séjours sans visa. Pour ces ressortissants, l'Etias deviendra obligatoire, et coûtera 7 € par adulte. Elle pourra être établie en amont du voyage, via internet, à l'instar de l'Esta (Electronic System for Travel Organization), déjà instaurée par les Etats-Unis vis-à-vis de pays comme la France.

Enfin, la pandémie de Covid-19 a entraîné plusieurs restrictions à la circulation des personnes pendant deux à trois ans. Ces restrictions se sont calées sur les frontières des pays ou de l'Union européenne. Le Royaume-Uni étant un pays tiers, on peut supposer que tout renouvellement de **restriction de circulation pour des raisons sanitaires** entraînerait un traitement différent du reste de l'Union européenne, qui tendra à mieux s'organiser et à s'homogénéiser sur le plan de la santé.

### Résidents normands au Royaume-Uni et résidents britanniques en Normandie

En 2021, 136 046 Français vivaient au Royaume-Uni, 3<sup>ème</sup> pays d'accueil des Français après la Suisse et les États-Unis. Après une longue période de stabilité, leur nombre a diminué de 8 % entre 2019 et 2021. Mais le nombre de Français émigrés a diminué partout dans le monde en

Ce graphique présente le nombre de résidents britanniques en France de 1990 à 2020.



Source : « Le Monde » du 1<sup>er</sup> octobre 2021

cette période de Covid-19. <sup>15</sup>

Quoiqu'il en soit, la vie d'émigré au Royaume-Uni est devenue plus compliquée pour les Français depuis le Brexit. Un certain nombre a opté pour la naturalisation, afin de se dispenser notamment de la demande et du

renouvellement du titre de séjour, et sachant qu'ils peuvent conserver leur nationalité française. Dans l'Union européenne, le nombre de naturalisations de Britanniques a été multiplié par trois entre 2015 et 2016, et par quatre entre 2016 et 2019.

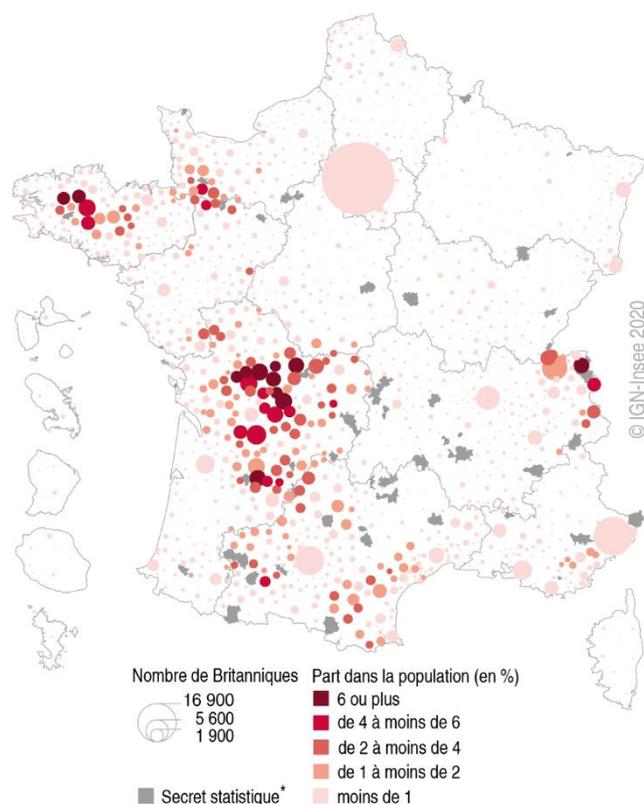
Le nombre de citoyens britanniques en France a connu une forte hausse pendant les années 1990 à 2010, due en partie au niveau élevé des prix de l'immobilier au Royaume-Uni. Depuis 2011, la tendance s'est lentement inversée et ce reflux s'est accentué avec le Brexit dès 2016. Depuis au moins six ans, la France est, nettement derrière l'Espagne, le 2<sup>ème</sup> pays européen d'accueil de ressortissants britanniques, nettement derrière l'Espagne, avec 136 000 ressortissants.

Ces résidents britanniques sont surtout installés dans un arc sud-ouest allant de la Haute-Vienne au Gers en passant par le Périgord.<sup>16</sup>

La Normandie n'est qu'au 7<sup>ème</sup> rang des Régions françaises pour l'accueil de résidents britanniques. Ces 7 300 habitants résident principalement dans la Manche et l'Orne. Près de

<sup>15</sup> Source : *French Morning* (2 février 2022).

<sup>16</sup> Source : n°1809 d'*Insee Première* (16 juillet 2020).



la moitié des résidents britanniques sont retraités. La majorité habite dans des zones moyennement à très peu denses. Ces résidents peuvent donc être très intégrés à la vie locale et contribuer de manière non négligeable à la vitalité de certains territoires normands. Le Brexit aurait pu les obliger à repasser leur permis de conduire en France, mais un accord de réciprocité a finalement été conclu le 28 juin 2021. En revanche, ils ont bien perdu le droit de voter et de se présenter aux élections municipales et européennes en France.

Source : « Le Monde » du 1<sup>er</sup> octobre 2021

### Le Brexit n'a pas d'effet direct sur la problématique des « migrants »<sup>17</sup> transmanches depuis la Normandie

La campagne en faveur du Brexit s'est largement appuyée sur un discours de maîtrise des flux migratoires au Royaume-Uni, notamment porté par le UKIP (United Kingdom Independence Party - Parti pour l'indépendance du Royaume-Uni). Bien que membre de l'Union européenne à cette époque, le Royaume-Uni ne faisait déjà pas partie de l'espace Schengen, à l'intérieur duquel il n'y a pas de contrôle aux frontières entre les pays. Cela limitait donc déjà le flux migratoire, notamment celui de réfugiés et exilés extra-européens, d'où la problématique des migrants à Calais. Le Brexit a-t-il donc contribué à limiter l'immigration au Royaume-Uni ?

Le chômage technique et les confinements consécutifs à la pandémie de Covid-19 ont effectivement vidé le Royaume-Uni d'un bon nombre de ses travailleurs européens. Ceux-ci

---

<sup>17</sup> Nous utiliserons dans ce rapport le terme de « migrants », au sens actuellement commun dans les médias français, pour désigner les personnes étrangères qui cherchent à franchir une frontière sans en avoir l'autorisation légale.

ne sont pas revenus à la fin de la pandémie, en raison des nouvelles règles d'immigration imposées par le Royaume-Uni aux Européens depuis le Brexit.

Qu'en est-il des migrants, majoritairement extra-européens, qui tentent quotidiennement de rejoindre le Royaume-Uni depuis les côtes françaises de la Manche, en embarquant clandestinement dans des ferries ou dans des bateaux gonflables ? En février 2022, environ 2000 candidats au départ vivaient dans des campements dans la région de Calais, tandis qu'on en dénombrait environ 60 à Cherbourg et 60 à Ouistreham. Il n'y a plus de campement à Dieppe. Ce phénomène est né dans les années 1990, autour de Calais, et a eu tendance à s'étaler vers la Normandie quand la surveillance s'est accrue au nord de la France. Il y pose les mêmes questions de précarité (squats sur un terrain propriété de Ports de Normandie à Ouistreham en mai 2022) et de fortification des zones portuaires. Mais il est resté jusqu'à présent nettement plus limité en volume sur les côtes normandes.

**D'un point de vue réglementaire, les accords du Brexit ne traitent pas du sujet des migrations. Ils ont apporté un seul changement : le Royaume-Uni est sorti du règlement « Dublin III ». Ce dernier texte régit, au sein de l'Union européenne, le droit d'asile en vertu de la Convention de Genève. Il concerne les étrangers qui formulent une demande d'asile dans un pays de l'Union européenne, généralement celui par lequel ils sont entrés et se sont déclarés en laissant leurs empreintes, par exemple l'Italie ou la Grèce. Ces étrangers sont dits « dublinés », et n'ont pas le droit de quitter le pays dans lequel ils ont formulé leur demande d'asile. Or ces personnes visent souvent d'autres pays aux perspectives économiques plus favorables, tels que l'Allemagne, la Suède ou le Royaume-Uni, et poursuivent leur route. Si elles sont interpellées dans un autre pays de l'Union européenne, celui-ci les transfère vers le pays dans lequel elles ont formulé leur demande d'asile. Aujourd'hui, lorsque le Royaume-Uni interpelle une personne étrangère qui a demandé l'asile dans un pays de l'Union européenne, elle ne peut plus la transférer vers ce pays, car le règlement « Dublin III » ne s'applique plus au Royaume-Uni, et le Royaume-Uni et l'Union européenne n'ont conclu aucun autre accord de transfert.**

Cette nouvelle situation pourrait contribuer à renforcer l'attractivité du Royaume-Uni auprès des migrants. Or dans les faits, les transferts de « dublinés » d'un pays à l'autre de l'Union européenne ne sont pas toujours effectifs. Cet élément ne semble donc pas aujourd'hui majoritairement décisif pour motiver une migration clandestine depuis l'Union européenne vers le Royaume-Uni. Le Brexit aurait donc très peu de conséquences **directes** sur la problématique des migrants sur la côte normande.

En Normandie, la police aux frontières indique une pression migratoire « contenue » et très nettement inférieure à celle connue dans les Hauts-de-France. En 2019, année de référence, le nombre d'interpellations de personnes étrangères en situation irrégulière était inférieur à 300 au Havre, ainsi qu'à Cherbourg, et encore un peu moins à Ouistreham. En Hauts-de-France, ces chiffres sont multipliés par 100. De 2019 à 2021, la pression migratoire a plutôt baissé en Normandie. Elle a nettement baissé au Havre : de 85 % en 2021 (moins de 50 interpellations) et de 15 % en 2021 (moins de 30 interpellations). À Cherbourg, elle a baissé

de 28,5 % entre 2019 et 2020 (moins de 200 interpellations) puis a retrouvé son niveau de 2019 en 2021.

La gendarmerie et la police aux frontières surveillent activement les plages normandes, enquêtent et déjouent des tentatives, empêchant jusqu'à présent l'installation d'organisations criminelles (réseaux mafieux de passeurs) sur le territoire normand.

#### Une circulation des biens complexifiée par les contrôles douaniers, sanitaires et phytosanitaires

L'ACC conclu entre le Royaume-Uni et l'Union européenne n'instaure pas de droits de douane sur les biens échangés entre les deux zones, mais il instaure leur déclaration et leur contrôle en douane (le dédouanement). Pour les produits animaux et végétaux, les contrôles sanitaires et phytosanitaires sont obligatoires selon la réglementation en vigueur sur le territoire d'entrée.

Pour effectuer ces contrôles de marchandises à la frontière, des infrastructures et des services se mettent en place de chaque côté de la Manche. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021, la mise en place a eu lieu du côté français / Union européenne. Du côté britannique, les contrôles douaniers ont été mis en place le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et les contrôles sanitaires et phytosanitaires sont reportés à 2023. Quant au contrôle des marchandises prévu entre la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord par le protocole nord-irlandais, il n'est jusqu'à présent pas effectué car objet de fortes polémiques au sein du Royaume-Uni. L'Union européenne poursuit le dialogue pour résoudre cette question. Cette situation en suspens fait courir des risques de fraude commerciale, fiscale ou sanitaire.

Les exportateurs et importateurs ont également dû se former sur la nouvelle réglementation et paient, généralement via leurs frais de transport, une prestation pour déclarer leur marchandise en douane.

La mise en œuvre concrète de ces contrôles et leurs conséquences est détaillée ultérieurement dans ce rapport.

#### Fin quasi-complète de la libre circulation des services

Bien que l'ACC offre une ouverture supérieure à la réglementation de l'OMC en termes de commerce des services, les prestataires de services britanniques ne peuvent plus se prévaloir du principe du pays d'origine. Pour travailler en Normandie, ils doivent se conformer à la réglementation française. Il n'y a plus de reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles.

#### Fin complète de la libre circulation des capitaux<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Source : *Les Échos* (29 mars 2022).

Les accords du Brexit ne traitent pas de la circulation des capitaux. Dans ce domaine, le Royaume-Uni est traité par l'Union européenne comme tout autre pays tiers.

Contrairement aux prévisions post-référendum, **l'exode des banquiers londoniens reste à ce jour limité**. Pour rappel, un rapport de 2016 commandé par le groupe de pression TheCityUK avait averti que jusqu'à 100 000 emplois dans les services financiers étaient menacés. Le cabinet de conseil Oliver Wyman avait mis en garde contre le risque de perdre jusqu'à 40 000 postes. Le think-tank Bruegel avait de son côté déclaré en 2018 que Londres pourrait finalement perdre 10 000 emplois dans la banque et 20 000 dans les services financiers. Or, fin 2021, le cabinet de conseil EY (ex Ernst & Young associés) a évalué le **nombre d'emplois délocalisé à 7 400**.

La fuite des capitaux hors de Londres est également moins dramatique que prévu. Alors que 24 entreprises ont déclaré publiquement depuis le Brexit qu'elles allaient transférer un peu plus de 1 300 milliards de livres (environ 1 550 milliards d'euros) d'actifs britanniques vers l'Union européenne, ce chiffre est resté globalement inchangé au cours des 18 derniers mois, a indiqué EY dans son dernier rapport suivant l'évolution des services financiers liée au Brexit. La plupart des entreprises se sont organisées bien avant la date limite du Brexit en 2020. Mais la situation pourrait encore évoluer dans les prochaines années.

Dublin reste la destination la plus populaire pour les nouveaux bureaux européens : 36 entreprises de services financiers ont annoncé leur intention de délocaliser leurs opérations ou leur personnel du Royaume-Uni vers la capitale irlandaise. Le Luxembourg est sur la deuxième marche du podium (29 entreprises), suivie de Francfort (23) et Paris (21). En ce qui concerne le nombre d'employés attirés, c'est Paris qui obtient le meilleur score avec environ 2 800 employés britanniques déplacés vers la capitale française, suivie de Francfort (1 800) et Dublin (1 200). Selon un sondage professionnel récent<sup>19</sup>, la City de Londres, première place financière d'Europe continentale, continue à perdre de son attractivité en passant de 800 à 726 points sur 1000 entre 2016 et aujourd'hui. Dans le même temps, Paris passe de 705 à 706 points, et confirme sa première place financière d'Europe continentale, devant Francfort, Amsterdam ou Madrid.

En outre, l'Union européenne tolère encore la localisation de chambres de compensations au Royaume-Uni pour sécuriser des transactions financières au sein de ses États membres.<sup>20</sup> En effet, les « clearing houses » londoniennes sont ultradominantes dans ce secteur de sécurisation des transactions financières, tel le marché des dérivés de taux d'intérêt libellés dans la devise européenne. Elles sont considérées d'une importance systémique substantielle pour la stabilité financière de l'Union. Néanmoins, l'Union européenne n'abandonne pas le combat et appelle les banques des États-membres à réduire leur dépendance vis-à-vis des « clearing houses » londoniennes.

Bien que la fin de la libre circulation des capitaux semble bénéficier à Paris, capitale de la région limitrophe de la Normandie, notre territoire ne semble pas impacté par ce sujet.

---

<sup>19</sup> Source : *Les Échos* (5 avril 2022).

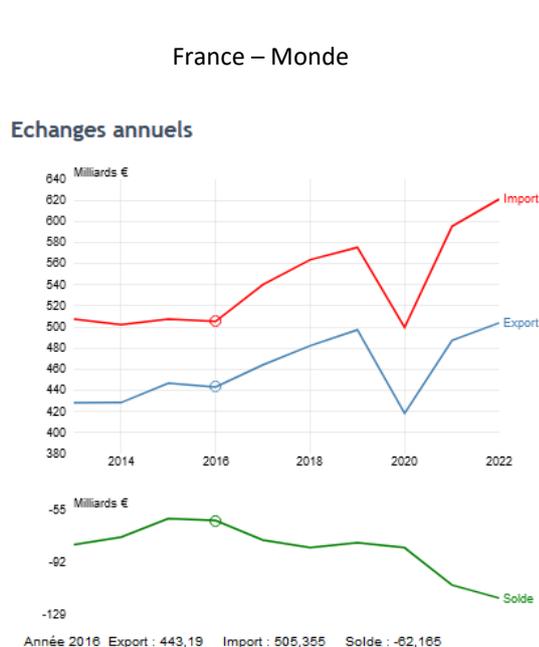
<sup>20</sup> Source : *Les Échos* (19 décembre 2021).

## 2.1.2. Import-export<sup>21</sup>

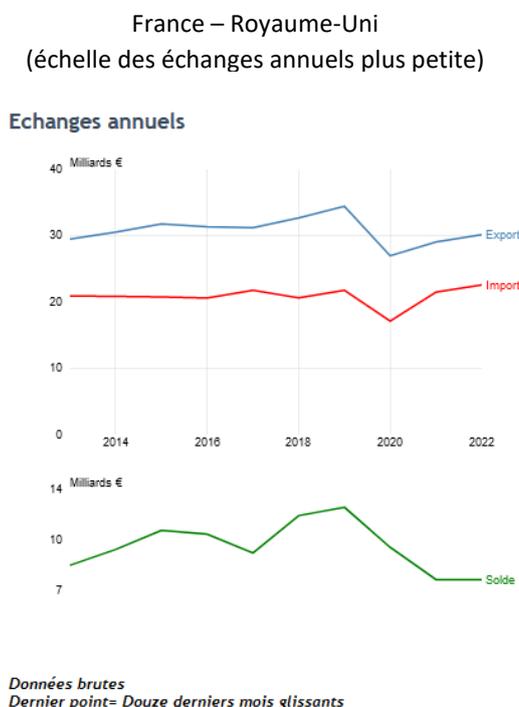
Tous les chiffres depuis 2014-2015 sont restés relativement stables jusqu'en 2020. Les résultats du référendum de 2016 ne semblent pas avoir impacté l'import-export. En revanche, l'année 2020 s'illustre partout par une nette baisse, consécutive à la restriction d'activité entraînée par la crise sanitaire de la Covid-19. En 2021, la reprise est bien visible, plus ou moins dynamique selon les territoires.

Entre 2014 et 2022, les échanges français avec le Royaume-Uni ont moins progressé qu'avec le reste du monde

D'une manière générale, les échanges français avec le monde ont augmenté entre 2014 et 2022. Les échanges français avec le Royaume-Uni, dans la même période, ont connu une croissance nettement plus faible, notamment sur la reprise post-Covid. La balance commerciale française, toujours excédentaire dans ses échanges avec le Royaume-Uni, est en 2022 à son niveau de 2014.



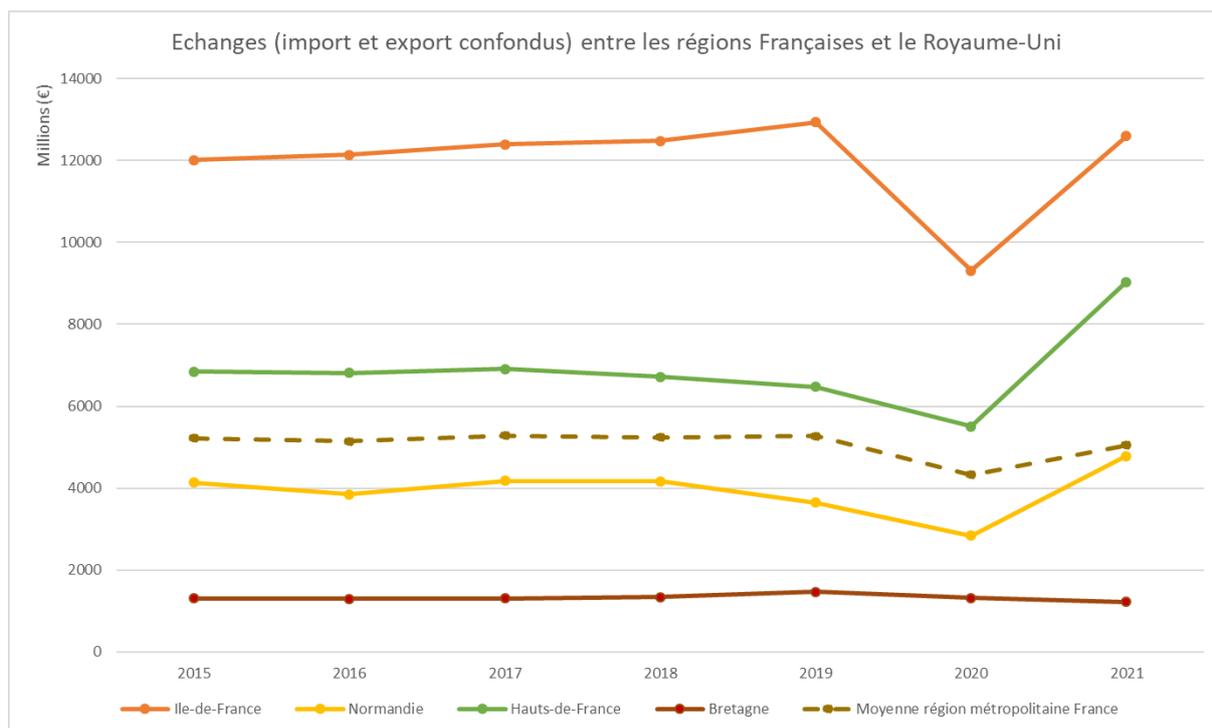
Données brutes  
Dernier point= Douze derniers mois glissants



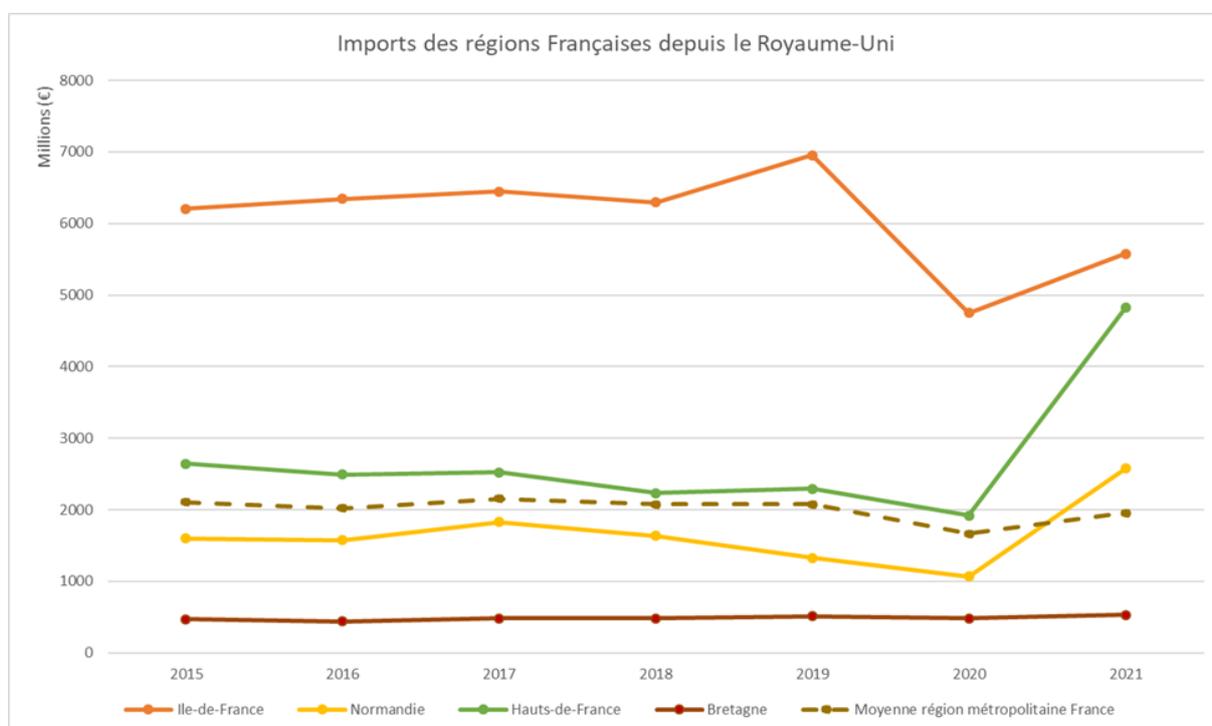
## Évolutions des échanges de la Normandie et des autres régions françaises avec le Royaume-Uni de 2015 à 2021

Les échanges normands avec le Royaume-Uni ont progressé plus que la moyenne des régions. Ces échanges normands sont supérieurs à ceux de la Bretagne, mais inférieurs à ceux de l'Île-de-France, des Hauts-de-France, et de la moyenne des régions.

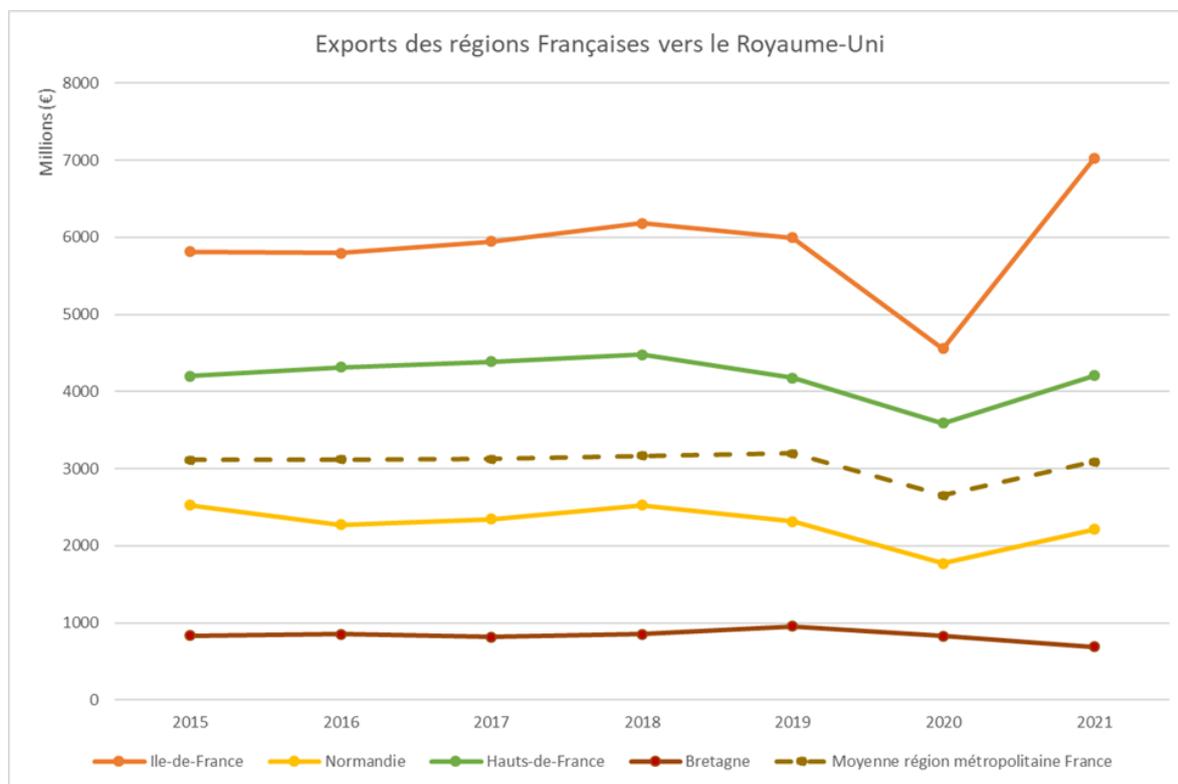
<sup>21</sup> Tous les chiffres cités dans cette partie ressortent de l'exploitation des données de la direction des douanes françaises. Tous les graphiques de cette partie ont été élaborés par Robin THILLARD.



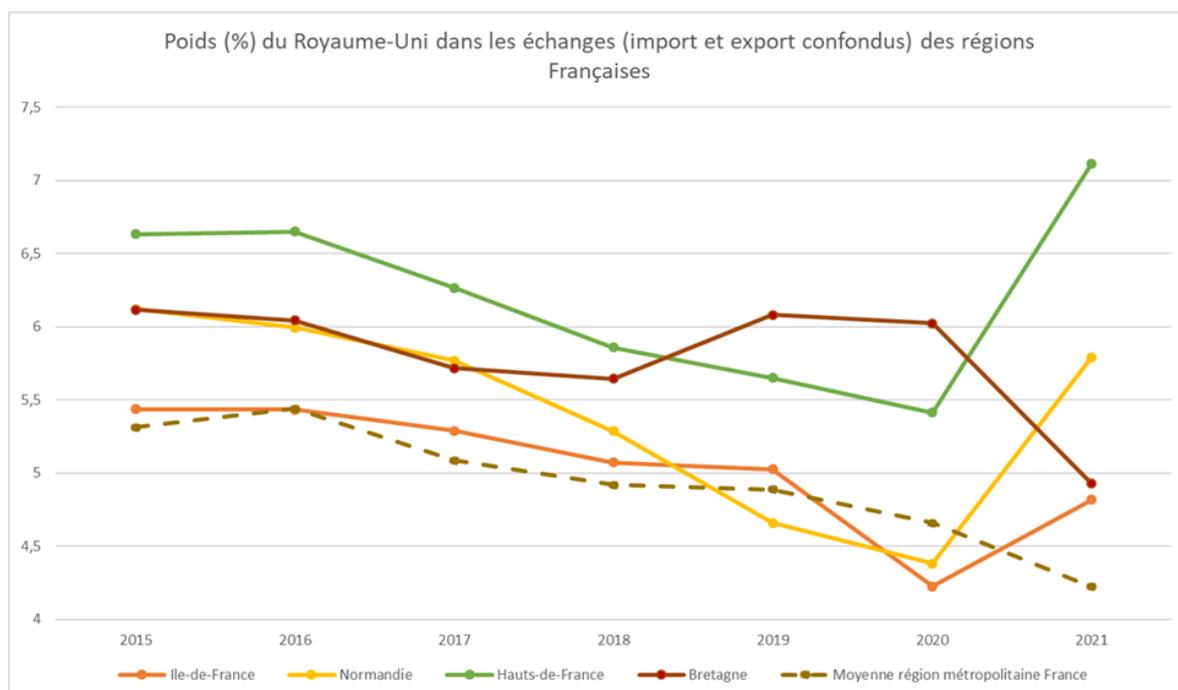
Les imports normands ont progressé plus que la moyenne des régions. Ces imports normands dépassent en 2021 la moyenne des régions, mais demeurent inférieurs à ceux de l’Ile-de-France et des Hauts-de-France.



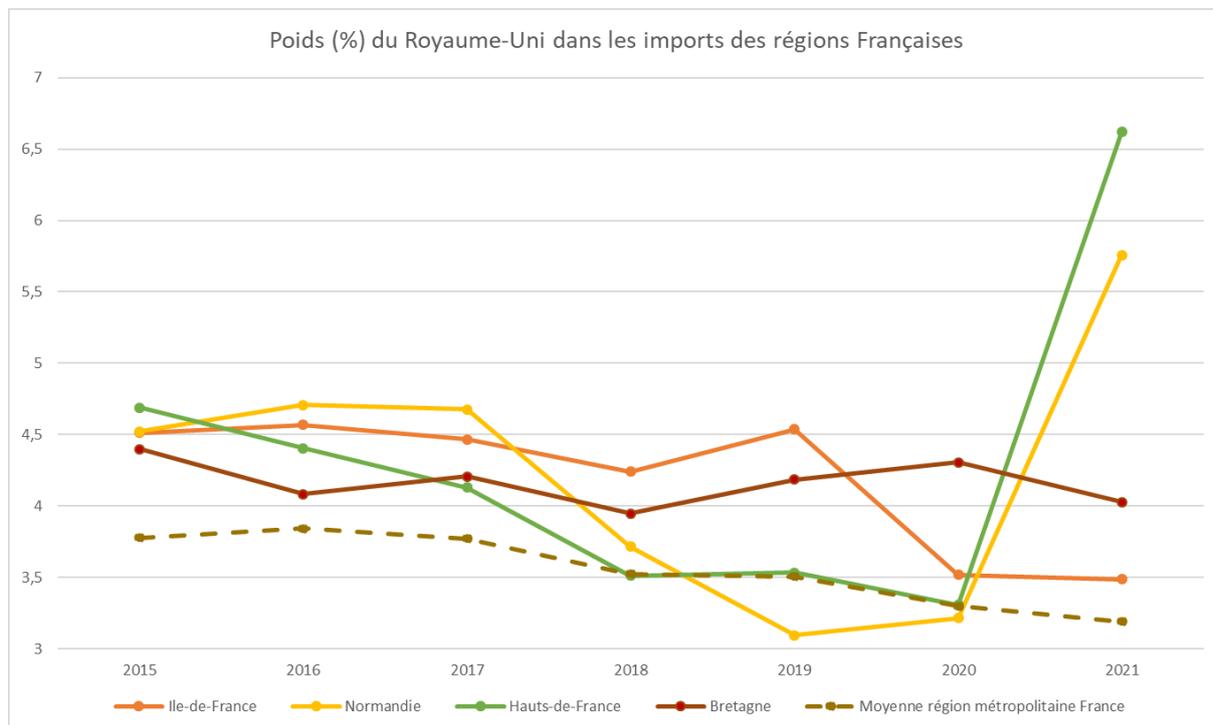
De 2015 à 2021, en Normandie, les exports normands ont légèrement diminué, tandis que ceux de la moyenne des régions a stagné. L'Ile-de-France affiche quant à elle une augmentation de ses exportations.



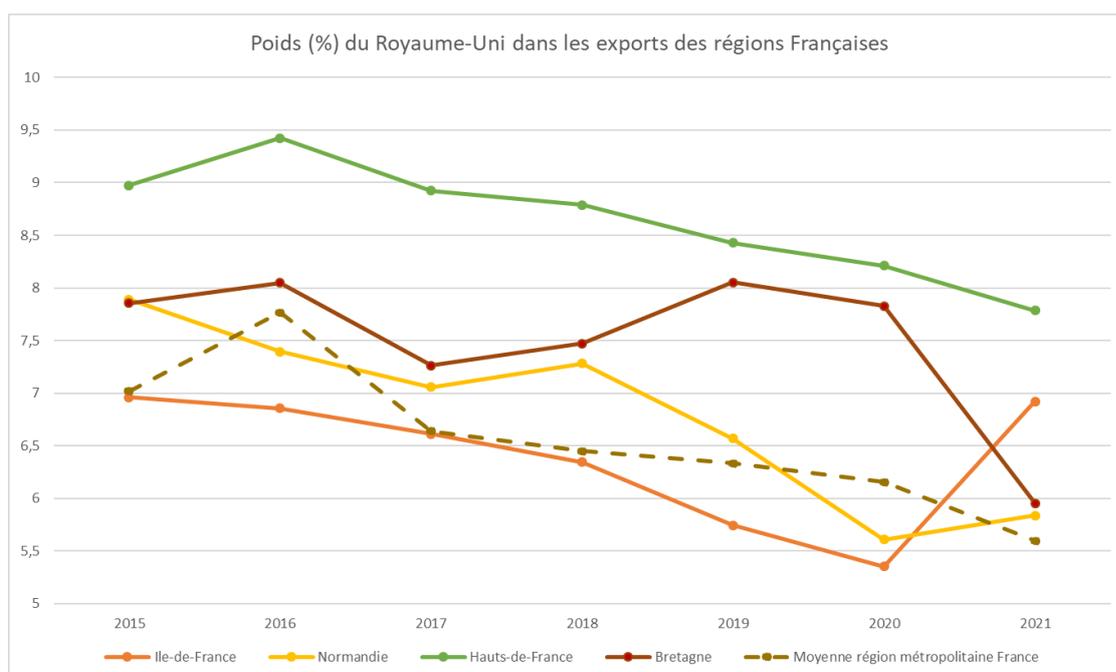
Le poids du Royaume Uni a diminué dans les échanges de la moyenne des régions, sauf dans ceux de l'Ile-de-France, de la Normandie et des Hauts-de-France.



Le poids du Royaume-Uni a augmenté dans les imports de Normandie et des Hauts-de-France. Mais il a diminué dans les imports d'Ile-de-France, de Bretagne, et de la moyenne des régions.



Le poids du Royaume-Uni a diminué dans les exports de Normandie, de la Bretagne, des Hauts-de-France et de la moyenne des régions. Mais il s'est maintenu dans les exports d'Ile-de-France.



### Classement des quatre principaux produits échangés entre la Normandie et le Royaume-Uni en 2021

Produits <u>exportés</u> par la Normandie	<u>Exportations</u> en €	Poids dans les <u>exportations</u> totales en %
Automobile (produits de la construction et équipement)	604 597 919 €	28 %
Hydrocarbures et produits chimiques de base	320 249 672 €	15 %
Agroalimentaire	316 199 806 €	14 %
Produits chimiques divers et produits pharmaceutiques	249 311 770 €	12 %
<b>Total des 4 premiers produits <u>exportés</u></b>	<b>1 490 359 167 €</b>	<b>69 %</b>

Produits <u>importés</u> par la Normandie	<u>Importations</u> en €	Poids dans les <u>importations</u> totales en %
Hydrocarbures et produits chimiques de base	1 188 802 837 €	47 %
Produits chimiques divers et produits pharmaceutiques	602 694 300 €	23 %
Produits de la construction aéronautique et spatiale	284 020 421 €	11%
Agroalimentaire	131 480 551 €	5%
<b>Total des 4 premiers produits <u>importés</u></b>	<b>2 206 998 109 €</b>	<b>86 %</b>

Source des données : CCI Normandie

### Conclusion sur l'import-export entre la Normandie et le Royaume-Uni de 2017 à 2021

Sans être le premier client ni le premier fournisseur de la Normandie, le Royaume-Uni demeure un important partenaire commercial de notre région. En revanche, contrairement à la majorité des régions françaises, la Normandie a augmenté son niveau et son rang d'import-export avec le Royaume-Uni.

Les principaux produits échangés en 2021 sont identiques à ceux de 2017 :

- Produits de la construction automobile, aéronautique et spatiale
- Agroalimentaire
- Hydrocarbures et produits chimiques de base
- Produits chimiques divers et produits pharmaceutiques

### 2.1.3. Coopération interrégionale européenne : une grande perte compensée par de nouveaux partenaires ?

Les Européens, de part et d'autre d'une même frontière, font souvent face aux mêmes défis. Le but des programmes de coopération interrégionale (Interreg) est de les aider à les relever ensemble. Il existe plusieurs **programmes Interreg** correspondants aux différents espaces de l'Union européenne. Chaque programme fixe, pour six ans, les principaux objectifs de coopération. Concrètement, des porteurs de projets (publics et/ou privés) de plusieurs États construisent un partenariat et proposent un projet commun, notamment en matière de développement économique innovant ou de gestion commune des ressources. Les projets sélectionnés par l'Union européenne bénéficient d'une subvention. Ces programmes constituent donc des leviers importants pour développer les territoires à l'échelon régional.

#### Le Brexit a entraîné la disparition du programme France (Manche) – Angleterre

Ce programme, inauguré en 2007-2013, regroupait en 2014-2020 la Normandie, les Hauts-de-France, le Sud de l'Angleterre, ainsi que le Norfolk et le Suffolk. Il représentait le plus gros financement Interreg pour la Normandie (223M € avec un taux de subvention de 70 %). Les thématiques financées tournaient autour de l'environnement, l'économie bas carbone et l'innovation. Même en quittant l'Union européenne, le Royaume-Uni pouvait rester dans la programmation Interreg, à l'instar de la Norvège. Mais le Royaume-Uni a décidé de s'en retirer. Ce programme n'a donc pas été renouvelé sur 2021-2027.

Cela constitue une grande perte pour la Normandie, car le Royaume-Uni avait souvent la capacité d'être chef de file de projets, en termes de financement d'études et d'actions et d'ingénierie sur les fonds européens, ce qui bénéficiait au développement de projets en Normandie. Par exemple, ce programme a permis aux universités de Caen, du Havre et Normandie Hydroliennes de se lancer avec 14 autres partenaires bretons et britanniques dans le projet **Tiger** (Tidal Stream Industry Energiser Project – Projet de production industrielle d'énergie hydrolienne). Tiger vise à stimuler la réduction des coûts, la croissance de **l'énergie hydrolienne** et son intégration au mix énergétique, à travers l'installation d'hydroliennes en France et en Grande-Bretagne.

## Après le Brexit, la Normandie s'ouvre à de nouvelles régions européennes<sup>22</sup>

Sur la période 2021-2027, la Normandie est éligible à quatre territoires de coopération interrégionale européenne :

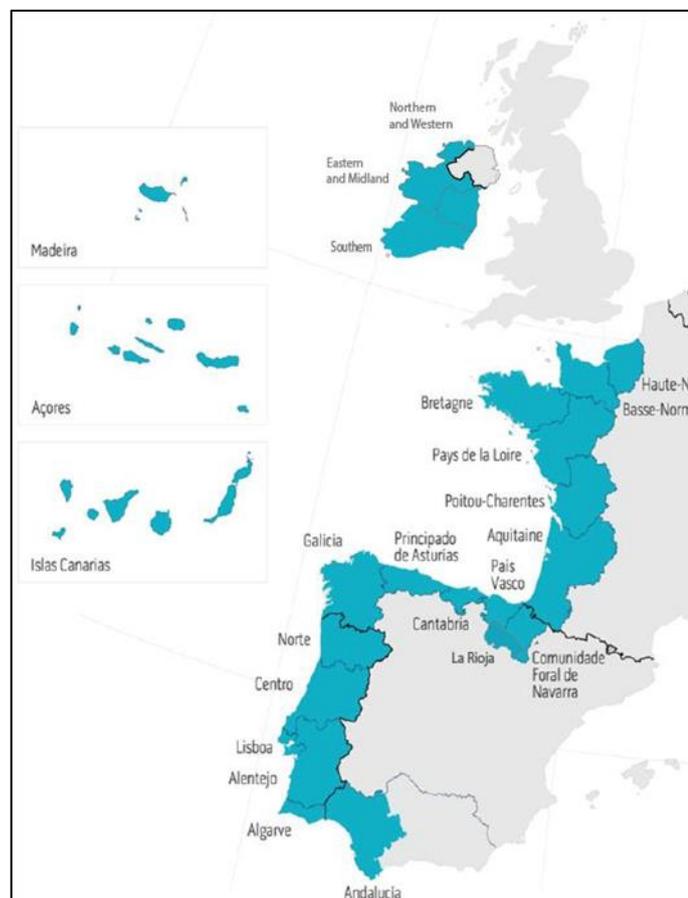
### **Programme Interreg Europe**

Ce programme subventionne des projets montés par **trois régions de différents pays de l'Union européenne, de la Suisse ou de la Norvège**. Son montant s'élève à 379,5 M€.



### **Programme Interreg Espace Atlantique**

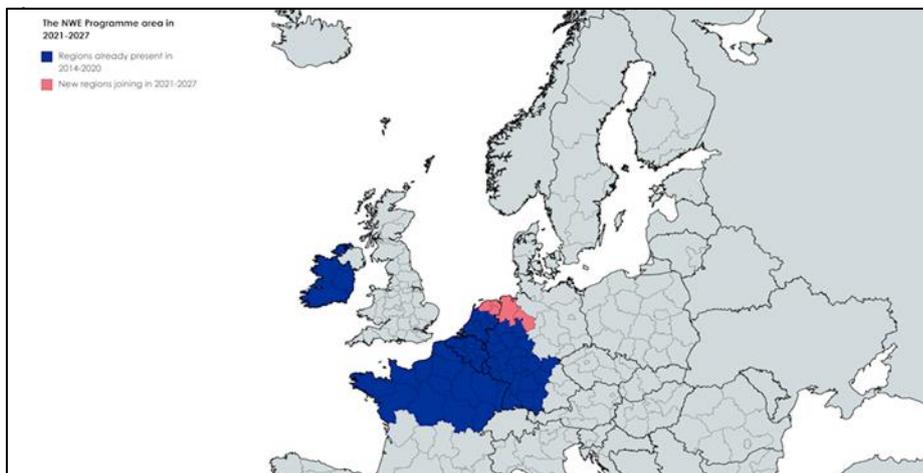
Ce programme porte la stratégie atlantique de l'Union européenne. **L'ouest de l'Andalousie** a remplacé le Royaume-Uni. Son montant s'élève à 145 M€.



<sup>22</sup> Les cartes présentées dans cette partie proviennent du site internet [Europe en Normandie Coopération | Interreg](http://Europe.en.Normandie.Coopération. | Interreg)

### **Programme Interreg Europe du Nord-Ouest**

Des régions **néerlandaises et allemandes** ont remplacé le Royaume-Uni. Son montant est



### **Programme Interreg Europe Mer du Nord**

Des régions **néerlandaises et allemandes** ont remplacé le Royaume-Uni. Son montant est de 285 M€.



## 2.2. État des lieux par secteur

### 2.2.1. Pêche et mareyage

La pêche est une composante historique de la construction européenne, mais ne représente que 0,1 % du PIB en France comme au Royaume-Uni. Conscients de ce poids infime dans l'économie, et soumis à de multiples contraintes réglementaires, les pêcheurs redoutent en permanence un avenir incertain.

#### La pêche en Normandie

La pêche normande représente 1500 marins-pêcheurs et 584 navires, mêlant flottille côtière et/ou hauturière<sup>23</sup>. Au large de la Normandie on pêche plus de 50 espèces d'intérêt commercial (coquille Saint-Jacques, bulot, maquereau, hareng...). La Normandie est la **1ère région française de pêche de coquillages**. La valeur débarquée en 2018 s'élevait à 190 M€.

La réunification de la Région Normandie a été bénéfique à la filière pêche. Bien que les médias renvoient régulièrement l'image de pêcheurs normands en colère, la pêche normande se porte globalement bien, et se situe au **2<sup>ème</sup> rang français après la Bretagne**. La pêche à la coquille Saint-Jacques, non impactée par le Brexit, est quant à elle de plus en plus fructueuse. Le large écho médiatique alimente l'imaginaire négatif autour des métiers de la filière pêche comme un monde brutal, des métiers harassants aux revenus de misère. Or la filière pêche, pour se développer, doit attirer des professionnels motivés, bien formés et convaincre les banques pour investir et innover, et financer la recherche.

#### Le mareyage en Normandie

La pêche constitue le premier maillon d'une filière économique menant jusqu'à l'acheteur final du poisson. Le deuxième maillon de cette chaîne est le mareyage. Le mareyage consiste à acheter des produits de la mer en gros sur les côtes dans les criées, à les apprêter, les conditionner, les transporter et à les revendre à un grossiste ou à un commerçant de détail (poissonnier, restaurateur, grande surface). **Ce secteur méconnu dépend directement de la pêche sur le territoire** où ses unités de conditionnement des produits de la mer sont implantées. Le mareyage en Normandie représente :

- 80 entreprises
- 1700 salariés
- 380 M€ de chiffre d'affaires annuel

Le mareyage est une activité indispensable à la chaîne agroalimentaire pour nourrir la population. Elle a dû continuer à fonctionner en présentiel pendant toute la crise sanitaire, et souhaiterait être mieux reconnue.

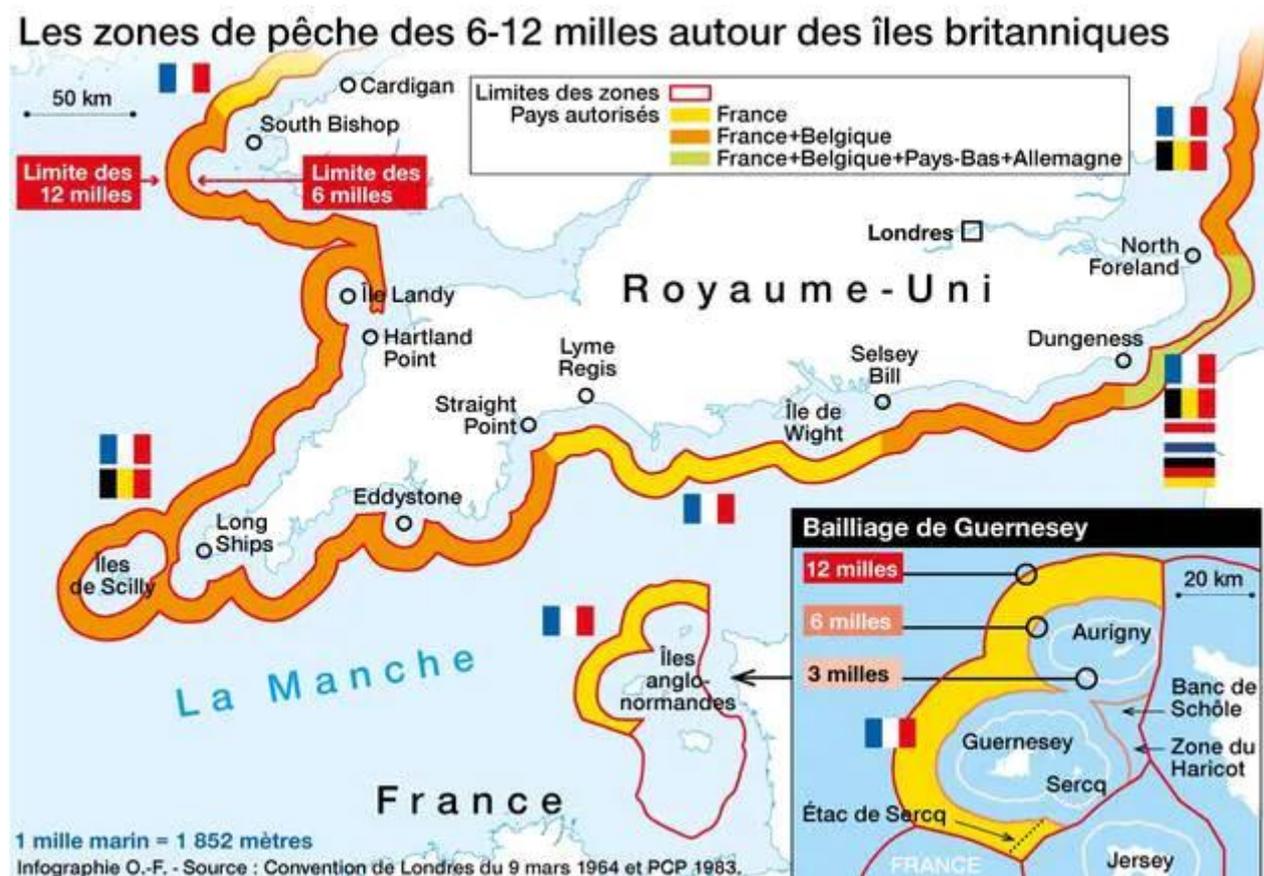
---

<sup>23</sup> De haute mer.

## Zones de pêche et crise des licences

Les négociations sur l'ACC étaient si difficiles fin 2020 que beaucoup d'européens redoutaient leur échec et l'obligation de s'adapter aux conséquences d'un « no deal ». Celui-ci aurait considérablement restreint les zones de pêche des Européens au large du Royaume-Uni. Or **les eaux britanniques et anglo-normandes sont plus poissonneuses que les eaux françaises**. De plus, les Britanniques consomment très peu de poisson, qui est donc majoritairement exporté en France, en Espagne et en Italie. La conclusion de l'ACC a donc permis de maintenir l'approvisionnement des mareyeurs français en poisson britannique.

Bien que Jersey et Guernesey constituent des États indépendants du Royaume-Uni, leur dépendance à la Couronne britannique a permis au Royaume-Uni de signer des accords relatifs au permis de pêcher dans leurs eaux territoriales. Ainsi, avant le Brexit, le **Traité de pêche en baie de Granville**, signé en 2000 entre la France et le Royaume-Uni, régissait spécifiquement les modalités de la pêche dans la baie de Granville à proximité de Jersey. En novembre 2020, le Royaume-Uni a légiféré pour que ce traité tombe à la signature de l'ACC.



Source : « Ouest-France » du 28 octobre 2021

L'ACC ayant été publié le 25 décembre 2020, il était prévu que le Royaume-Uni et les Îles anglo-normandes délivrent en janvier les licences de pêche aux navires français. Ces licences leur donnent l'autorisation de pêcher dans certaines eaux territoriales britanniques et anglo-normandes, jusqu'à 6 milles des côtes. En avril 2021, les médias français se font l'écho de

l'exaspération des pêcheurs français, soutenus par le ministère de la Mer, contestant les conditions d'éligibilité imposées par les Britanniques, et déplorant l'attribution de licences « au compte-goutte ». **Les marins-pêcheurs restant à quai faute de licence sont indemnisés** par l'État français, qui réalise une avance sur la réserve d'ajustement au Brexit prévue par l'Union européenne (120 M€ pour le plan pêche et mareyage en 2021). Les indemnités financières ne peuvent balayer la colère des pêcheurs artisanaux empêchés d'exercer leur métier. Les plans de sortie de flotte, évoqués parfois maladroitement par le ministère de la Mer, ont pu attiser cette colère.

**Dans le même temps, les pêcheurs britanniques et jersiais se sentaient eux aussi lésés par le Brexit.** Les premiers n'avaient pas retrouvé la souveraineté sur leurs eaux territoriales, que le gouvernement leur avait promise. Les seconds étaient à présent contraints à se soumettre à des contrôles sanitaires, dans les mêmes ports où ils débarquaient le même poisson que leurs homologues normands.

#### Escalade de la tension et point d'orgue le jeudi 6 mai 2021 à Jersey

L'exaspération se cristallise autour de Jersey. Le 4 mai, la tension est montée d'un cran, quand la ministre de la Mer, a menacé devant l'Assemblée nationale de prendre des mesures de rétorsion, notamment en **coupant à l'île de Jersey l'électricité** arrivant du continent par câbles sous-marins. Le 6 mai au matin, plus de 50 bateaux de pêche français venus de Bretagne et de Normandie se sont réunis devant Saint-Hélier, la capitale du baillage de Jersey, certains d'entre eux bloquant le port. Face à cette démonstration de force, Boris Johnson a envoyé deux navires de la Navy, le HMS Severn et le HMS Tamar, pour « surveiller la situation », avant que les bateaux français ne commencent, en début d'après-midi, à se retirer.

Cette manifestation constituera le point d'orgue de la crise des licences en 2021, dont le dénouement sera exposé en 3.2.6.

## 2.2.2. Agriculture et industrie agro-alimentaire

La Normandie est la 1<sup>ère</sup> région française productrice de fromages au lait de vache, de beurre, de crème, de pommes à cidre et produits cidricoles, de lin textile et de poireaux. C'est aussi la région française dont la surface agricole est la plus élevée par rapport à sa surface totale. Enfin, 13 % des emplois industriels normands sont localisés dans l'agroalimentaire. Le poids de l'agriculture et de l'agroalimentaire est donc plus important en Normandie que sur le reste du territoire national. En outre, la Normandie est réputée pour la qualité de ses produits agricoles (14 appellations d'origine) et y attache un soin particulier.

#### Politique agricole commune

Une importante crainte liée au Brexit était de voir partir un gros contributeur financier des politiques de l'Union européenne, à commencer par celle de la Politique Agricole Commune (PAC). Or le caractère agricole de la Normandie en fait une région particulièrement

dépendante de la PAC. Les agriculteurs ont été globalement rassurés d'apprendre fin 2021 que, en stabilité par rapport à la période 2014-2020, **la PAC 2021-2027 reste - avec 387 milliards d'euros de crédits - le plus gros poste de dépenses de l'Union**, et la France sa principale bénéficiaire.

Malgré les efforts réalisés ces dernières années, le secteur agricole demeure un fort émetteur de gaz à effet de serre. L'urgence climatique croissante a donc accentué, encore plus nettement que précédemment, la mutation écologique dans cette nouvelle programmation. **Les « éco-régimes » lieront le versement d'aides à l'accomplissement de bonnes pratiques supplémentaires** (diversification des cultures, installation de haies ou de jachères, agriculture biologique ou réduction de l'usage des antibiotiques...). Et pour la première fois, les États-membres auront une grande latitude pour mettre en place ces nouvelles mesures incitatives, traduites dans un plan stratégique national.

### Import- Export

En 2021, l'agriculture et l'agroalimentaire normands représentaient 5 % des exportations vers le Royaume-Uni, soit la même proportion qu'en 2018. **La balance commerciale en la matière est largement excédentaire**, le Royaume-Uni étant loin d'être auto-suffisant en alimentation. L'absence de droit de douane contribue certainement à la stabilité de l'import-export dans ce domaine. En 2023, le Royaume-Uni devrait mettre en place ses contrôles sanitaires et phytosanitaires pour les produits provenant de l'Union européenne. Dans ce domaine, l'Union européenne aurait tout intérêt à harmoniser ses règles phytosanitaires en interne pour mieux contrer le Royaume-Uni sur ce sujet. À titre d'exemple, pour cultiver des choux de Bruxelles, certains pesticides autorisés aux Pays-Bas ne le sont pas en France.

Produits <u>agroalimentaires exportés</u>	Échanges en €	Poids dans les <u>exportations</u> totales en %
Produits alimentaires divers	118 199 265 €	5 %
Produits de la culture et de l'élevage	101 344 076 €	5 %
Produits laitiers et glaces	96 656 465 €	4 %
<b>Total des produits</b>	<b>316 199 806 €</b>	<b>14 %</b>

Produits <u>agroalimentaires importés</u>	Échanges en €	Poids dans les <u>importations</u> totales en %
Produits de la pêche et de l'aquaculture	58 355 593 €	2 %
Produits laitiers et glaces	41490801 €	2 %

Produits de la culture et de l'élevage	31 184 157 €	1 %
<b>Total des produits</b>	<b>2 206 998 109 €</b>	<b>86 %</b>

Source des données : CCI Normandie

### Retour d'expérience d'une entreprise agroalimentaire normande implantée au Royaume-Uni

La puissance agroalimentaire de Normandie déborde ses frontières. Agrial, groupe coopératif agricole et agroalimentaire, implanté originellement en Normandie, s'étend sur l'ouest de la France. Il emploie même 1500 salariés au Royaume-Uni, sur 6 sites différents (légumes et fruits frais, boissons). Ce pays représente 9 % de son chiffre d'affaires, un de ses principaux créneaux à l'étranger.

Agrial a investi le marché britannique pour compenser la diminution de consommation de cidre en France. En effet, elle a pu écouler sur le marché britannique ses excédents français de concentré de pomme pour fabriquer et vendre du « cider », boisson alcoolisée à base de pommes, proche de la bière. Agrial a également beaucoup développé les légumes prêts à l'emploi au Royaume-Uni. Mais elle peine à inciter ses salariés français à s'expatrier au Royaume-Uni.

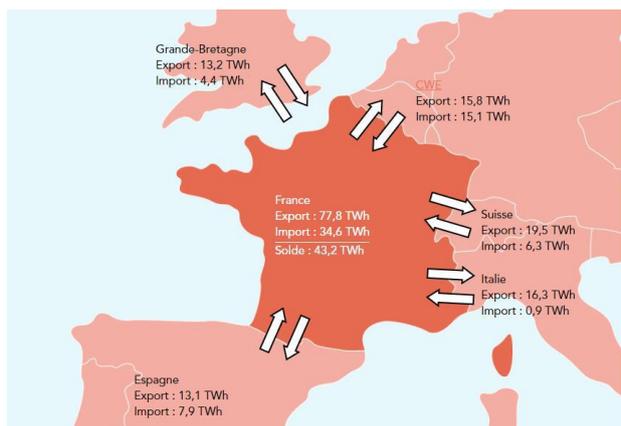
Ces deux branches sont affectées par le cumul des trois crises plus ou moins concomitantes ou successives : Brexit, Covid-19 et guerre en Ukraine. Ces crises entraînent des difficultés d'approvisionnement, par exemple en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) pour produire le « cider ». Elles ont également pour conséquence une pénurie de main d'œuvre, les salariés étrangers qui ont quitté le pays avec la crise sanitaire n'étant pas revenus compte tenu des mesures britanniques ne laissant facilement entrer que des immigrés au niveau de diplôme élevé. Dans les usines d'Agrial, il manque 100 salariés répartis auparavant dans 20 nationalités, ainsi que des conducteurs de camion pour livrer la production dans les commerces. En tant que grande entreprise, Agrial a la capacité d'anticiper ou résoudre la plupart des évolutions réglementaires liées au Brexit.

Le Royaume-Uni demeure un marché convoité par Agrial, car à fort pouvoir d'achat et à la consommation agroalimentaire proche de celle des Français. Agrial ambitionne de devenir une coopérative transnationale avec des adhérents britanniques, si la législation du pays le permet un jour.

### 2.2.3. Énergie et changement climatique

#### Les liens électriques entre la Normandie et le Royaume-Uni

La sécurité en approvisionnement en électricité est en partie garantie par le volume de production. À ce titre, **la France est en position dominante, en raison de sa puissance nucléaire civile. Elle est exportatrice nette d'électricité sur l'ensemble de ses frontières, et exporte notamment de l'électricité au Royaume-Uni 90 % du temps.** Néanmoins, la consommation d'énergie au Royaume-Uni repose majoritairement sur les ressources fossiles nationales.



Echanges aux interconnexions (RTE)

Contrairement au pétrole, l'électricité ne se stocke pas, et le besoin en flexibilité est très grand pour fournir à toute heure un signal électrique de qualité adapté à la demande du consommateur. Ainsi, **la France importe de l'électricité du Royaume-Uni** (comme de l'Espagne et de l'Italie) **pour gérer ses pointes de consommation en hiver** (notamment le soir, les Français dînant plus tard que les Britanniques) **et/ou la disponibilité réduite de la production nucléaire** (la maintenance du parc nucléaire ayant été désorganisée par la

crise sanitaire). Les interconnexions électriques entre la France et le Royaume-Uni sont donc nécessaires pour les deux pays

La France et la Grande-Bretagne sont reliés électriquement par deux interconnexions régulées : IFA (atterrissant dans les Hauts-de-France) et IFA 2 (atterrissant aux environs de Caen). En 2022 sera mise en service Eleclink (atterrissant dans les Hauts-de-France). Eleclink est une interconnexion dérogatoire, c'est-à-dire développée et exploitée par des opérateurs privés. Le Royaume-Uni est aussi interconnecté avec la Belgique, les Pays-Bas et la République d'Irlande.

Au fil des ans, les marchés de l'énergie de l'Union européenne et du Royaume-Uni sont devenus étroitement liés grâce aux interconnexions qui ont été construits entre eux. Ces interconnexions sont pilotées par les gestionnaires de réseaux nationaux respectifs de chaque pays, dans une perspective d'harmonisation européenne. Bien que le Royaume-Uni ne bénéficie plus des droits du marché unique, l'ACC est censé faciliter la poursuite des flux d'énergie, essentiels au fonctionnement des deux économies, en mettant en place de nouveaux accords commerciaux relatifs aux interconnexions. Il établit également un **cadre ambitieux pour la coopération dans le domaine des énergies renouvelables et de la lutte contre le changement climatique (notamment une disposition qui déclencherait la suspension de l'ACC si l'une ou l'autre des parties ne respecte pas son engagement en faveur de l'accord de Paris sur le climat)**.

### Raccordement des Îles anglo-normandes à la Normandie

Les Îles anglo-normandes ne disposent quasiment pas de moyen de production locale d'électricité. 95 % de l'énergie consommée arrive du continent via :

- 3 câbles entre Jersey et la côte Normande,
- 1 câble entre Jersey et Guernesey.

Ces câbles sont gérés et exploités par le CIEG (Channel Islands Electricity Grid). Le CIEG est lié à RTE, le gestionnaire du Réseau de Transport d'Électricité en France, par un contrat d'accès au réseau, et à un fournisseur d'électricité via un autre contrat. Le gouvernement français n'a donc juridiquement pas l'autorité pour suspendre l'alimentation en électricité des Îles anglo-normandes, contrairement à certaines déclarations médiatiques. Si l'État français prenait

malgré tout cette décision par force, elle entraînerait des conséquences juridiques, financières et politiques démesurées par rapport aux plus fortes tensions qu'on a pu récemment observer entre la France, les Îles anglo-normandes et le Royaume-Uni.

### Le Brexatom

**Avec le Brexit, le Royaume-Uni a également quitté la Communauté européenne de l'énergie atomique (la Communauté Euratom). Pour continuer à encadrer la coopération concernant les applications sûres et pacifiques de l'énergie nucléaire, un texte spécifique a été conclu en même temps que l'ACC, bien plus court et avec une genèse bien moins conflictuelle.**

Toutes les utilisations pacifiques de l'énergie nucléaire, dans l'industrie comme dans la recherche, sont ainsi concernées. Le « Brexatom » couvre les matières nucléaires, les matières non nucléaires, les équipements et les technologies (avec une possibilité d'exclure ces dernières pour les États-membres qui le souhaitent, voir ci-dessous).

Il impose un niveau de contraintes similaire à ce qui se pratique dans d'autres textes internationaux encadrant les applications pacifiques de l'énergie nucléaire et les parties s'engagent à respecter ces derniers. Il permet aussi la continuité de la coopération dans le domaine de la recherche. L'accord prévoit en effet que le Royaume-Uni pourra participer en tant qu'État tiers au programme-cadre de recherche et de développement d'Euratom, ainsi qu'à Iter<sup>24</sup> via « Fusion for Energy », le projet mondial de recherche sur la fusion nucléaire (production d'énergie similaire à celle du soleil), au travers d'accords d'association.

#### 2.2.4. Transports et logistique

Les marchandises en provenance du Royaume-Uni arrivent en Normandie principalement par cinq ports maritimes :

- **Cherbourg, Caen-Ouistreham et Dieppe**, possédés et gérés par le syndicat mixte **Ports de Normandie** (associant la Région, les cinq départements et les trois agglomérations)
- **Le Havre et Rouen**, deux des sept grands ports maritimes français, possédés et gérés par l'établissement public portuaire d'État **Haropa Port**, propriétaire depuis le 1<sup>er</sup> juin 2021 du port autonome de Paris.

Il n'y a pas de fret aérien en Normandie.

Les carte ci-dessous présentent les liaisons maritimes assurées par Ports de Normandie et par Haropa :

---

<sup>24</sup> International Thermonuclear Experimental Reactor - Réacteur thermonucléaire expérimental international. « Iter » signifie également « chemin, voie » en latin.

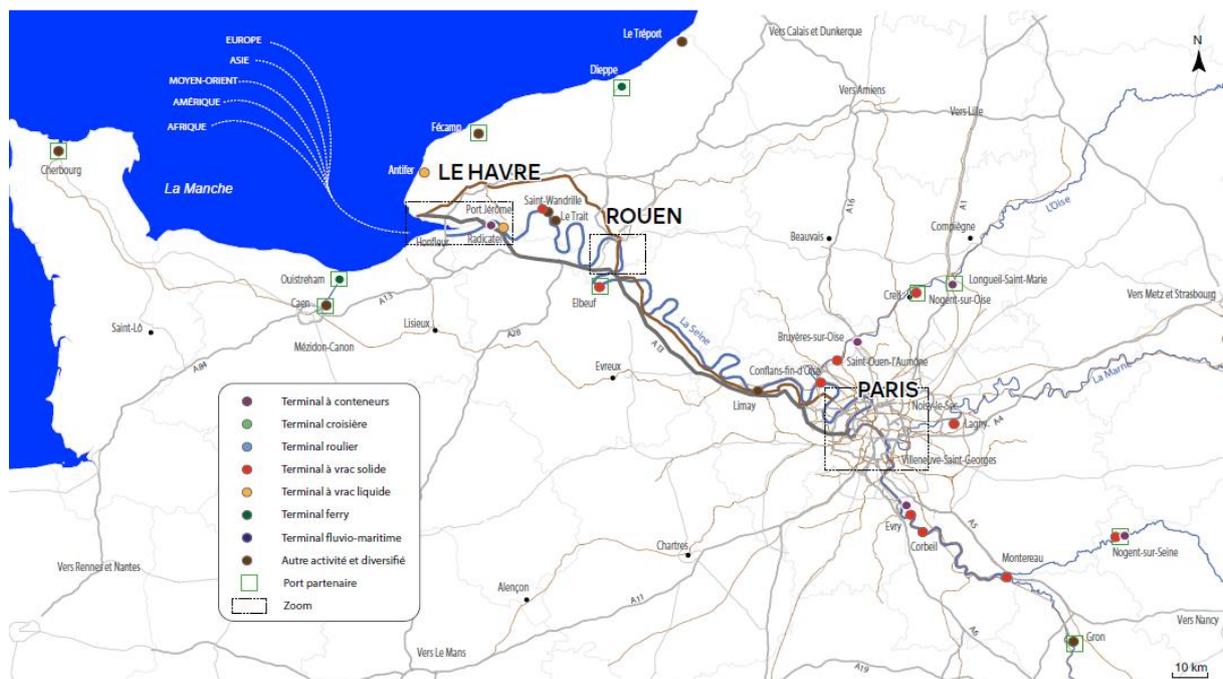
### Liaisons assurées par Ports de Normandie

Source : site internet d'Haropa



### Liaisons assurées par Haropa

Source : site internet d'Haropa



En Normandie, L'instauration de contrôles à la frontière franco-britannique laissait présager d'importantes transformations face à la libre circulation des marchandises avant le Brexit. **L'Union européenne a développé un système dématérialisé pour s'affranchir de contrôles physiques systématiques sur le terrain**, extrêmement chronophages et coûteux en infrastructure et en personnel. Ce système de frontière intelligente s'appelle le **SI** (Système d'Information) Brexit. Pour fluidifier le transit de biens à la frontière, les exportateurs britanniques sont invités à déclarer leur marchandise via une plateforme sur internet, avant que celle-ci ne débarque dans les ports normands. Néanmoins, trois bureaux de dédouanement ont été créés à Cherbourg, Caen et Dieppe, pour permettre d'effectuer ou compléter les déclarations de douane sur place. C'est au bureau de Caen que l'activité est la plus soutenue.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le contrôle des marchandises britanniques à la frontière de l'Union européenne a démarré et le SI Brexit a été mis en service. Depuis début 2022, le même scénario se déroule côté britannique avec l'instauration des contrôles douaniers sur place. Le Royaume-Uni utilise aussi un système de frontière intelligente dématérialisé, le GVMS (Goods Vehicle Movement System). Mais le GVMS et le SI Brexit n'ont pas la même interface. Le **service international de la CCI Normandie** soutient les entreprises normandes dans ce nouveau contexte de relations commerciales avec le Royaume-Uni, notamment les PME-TPE, via des réunions de formation et une hotline.

La déclaration en douane, dématérialisée ou non, constitue pour les entreprises une opération complexe compte tenu de la réglementation. Mais elle est obligatoire, et permet notamment d'appliquer les mécanismes requis en matière de « règles d'origine » pour s'affranchir des droits de douane, tel que prévu dans l'ACC. Les entreprises s'appuient donc généralement sur leurs transporteurs, qu'ils rémunèrent pour effectuer cette **prestation de dédouanement**. Celle-ci s'ajoute à la facture globale des frais de transport de l'entreprise cliente. Cette prestation est exécutée par des **transitaires en douane**. En Normandie, où beaucoup d'import-export était traité au sein du marché intérieur de l'Union européenne, le Brexit a poussé les transporteurs et logisticiens à recruter et/ou former des salariés à ce métier, compétence nouvelle pour beaucoup. Si certaines entreprises normandes ont, par prudence, momentanément suspendu leurs échanges en 2021 avec le Royaume-Uni, le dédouanement entre dans les mœurs et les transitaires en douane sont maintenant sollicités dans une recherche d'optimisation des flux et de la fiscalité. En revanche, fin 2021, 30 % des exportateurs britanniques ne recouvraient apparemment pas leurs droits de douane par ignorance de la réglementation ou des mécanismes nécessaires.

Pour l'entrée de **produits animaux, aliments pour animaux et végétaux**, le Brexit a ajouté une contrainte supplémentaire car **ces produits doivent se conformer à la réglementation sanitaire et phytosanitaire nationale du pays d'accueil**. En France, les contrôles sanitaires et phytosanitaires ont lieu sur site, à l'entrée du pays d'accueil. À l'entrée du pays d'accueil, ils sont effectués dans des **Sivep (Service d'Inspection Vétérinaire et Phytosanitaire)**. Avant le Brexit, il n'existait en Normandie que deux Sivep :

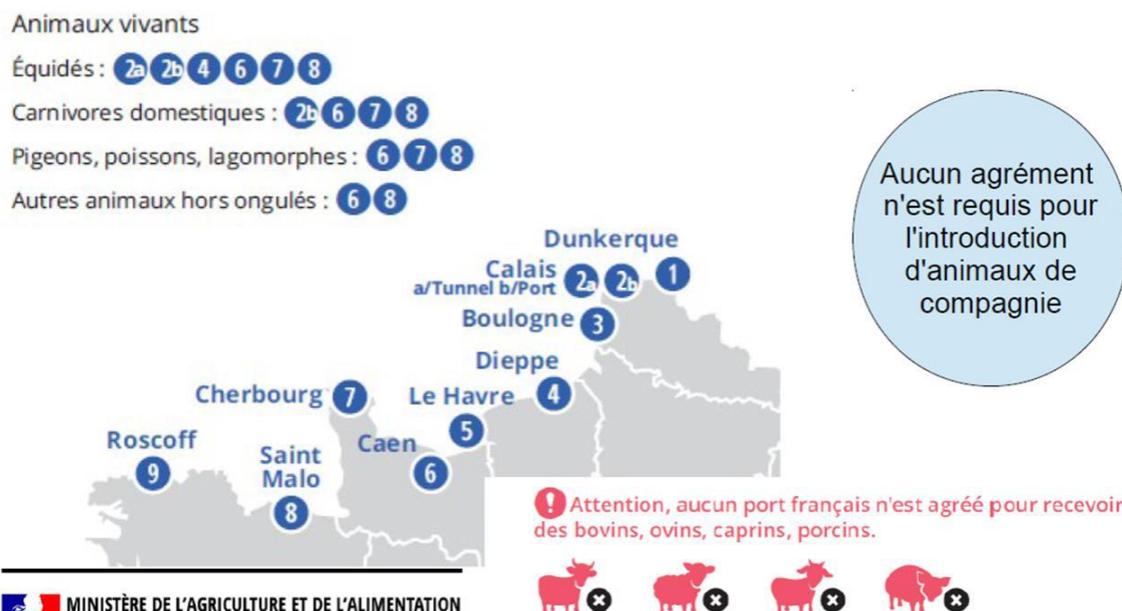
- Au Havre, pour les conteneurs arrivant de l'extérieur de l'Union européenne.
- À Deauville, pour les chevaux arrivant de l'extérieur de l'Union européenne.

Le Brexit a entraîné l'implantation de Sivep dans les ports de Caen et de Dieppe. En effet, ces ports n'importaient que des produits du marché intérieur, et donc non soumis à contrôle, avant que le Royaume-Uni ne quitte l'Union.

Le contrôle des animaux vivants est le plus délicat à organiser, et a été réparti sur différents ports de la Bretagne aux Hauts-de-France, comme l'illustre le schéma ci-dessous :

Tous les postes frontaliers « Brexit » sont agréés pour le contrôle des produits animaux, aliments pour animaux et végétaux.

Cas particulier de Boulogne sur mer (produits de la pêche et mollusques bivalves exclusivement)



En particulier, la Normandie étant la région française la plus peuplée en chevaux, le voyage des juments pour saillie entre le Royaume-Uni et la Normandie constitue un secteur économique important, qui a demandé une bonne période d'adaptation aux nouvelles règles consécutives au Brexit.

L'entrée en vigueur du contrôle sanitaire et phytosanitaire des produits venant du Royaume-Uni a été effective le 1<sup>er</sup> janvier 2021 dans l'Union européenne, et donc sur les côtes normandes. En revanche, le Royaume-Uni n'a cessé de repousser l'instauration de contrôle à sa frontière, attendue aujourd'hui pour 2023. Il est vrai que le contrôle sanitaire et phytosanitaire requiert des moyens matériels et humains particuliers, et donc un investissement certain pour les novices en la matière.

Pour fluidifier le passage de la frontière, les camions sortant du ferry sont séparés en **deux files** :

- **File verte** : entrée directe dans le territoire français, car toutes les formalités douanières ont été réalisées en amont sur internet.
- **File orange** : passage par
  - Le **contrôle douanier**, pour formalité douanière non valide ou pour contrôle sur site. Quelques contrôles sur site peuvent être effectués mais les risques de

fraude sont minimales car d'autres contrôles ont lieu à travers la comptabilité des entreprises.

et / ou

- Le **Sivep**

En nombre de camions, le volume de trafic franco-britannique par port se classe comme suit (chiffres de la direction des douanes au du 1<sup>er</sup> janvier au 15 novembre 2021) :

- Caen (64 %)
- Dieppe (21 %)
- Le Havre (11 %)
- Cherbourg (4 %)

### 2.2.5. Tourisme britannique en Normandie

**Le domaine touristique a été particulièrement affecté par la crise sanitaire à l'échelle mondiale** en raison des différentes restrictions de circulation des personnes. Pour mémoire, la France a notamment connu trois confinements :

- du 17 mars au 10 mai 2020,
- du 30 octobre au 14 décembre 2020,
- du 3 avril au 2 mai 2021.

En Normandie, entre 2019 et 2020, la diminution<sup>25</sup> est de :

- 42 % pour l'ensemble des nuitées en hôtellerie
- 87 % pour les nuitées britanniques dans les gîtes
- 63 % pour la fréquentation dans les sites et lieux de visite

Avec le recul de la pandémie, le tourisme semble repartir au printemps 2022. Ainsi à Bayeux, haut lieu de tourisme britannique pour sa tapisserie et pour la libération de la ville par les Britanniques au lendemain de leur débarquement en 1944, on atteint 85 % de la fréquentation de 2019, seule la clientèle scolaire étant absente<sup>26</sup>.

La crise sanitaire semble donc avoir eu un impact majeur sur le tourisme britannique en Normandie, masquant les éventuels effets du Brexit sur cette activité. Les chiffres à venir permettront de poursuivre l'analyse, et de **savoir si le tourisme britannique confirme sa tendance de fond à l'érosion**. En effet, bien que les Britanniques constituent toujours, avec les Belges et les Néerlandais, la clientèle étrangère principale, leur proportion a diminué de 35 % au cours des quinze dernières années. Notons que la dévaluation globale de la livre-sterling par rapport à l'euro depuis 2000<sup>27</sup> n'a pas favorisé pas le pouvoir d'achat des Britanniques en France. De plus, le développement de liaisons aériennes à bas coût favorise le tourisme britannique vers les sud de la France et en Espagne, régions plus ensoleillées.

---

<sup>25</sup> *Chiffres-clés 2020* de l'observatoire de Normandie Tourisme.

<sup>26</sup> Déclaration de l'office du tourisme dans *Ouest-France* le 21 mai 2022.

<sup>27</sup> Voir graphique en annexe 2.

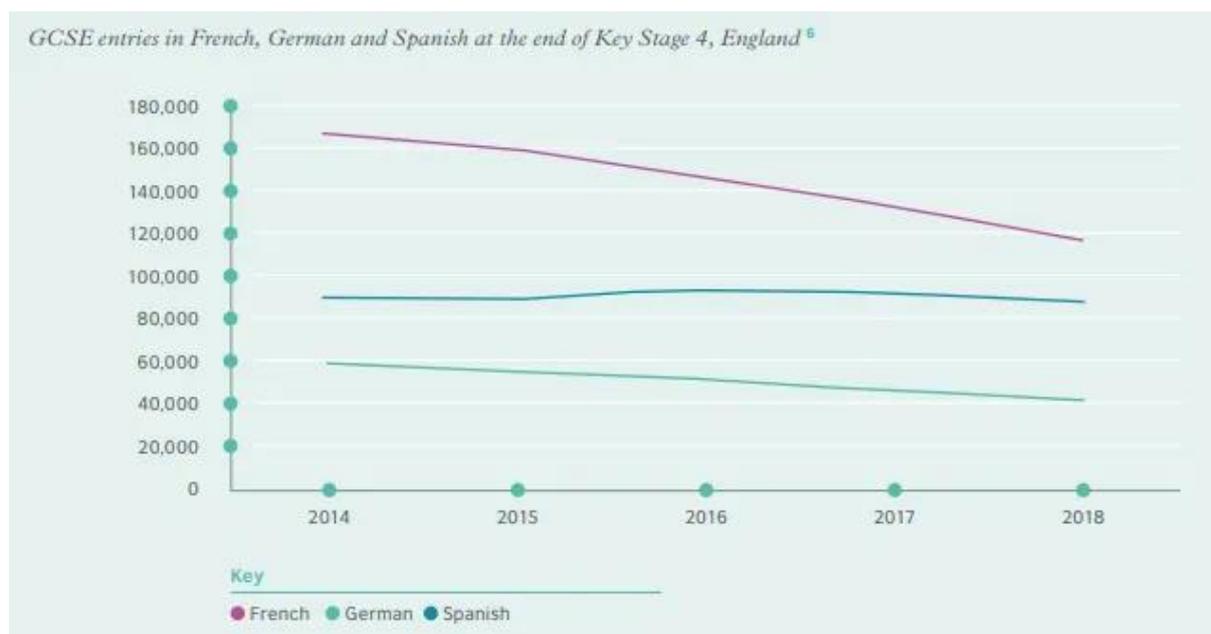
Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le Brexit a instauré le passeport obligatoire pour les Britanniques souhaitant voyager dans l'Union européenne. Mais beaucoup d'entre eux en étaient déjà munis, car la carte d'identité n'existe pas au Royaume-Uni. **L'instauration du passeport constitue donc pour eux un frein mineur.** Mais le statut de pays-tiers du Royaume-Uni va accentuer ce frein en **novembre 2022**, quand l'Union européenne mettra en place l'**EES** (cf. 2.2.1). À l'arrivée sur le sol français, dans les ports, les gares ferroviaires et les aéroports, la prise de photo et des empreintes devrait prendre entre deux et trois minutes par voyageur. **Cela risque de créer des files d'attente d'environ 1h30**, que l'on ne sait actuellement pas comment réduire. Cette problématique est développée dans le paragraphe 3.2.7. Enfin, **l'instauration de l'Etias en mai 2023** (cf.2.2.1) obligera le touriste britannique à **déposer une demande en ligne en amont de son voyage, et à déboursier 7 € par adulte.** La Normandie constitue pour les Anglais une destination de proximité, pour des courts séjours, et ils sont majoritaires parmi les étrangers propriétaires d'une résidence secondaire. Le contrôle renforcé des voyageurs aux frontières ne découragera-t-elle pas cette clientèle de venir en villégiature en Normandie ?

## 2.2.6. Échanges linguistiques et culturels

### Apprentissage de la langue française en diminution chez les élèves britanniques

Les élèves britanniques maîtrisent nativement la langue véhiculaire mondiale. Leur **peu d'intérêt pour l'apprentissage des langues étrangères** n'est pas récent, mais s'est **trouvé encouragé avec le Brexit**. D'après une étude réalisée par le British Council, l'agence britannique des relations culturelles avec l'étranger, en 2019, le nombre d'étudiants qui décidaient de poursuivre les langues étrangères après le lycée avait chuté de 19 % depuis 2014 et "un quart des enseignants du secondaire avaient constaté une baisse de motivation des élèves après l'annonce du Brexit. ».

La capture d'écran de leur site internet ci-dessous confirme ces propos :



On y voit aussi que le **français**, historiquement première langue étrangère enseignée au Royaume-Uni, **décline fortement par rapport à l'espagnol**. Le nombre d'élèves du primaire et du secondaire optant pour l'apprentissage de la langue française a baissé de 30 % de 2015 à 2019. Ce déclin a commencé depuis la fin du XX<sup>ème</sup> siècle. Les jeunes Britanniques considèrent la langue de Cervantès plus utile dans le monde du commerce, et aussi plus simple à maîtriser qu'une langue française trop épineuse. La proximité géographique, longtemps un atout, n'incarne plus autant d'attractivité ; également le développement du transport aérien raccourcit les distances.

Dans ce contexte post-Brexit, les Britanniques sont de moins en moins enclins à apprendre la langue de leur plus proche voisin non anglophone.

### Moindre attractivité touristique du Royaume-Uni pour les Normands

Chez Brittany Ferries, les passagers français représentaient 20 % des passagers avant la crise sanitaire. Depuis le printemps 2022, ils semblent revenir mais toujours dans une moindre proportion par rapport aux Britanniques.

De plus, le Brexit a rendu le passeport obligatoire pour tous les Français désirant se rendre au Royaume-Uni depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2021. Cette mesure logique découle de l'accord de retrait et la réciproque est vraie depuis le 1<sup>er</sup> janvier déjà. Or, la plupart des Français possèdent une carte d'identité, mais pas de passeport. L'établissement d'un passeport coûte 86 € par adulte. En outre, le délai actuel d'obtention est de plusieurs mois, car l'administration française est dépassée par l'afflux de demandes de passeports et de cartes d'identité. En effet, le désir d'exotisme à la fin des restrictions sanitaires et le retour à des examens en présentiel expliquerait la demande accrue depuis le printemps 2022. Pour un court séjour comme l'envisagent la plupart du temps les Normands, au regard de la proximité de l'Angleterre toute proche, la nécessité d'établir un passeport peut être rédhibitoire.

Enfin, le cours de la livre-sterling se maintient à un niveau supérieur à l'euro (cf. graphique de parité page 64). L'inflation au Royaume-Uni y est aussi bien supérieure à celle de la France. Donc l'écart de niveau de vie se creuse et un séjour touristique au Royaume-Uni coûte de plus en plus cher à un Français.

Pour ces raisons, la population normande n'est pas incitée à faire du tourisme au Royaume-Uni en ce moment. L'incompréhension de la culture de notre voisin peut ainsi s'accroître, ce qui n'est pas dans l'intérêt d'une Normandie convaincue que son développement passe par son ouverture.

### Une coopération éducative en recul

Bien avant le Brexit, les véritables échanges scolaires entre la France et le Royaume-Uni avaient périclité, depuis que le Royaume-Uni avait instauré des conditions administratives et

juridiques draconiennes<sup>28</sup> pour l'accueil de correspondants mineurs britanniques dans les familles françaises.

Malgré tout, grâce à la proximité géographique, beaucoup de collégiens normands se rendaient en Angleterre pour un voyage d'un à huit jours, les jeunes étant accueillis par des familles rémunérées. Ces voyages constituaient une première découverte de la culture de ce peuple cousin et voisin.

D'après l'académie de Normandie, dès l'année scolaire 2016-2017, la mobilité scolaire normande vers le Royaume-Uni a commencé à décliner. Cela a débuté par la mobilité des enseignants, et a été suivi par la mobilité des élèves. Comme pour la France en général, le Royaume-Uni a perdu en Normandie sa première place de destination de mobilités scolaires à l'étranger dès 2019-2020. L'attractivité du Royaume-Uni était donc déjà en déclin avant la crise sanitaire et l'instauration du passeport. Les années 1990-2000 ont vu l'augmentation du nombre de séjours scolaires avec nuitées et la diversification des projets portés par d'autres matières que l'Anglais : séjours sportifs, séjours dans d'autres pays, visites de lieux historiques plus éloignés, activités en lien avec la nature, etc. Devant une offre devenue presque pléthorique, le ministère de l'Éducation nationale, vers le milieu des années 2000, a instauré une limitation des séjours scolaires et a contraint les établissements scolaires à faire des choix. De ce fait, beaucoup de séjours en Grande-Bretagne sont passés d'annuels à bisannuels.

Depuis le Brexit, l'obligation du passeport, certes moins coûteux pour les mineurs que pour les adultes, à 27 €, s'est accompagnée de l'obligation de contracter une assurance médicale privée, la carte européenne de sécurité sociale devenant caduque outre-Manche. Combinées au coût élevé du voyage vers un pays au niveau de vie supérieur, et à l'effort nécessaire pour réimpulser des voyages après trois années scolaires paralysées, ces contraintes vont certainement aggraver le recul du Royaume-Uni en tant que destination scolaire.

Une exception demeure pour les Îles Anglo-normandes, qui acceptent de recevoir des classes d'élèves sans passeport, sous réserve de la communication préalable de la liste des élèves. Cette disposition est bienvenue pour les scolaires normands effectuant parfois des séjours de 24 ou 48 heures en classe de primaire ou de collège. Néanmoins, tout comme l'Irlande, les Îles anglo-normandes ne peuvent absorber qu'un volume réduit de voyageurs scolaires, comparé au Royaume-Uni.

L'académie souhaite que la relance post-Covid de la mobilité accompagnée et apprenante des élèves de Normandie s'inscrive dans des coopérations éducatives et des partenariats scolaires de qualité pour ses élèves. Elle conserve dans la mesure du possible les partenariats préexistants avec le Royaume-Uni. Elle développe également, et beaucoup plus maintenant, les partenariats avec les pays du nord de l'Union européenne et les programmes Erasmus+.

---

<sup>28</sup> Fourniture d'extraits de casiers judiciaires pour les membres majeurs du foyer.

## Jumelages britanniques et anglo-normands

Aujourd'hui, la Normandie compte **235 jumelages entre des communes normandes et des communes d'outre-Manche**, sur les 1093 communes françaises jumelées avec le Royaume-Uni. Onze paroisses de Jersey sont jumelées avec dix communes manchoises et une calvadosienne. Guernesey a deux paroisses jumelées avec des communes manchoises. Aurigny, du baillage de Guernesey, est jumelée avec Beaumont-Hague, deux villes séparées par seulement douze kilomètres d'eau. Le Calvados compte 110 jumelages communaux avec le Royaume-Uni (pour environ 528 communes calvadosiennes). Outre son jumelage avec Wexford en Irlande, Bayeux est liée depuis 1959 par une charte avec la ville anglaise de **Dorchester**. En effet, le Dorset Regiment (de la région du Dorset, où se situe Dorchester) a participé à la libération du Bessin en 1944<sup>29</sup>. Rouen est, elle, jumelée avec **Norwich**. Le Rouen Norwich club organise chaque année un festival *This is England* qui a attiré 10 000 participants en 2021. À travers une compétition de courts métrages et une rétrospective de longs métrages, le public normand découvre la richesse du cinéma britannique.

La politique de jumelage, qui s'était fortement déployée après la seconde guerre mondiale, résistera-t-elle aux assauts du Brexit ? Le 7 mars 2019 à Londres, un sommet des maires français et britanniques s'est réuni sur cette question. Depuis, la crise sanitaire a distendu beaucoup de liens et a affaibli nombre de structures associatives. La coopération décentralisée qui se développe aujourd'hui dans les collectivités territoriales pourrait sans doute utilement s'appuyer sur les bases des jumelages encore existants pour relancer une dynamique de partenariats locaux entre la Normandie et le Royaume-Uni.

### 2.2.7. Enseignement supérieur et recherche

#### État des lieux pré-Brexit dans l'enseignement supérieur et la recherche normands

##### Enseignement supérieur

Les différents dispositifs de mobilité déployés depuis 1987 (Interreg 2014-2020, Erasmus et Erasmus+, mais aussi accords bilatéraux entre établissement et aides de l'État français) ont considérablement **développé la mobilité étudiante européenne**. En 2018, l'Espagne est le pays qui accueille le plus d'étudiants et stagiaires Erasmus+ et la France est le pays qui envoie le plus d'étudiants et stagiaires Erasmus+.

Pour mémoire, **Erasmus+** est le programme de la Commission européenne pour l'éducation, la formation, la jeunesse et le sport. Il s'adresse à tous les jeunes ressortissants de l'Union européenne, quel que soit leur statut (étudiant, apprenti, actif...), et aux organismes les encadrant. Il permet de voyager et de se former dans de très nombreux pays partenaires du monde entier. À l'occasion des 35 ans du programme, Erasmus+ 2021-2027 a augmenté de

---

<sup>29</sup> Tous les chiffres cités proviennent du numéro 1 de la revue *L'Européenne, la Normandie en Europe et dans le monde*, publiée au 4<sup>ème</sup> trimestre 2020.

80 % son budget par rapport à la période précédente. Ses 26,2 milliards d'euros sont consacrés à 70 % à la mobilité et à 30 % à la coopération.

#### *Très peu d'étudiants britanniques en Normandie*

Les étudiants britanniques sont, eux, nettement moins mobiles que les autres, car ils maîtrisent nativement la langue véhiculaire mondiale et le système britannique ne laisse pas de place à la mobilité étudiante internationale dans le cursus de ses étudiants. Le Royaume-Uni ne se situe qu'en 5<sup>ème</sup> position des pays d'origine des étudiants et stagiaires Erasmus+ en 2018. En revanche, c'est la France qui les attire le plus.

En 2018, la Normandie a accueilli 3 % des étudiants étrangers en France, soit 8 300 étudiants. Parmi ces derniers, on comptait 9 % d'étudiants européens, soit 750 étudiants. Cette proportion est bien inférieure à la moyenne française, qui s'élève à 20 % d'étudiants européens parmi les étudiants étrangers. **Enfin, en 2018-2019, la Normandie a accueilli, dans le cadre d'Erasmus+, 46 étudiants britanniques**, contre 196 allemands, 150 espagnols et 136 italiens.

#### *Des étudiants normands minoritaires au Royaume-Uni*

Autant le Royaume-Uni envoie peu d'étudiants à l'étranger, autant il reçoit beaucoup d'étudiants de l'étranger (8 fois plus). Mais la hausse des frais d'inscription et la restriction de la politique migratoire, conjuguées à l'annonce du Brexit, ont contribué à un net ralentissement de la croissance habituelle du nombre d'étudiants étrangers au Royaume-Uni. Dès 2019, le Royaume-Uni a mis en place une stratégie d'attractivité des étudiants étrangers, qui constituent une manne financière pour les universités britanniques, dont le fonctionnement est autonome vis-à-vis du gouvernement. Cette attractivité est tournée vers la Chine, le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord, l'Amérique latine et l'ASEAN (Association des nations de l'Asie du Sud-Est : Brunei, Cambodge, Indonésie, Malaisien Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam).

Les étudiants européens sont donc minoritaires en nombre parmi les étudiants étrangers au Royaume-Uni. Parmi les étudiants européens au Royaume-Uni, les Français ont longtemps constitué le premier contingent, et étaient encore 13 628 en 2019. Dénombrer le nombre total et précis d'étudiants normands au Royaume-Uni est encore impossible aujourd'hui par manque d'outils de suivi. **En 2018-2019, Erasmus+ a envoyé 538 normands (337 étudiants et 201 stagiaires de la formation professionnelle) au Royaume-Uni**, destination la plus prisée par les Normands après l'Espagne. Les Normands constituaient ainsi le troisième contingent d'étudiants français au Royaume-Uni. **Les jeunes Normands bénéficient en plus du dispositif régional Pass Monde**, qui leur apporte un supplément d'aide financière pour se former à l'étranger. Le Royaume-Uni constitue le deuxième pays le plus représenté dans le dispositif normand Pass Monde.

## Recherche

Il est difficile d'obtenir une vision claire de la mobilité sortante et entrante des chercheurs en raison de la multitude des structures d'accueil, et de la confusion de statut entre « chercheur » et « étudiant » dans certaines comptabilités (surtout pour les doctorants).

La France se classe au troisième rang mondial pour la proportion d'étrangers parmi ses doctorants (41 %), mais **les doctorants britanniques y sont minoritaires**. Les Partenariats Hubert Curien, mis en œuvre par le gouvernement français pour soutenir les échanges scientifiques et technologiques internationaux, ont attiré 1 990 candidatures en 2020. Toutes n'ont pu être transformées en raison de la crise sanitaire.

La Normandie bénéficie depuis 2020 de trois centres EURAXESS, à l'initiative de Normandie Université, dans les trois grands pôles universitaires. Néanmoins, il est difficile d'obtenir des chiffres précis concernant le nombre d'échanges de chercheurs des deux côtés de la Manche, ces échanges étant le plus souvent réalisés de laboratoire à laboratoire. **La Normandie comptabiliserait 85 mobilités de doctorants et de chercheurs.**

## L'après-Brexit dans l'enseignement supérieur et la recherche normands

Les milieux de l'enseignement supérieur et de la recherche britanniques étaient dans leur ensemble largement opposés au Brexit, et ont accueilli avec regret la rupture engendrée par les accords du Brexit dans leurs domaines.

### Enseignement supérieur

**Le Royaume-Uni a fait le choix de sortir complètement d'Érasmus+ à l'occasion du Brexit**, considérant que ce programme lui coûtait plus cher qu'il ne lui rapportait.

*Des conditions post-Brexit défavorables pour les étudiants britanniques en France, et donc en Normandie*

D'une manière générale, le système scolaire britannique s'est fermé à la culture européenne. Les étudiants britanniques souhaitant venir étudier en France suivent la même procédure que n'importe quel étudiant non ressortissant de l'Union Européenne. Ainsi ils doivent passer par la plateforme « Études en France » gérée par le ministère de l'Europe et des affaires étrangères. Un visa leur est délivré après examen.

En outre, il importe de souligner que **les diplômes délivrés au Royaume-Uni ne sont plus reconnus dans l'Union européenne**, hors accords bilatéraux entre établissement d'enseignement supérieur. Cela peut avoir des incidences pour s'intégrer dans le marché du travail de l'Union européenne, par exemple pour obtenir le statut de fonctionnaire dans les administrations (hôpital).

*Des conditions post-Brexit très défavorables pour les étudiants français (et donc pour les étudiants normands) au Royaume-Uni*

Sans Erasmus+, les étudiants français perdent beaucoup d'avantages et ne bénéficient pas des mesures d'attractivité réservées à d'autres ressortissants extra-européens. Pour étudier au Royaume-Uni, les étudiants français doivent désormais s'acquitter d'un test de langue, d'un passeport et d'un visa (à plus de 280 €), ouvrir un compte bancaire et assumer des frais de santé et des frais d'inscription élevés. **Les stages nécessitent également un visa**, ce qui pose problème pour des lycées professionnels normands qui envoyaient des stagiaires outre-Manche :

- Au lycée agricole Saint-Lô Thère, pour les BTS « Production animale » et « Science et technologies des aliments », il existe depuis 1992 un partenariat avec l'université de Plymouth, site de Cannington, Bridgwater & Taunton College. Des échanges d'une année scolaire ont lieu entre les deux établissements.
- Au lycée professionnel Jean-Baptiste Décretôt à Louviers, il existe des partenariats de longue date avec le Royaume-Uni pour des stages de quatre semaines en entreprise dans la cuisine et l'hôtellerie.

Néanmoins, l'Irlande du Nord, l'Écosse et le pays de Galles seront plus accessibles que l'Angleterre. En effet, la République d'Irlande a décidé de financer les bourses d'étude des ressortissants européens en Irlande du Nord. Le pays de Galles s'est dit prêt à faciliter l'accueil d'étudiants européens au travers des mobilités bilatérales et a lancé un programme d'échange avec les universités européennes. L'Écosse a décidé d'étendre son programme de bourses d'études supérieures aux étudiants de l'union européenne.

Pour toutes ces raisons, il est probable que la mobilité des étudiants français se reporte sur **l'Irlande et Malte, ou sur d'autres pays, tels que les Pays-Bas**, qui proposent une grande partie de leur enseignement en anglais. Ces destinations ne pourront totalement remplacer le Royaume-Uni, et notamment l'Angleterre, pour trois raisons :

- Leur capacité d'accueil d'étudiants reste bien inférieure à celle des universités britanniques.
- C'est l'anglais parlé en Angleterre qui est le plus enseigné dans les écoles du monde entier, et constitue donc le meilleur socle pour discuter avec des personnes étrangères. Une immersion au Royaume-Uni est indispensable pour former correctement les futurs professeurs d'anglais de nos établissements en France.
- Enfin, l'immersion dans un pays permet d'en découvrir la culture. Culture et langue sont intimement liées et la bonne maîtrise d'une langue nécessite d'en connaître la culture. Outre l'aspect purement linguistique, l'immersion des étudiants et chercheurs normands au Royaume-Uni augure de multiples retombées positives dans leur environnement de vie respectif et contribue à resserrer les liens sociaux et économiques entre les deux territoires en général.

*Des conditions post-Brexit très défavorables pour les chercheurs des deux côtés de la Manche*

Le Brexit a entraîné la **suppression du programme de coopération internationale France Manche – Angleterre (cf. 2.1.3)**.

**Seule demeure la coopération via Horizon Europe, le programme de financement européen pour la recherche et l'innovation.** Doté d'un budget de **96 M€** sur 2021-2027, Horizon Europe concrétise la volonté de l'Union européenne de se démarquer dans un contexte de forte compétition internationale afin d'offrir une meilleure visibilité à la recherche et à l'innovation et de pointe, d'attirer les meilleurs talents, notamment grâce à la mise en œuvre de financements compétitifs, et de faire face aux problématiques mondiales actuelles. Horizon Europe soutient des projets depuis l'idée de recherche initiale jusqu'à la mise sur le marché d'un nouveau produit/procédé. Il se tourne principalement vers des projets transnationaux portés par au moins trois partenaires issus de trois pays différents. Le Royaume-Uni contribue toujours financièrement et reste donc éligible à Horizon Europe, mais sous conditions précises (exclusion des programmes de recherche en matière de sécurité, de défense et de physique quantique).

**Le Brexit des chercheurs britanniques** a démarré dès 2016 avec un départ massif de chercheurs de l'université d'Oxford et d'autres universités britanniques. À l'heure actuelle, des milliers de chercheurs et de fondateurs de start-up innovantes britanniques sont dans une situation totalement floue. Le démarrage de la coopération via Horizon Europe est fortement retardé, voire menacé, par les tensions entre le Royaume-Uni et l'Union européenne au sujet de l'application des accords du Brexit. En mai 2022, le conseil de partenariat ne s'était pas encore réuni.

### 3. Analyse des effets du Brexit en Normandie

Dès l'annonce du résultat du référendum de 2016, l'Union européenne, la France, et plusieurs régions françaises ont déploré cette perspective de « divorce » et se sont rapidement inquiétées des conséquences économiques sur leur territoire. En tant que négociateur en chef des accords sur le Brexit pour le compte de l'Union européenne, Michel BARNIER a exprimé son avis en déclarant qu'il ne pouvait s'agir que d'un processus de « perdant-perdant », tant pour le Royaume-Uni que pour l'Union européenne. La ligne de conduite de l'Union européenne fut d'en minimiser autant que possible les impacts négatifs. Nous étudierons ci-après la teneur actuelle de ces impacts pour la Normandie

#### 3.1. Des impacts encore difficiles à cerner

Le Brexit stricto-sensu date du 31 janvier 2020. Mais dès le référendum de 2016, la perspective du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne a entraîné des conséquences sur les comportements sociaux et économiques. A ainsi débuté une longue période d'incertitudes, qui n'est pas encore terminée puisque toutes les dispositions des accords sur le Brexit, comme le contrôle douanier en mer d'Irlande, prévu dans le protocole nord-irlandais (de l'accord de retrait) ou comme les contrôles sanitaires et phytosanitaires à l'entrée au Royaume-Uni (prévue dans l'ACC), ne sont pas encore appliquées. Le Brexit semble finalement se distinguer par son caractère incertain, sans prévisibilité. **Le Brexit, c'est le contraire de la visibilité, une histoire qui dure, voire une histoire sans fin, la permanence de l'incertitude.**

Le Brexit a fait l'objet d'un écho médiatique régulier depuis 2016 et jusqu'en 2021. Les déclarations et les informations ont été nombreuses et parfois contradictoires, notamment entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Par le croisement des éléments recueillis pendant les auditions et par diverses autres sources, le CESER s'est attaché à discerner la véracité des faits.

Mais le recul par rapport à 2016 (référendum), et surtout 2020-2021 (accords sur le Brexit) est encore faible. De plus, le Brexit est concomitant avec la crise sanitaire mondiale de la Covid-19, et la guerre en Ukraine débutée en février 2022. Seule une analyse fine des indicateurs, avec plusieurs années de recul, permettra de discerner les impacts sociaux, économiques et environnementaux de ces différents événements historiques.

Des éléments, des tendances semblent néanmoins se dégager ou se confirmer, que nous présentons ci-dessous.

## 3.2. Des impacts sociaux-culturels actuellement beaucoup plus apparents que les impacts économiques

### 3.2.1. Une nouvelle coopération territoriale balbutiante

#### 2021, annus horribilis

L'état des lieux du paragraphe 2.2.6 montrait déjà le déclin des liens sociaux-culturels entre la Normandie et le Royaume-Uni dans le contexte du Brexit, aggravé par la paralysie sanitaire de la Covid-19. Depuis l'année **2021, les relations se sont fortement détériorées** à l'échelon national. La **forte médiatisation** de ces événements, et leur **instrumentalisation nationaliste**, fut de nature à alimenter une **inimitié de part et d'autre de la Manche** :

- Le 4 mai, au sommet de la **crise autour des licences de pêche** des Français non accordées par les Britanniques, un directeur du ministère français de la Mer déclare : « **Nous sommes prêts pour la guerre** », et a ajouté : « Nous pouvons mettre **Jersey** à genoux si nécessaire ».
- Alors que la crise des licences était en voie de résolution grâce à une négociation quotidienne et acharnée, au cas par cas, le 15 septembre, l'**alliance AUKUS** (Australia, United Kingdom, United States) est rendue publique. Cette alliance militaire tripartite entraîne, sous influence supposée du Royaume-Uni, la perte d'un très gros contrat pour **Naval Group**, entreprise française implantée notamment à Cherbourg. Les Australiens ont annulé sans préavis leur **commande de douze sous-marins auprès de Naval Group** pour se tourner vers une fabrication américaine.
- Le 24 novembre 2021, le **navfrage mortel de 27 migrants au large de Calais** engendre l'organisation par la France d'une réunion européenne de crise, dont le Royaume-Uni sera finalement écarté.
- Le 28 mai 2022, le **chaos à l'entrée du stade de France**, qui a retardé de 30 minutes le début du match final de de la Ligue des champions opposant Liverpool au Real Madrid, a engendré une joute entre les ministres français et britanniques, imputant la

responsabilité des troubles réciproquement aux supporteurs britanniques et aux forces de l'ordre françaises.

La Normandie a une histoire de coopération avec le Royaume-Uni, qui s'est malheureusement complètement assoupie cette dernière décennie. La Région ex-Haute-Normandie était jumelée avec le Sussex et la Région ex-Basse-Normandie était jumelée avec le Hampshire. Les coopérations ont démarré vers 1990 et sont tombées en sommeil à partir de 2011, faute de problématiques communes et de personnel administratif disponible. De 1997 à 2011, la coopération interrégionale a été très active à travers la structure de l'Arc Manche. **L'Arc Manche** réunissait les territoires des actuelles Régions Bretagne, Normandie et Hauts-de-France avec les County ou City Councils du Kent, de Brighton & Hove, du West Sussex du Hampshire, de Southampton et du Devon. L'Arc Manche a préfiguré la création du programme Interreg France Manche - Angleterre. Avec les projets EMDI et CAMIS, l'Arc Manche avait travaillé sur une vision stratégique, dont la stratégie maritime (pêche, transport, ports), un atlas, l'échange de données numériques, l'activité touristique. En 2017, la Région Normandie avait impulsé la relance du dialogue entre territoires français (Normandie et Bretagne) et britanniques (Galles, Kent, Hampshire, Cornouailles) bordant la Manche. Les acteurs institutionnels, universitaires et portuaires des deux pays avaient témoigné d'une forte attente pour la poursuite et le développement d'une coopération. **L'Alliance Manche** avait vocation à être une plateforme d'échanges, de partage d'informations et de prises de position au sein de l'espace Manche. Cette alliance a fait long feu, notamment faute de financement disponible dans les comtés britanniques. Il est à noter que, en marge de son déplacement à la COP 26 en novembre 2021 à Glasgow, la Région Bretagne a rencontré les représentants de l'Écosse pour avancer sur des projets communs tels que la pêche, l'éolien en mer et l'hydrolien, les échanges universitaires et les mobilités étudiantes et la culture. Pour amoindrir les conséquences du Brexit, **la Bretagne envisage aussi d'organiser un sommet des régions celtes avec l'Écosse, le pays de Galles, l'Irlande afin de développer une sorte d'arc celtique et faire un pas de plus dans la coopération entre pays celtes.**

Aujourd'hui, l'agence Normandie Attractivité se présente comme actrice de la revitalisation des liens entre son territoire et la Royaume-Uni, en travaillant étape par étape et en se fondant sur des cercles parfois modestes mais influents. Dès la signature de l'accord de retrait, elle a communiqué auprès des Britanniques via les médias et les réseaux sociaux, pour rappeler les liens indéfectibles unissant la Normandie au Royaume-Uni, à travers une campagne publicitaire teintée d'humour « **Some Ties Endure...** » (« Certains liens perdurent »).



L'image était doublement emblématique. En effet, la cravate (« tie » en anglais), représentant la tapisserie de Bayeux, était celle de Nigel FARAGE, chef du Ukip, l'un des plus ardents partisans du Brexit. S'il l'avait utilisée, précédemment, pour rappeler aux Britanniques la conquête normande de 1066, le message était cette fois-ci ici détourné pour insister sur les liens uniques qu'entretiennent la Normandie et le Royaume-Uni depuis plus de neuf siècles.

L'idée était de rappeler à tous – qu'ils soient pro ou anti Brexit – que la Normandie reste leur porte d'entrée historique et naturelle vers le continent européen.

En octobre 2021, l'Agence de Développement (économique) de la Normandie (AD Normandie) et l'agence Normandie Attractivité ont organisé une journée de **webinaires « Choose Normandy »** pour attirer les investisseurs britanniques et anglophones. Normandie Attractivité cible en particulier le public jeune et le public universitaire. Normandie Attractivité travaille en 2022 à l'organisation d'un autre **colloque**, cette fois pour célébrer les **liens entre Royaume-Uni et Normandie**, dans les domaines historique, linguistique, patrimonial, juridique...

#### Partenariat entre la Normandie et les Îles anglo-normandes

Cette politique du « trait d'union » avec les Britanniques inclut aussi les Îles Anglo-normandes. Depuis 2015, le partenariat entre la Normandie et les Îles anglo-normandes tend à se structurer. Le syndicat mixte Manche-Normandie pilote la **liaison ferry** entre la Manche et les Îles. La **maison de la Normandie et de la Manche** à Jersey ([maisondenormandie.com](http://maisondenormandie.com)) assure les relations diplomatiques avec les Îles, ponctuées par un **sommet annuel** dont le dernier a eu lieu le 24 septembre 2021 à Jersey, et le prochain est prévu en octobre 2022. Elle organise chaque année le **French Festival** dans les Îles.



© Eric Biernacki – Région Normandie  
**Sommet de 2017 entre les Îles anglo-normandes, le Département de la Manche et la Région Normandie**



Le Bureau des Iles Anglo-Normandes (BIAN) représente les gouvernements de Guernesey et de Jersey en France. Il est implanté dans l'agglomération caennaise, au deuxième étage de cet immeuble, et est en ligne sur [bianfrance.org](http://bianfrance.org).

© Claire Coulibaly

### Délégation normande en Irlande en juin 2022

Face à la fermeture du Royaume-Uni, la Normandie est incitée à s'ouvrir à de nouveaux partenaires. Depuis le Brexit, la République d'Irlande est devenue attractive à divers titres, par exemple pour accueillir des entreprises de services financiers (cf. 2.1.1). Son appartenance à l'Union européenne, sa proximité géographique et l'essor post-Brexit des flux entre elle et la Normandie (cf. 3.2.7) constituent des opportunités pour cette dernière. Le président du conseil régional a ainsi pris la tête d'une délégation normande qui a rencontré ses homologues en République d'Irlande en juin 2022. Cette délégation était composée d'élus du conseil régional et de l'agglomération de Cherbourg, d'acteurs économiques de l'agro-alimentaire, du transport (ports, logistique), de l'industrie, de la filière équine et de représentants de l'Université de Caen. Cette mission avait pour but de renforcer la présence de la Normandie et de ses entreprises en Irlande, et de promouvoir la Normandie auprès d'investisseurs irlandais. Il s'agissait également de développer l'offre de transport maritime entre la Normandie et l'Irlande, ainsi que de proposer une offre de services pour la construction et l'installation d'éoliennes offshore.

On observe que cette démarche est similaire à celle de la Bretagne en Écosse fin 2021. Aucune des deux Régions ne s'est exprimée sur l'intérêt de coordonner son action avec ses voisines françaises, susceptibles d'avoir des intérêts communs avec le Royaume-Uni ou l'Irlande. **Entre « l'Arc celtique » et « l'Anglo-Normandie », quelle intersection la diplomatie régionale pourrait-elle trouver ?**

### Projet de macro-région atlantique

L'association des CESER de l'Atlantique<sup>30</sup> étudie actuellement l'intérêt et l'opportunité d'un projet de macro-région atlantique. Une stratégie macro-régionale est un cadre politique qui permet aux pays d'un même grand espace géographique d'aborder les grands enjeux et de résoudre les problèmes de manière conjointe par une coopération renforcée ou de mieux

---

<sup>30</sup> L'association des CESER de l'Atlantique regroupe les CESER de Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine.

exploiter leur potentiel. La création d'une stratégie macro-régionale relève de l'initiative des États qui donnent mandat à la Commission européenne pour élaborer et adopter une nouvelle stratégie macro-régionale. La macro-région atlantique pourrait associer les Régions de l'association des CESER de l'Atlantique avec des Régions espagnoles, portugaises et l'Irlande. **La création d'une stratégie macro-régionale offre l'opportunité de renforcer des liens et de renforcer les coopérations avec des pays tiers, comme le Royaume-Uni.** Les Régions et les États d'Espagne et du Portugal soutiennent le projet de macro-région atlantique. La France a donné un accord de principe au projet. Les Régions Nouvelle-Aquitaine, Bretagne et Pays de la Loire sont politiquement engagées en faveur de cette macro-région. **La Région Normandie a fait le choix politique d'observer la démarche en tant que membre associé.**

### 3.2.2. Face au déclin du tourisme britannique, une stratégie de reconquête se met en place

La destination touristique de la Normandie a démarré l'année 2022 sous les bons auspices du **palmarès annuel du New York Times**. En effet, la Normandie y figure dans les 52 destinations de « tourisme responsable » à visiter en priorité. Seule région française du palmarès, elle se classe en 31<sup>ème</sup> position. Elle est plébiscitée pour ses pistes cyclables qui la sillonnent de part en part, en connexion avec les régions voisines, à commencer par « l'avenue verte » qui relie Londres à Paris, en passant par la Normandie. Le journal fait référence à Claude MONET et aux peintres Impressionnistes, au Mont-Saint-Michel, aux plages du débarquement du 6 juin 1944, et au pays d'Auge, berceau du camembert, du calvados et du cidre. Cette publicité mondiale de culture anglo-saxonne contribuera-t-elle à relancer le tourisme britannique en Normandie, en contrant tout impact négatif du Brexit ?

Normandie Tourisme, le Comité régional du tourisme, estime en tout cas indispensable de réinvestir dans le tourisme britannique, convaincu de son haut potentiel, à court terme en devises, comme à long terme, en rapprochement diplomatique et économique fructueux.

Du 28 avril au 2 mai 2022, le convoi normand du **Normandy Food Tour** s'est déplacé sur les routes anglaises pour s'implanter au cœur de quatre villes qui partagent une histoire commune avec la Normandie : Hastings, Windsor, Norwich et Canterbury. Les habitants et visiteurs de ces quatre cités ont pu découvrir toute la richesse et la diversité de la gastronomie normande au travers de nombreuses dégustations et animations. Véritable succès populaire, le Normandy Food Tour semble avoir atteint ses objectifs :

- Apaiser les relations (cf. l'annus horribilis de 2021 en 3.2.1) et réaffirmer avec franchise les liens historiques, d'amitié et de proximité qui unissent le Royaume-Uni et la Normandie
- Promouvoir la richesse, la qualité et la modernité de la gastronomie normande, avec comme attraction majeure une réplique de la tapisserie de Bayeux entièrement réalisée à partir de beurre, de confiture, de boîtes de Camembert et de bouchons de bouteilles de cidre.

- Générer l'intérêt des journalistes et influenceurs dans le but de promouvoir la Normandie dans les médias (*The Guardian*, *Le Parisien*, BBC, France 2, influenceurs britanniques et leurs différents posts et stories diffusés sur les réseaux sociaux).
- Susciter auprès des 9000 visiteurs une envie de voyage en Normandie, notamment pour les vacances estivales 2022.

Pour **imprimer à jamais la Normandie dans la carte mentale des Britanniques**, Normandie Tourisme travaille au développement d'autres projets :

- **Utiliser la tapisserie de Bayeux comme un outil diplomatique.** Par une convention courant de 2017 à 2066 (millénaire de la bataille d'Hastings), l'État, propriétaire de la tapisserie, a confirmé la ville de Bayeux comme dépositaire de l'œuvre. La restauration de la tapisserie est pilotée et financée par l'État. En janvier 2020, la tapisserie a été diagnostiquée et sa restauration débutera en 2024. À cette date, le musée sera fermé au public pour une complète rénovation sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Bayeux. La réouverture au public est prévue pour 2026. La Région Normandie regrette que ce projet n'associe pas étroitement les Britanniques, le British Museum voyant s'éloigner la promesse de prêt de la tapisserie faite par Emmanuel MACRON à Theresa MAY en Angleterre le 18 janvier 2018, en pleines négociations sur le Brexit.
- Célébrer le **millénaire de la naissance de Guillaume de Normandie en 2027**
- **Consolider et homogénéiser l'offre de tourisme de mémoire autour du Débarquement des Alliés le 6 juin 1944 et de la bataille de Normandie.** Deux éléments saillants serviront de support à cette ambition dans les prochaines années :
  - Célébration du 80<sup>ème</sup> anniversaire du Débarquement le 6 juin 2024
  - Projet de théâtre mobile et site immersif « Hommage aux Héros » à Carentan-les-Marais, dans la Manche. Ce projet touristique mémoriel d'envergure a été annoncé par le président du conseil régional début 2020, suscitant immédiatement la polémique sur les plans écologique, éthique, historique et économique. Il est qualifié de « D-Day Land » par ses détracteurs. Le 30 juin 2022, le projet détaillé a été dévoilé dans les médias. La concertation publique réglementaire s'est déroulée du 16 août au 7 octobre 2022. L'ouverture au public est visée pour 2025.
- **Élargir le panel de la clientèle britannique**, notamment vers les nouvelles cibles du « **slow** » tourisme, friandes des pistes cyclables vantées par le *New York Times*. Normandie Tourisme entretient déjà un site internet anglophone spécialement conçu selon la culture du public anglo-saxon <https://en.normandie-tourisme.fr/>

### 3.2.3. Comment rebondir à la suite de la rupture des partenariats de formation, d'études et de recherche ?

Le Royaume-Uni s'est délibérément désengagé d'Erasmus+, préférant poursuivre son expansion vers les étudiants extra-européens, dont un quart sont chinois. Les universités britanniques tirent la majorité de leurs ressources financières de ces étudiants étrangers, s'acquittant de droits d'inscriptions très élevés.

En compensation pour ses ressortissants, le **Royaume-Uni a lancé le programme Turing**. Doté de 128 M€, ce programme prévoit de placer 28 000 étudiants britanniques dans les universités européennes contre 18 300 précédemment. Mais ce programme ne couvre que les frais de voyage et de subsistance, et pas ceux de scolarité, ce qui nuit à son succès.

Pour pallier cela, le **gouvernement gallois a lancé son propre programme d'échanges en y consacrant 76 M€**. À la rentrée 2021, sur plus de 5 000 élèves inscrits pour l'année scolaire, environ 1 500 gallois ont choisi de rejoindre la France, auxquels s'ajoutent les 532 ayant opté pour le programme Turing. L'**Écosse a, quant à elle, étendu son programme de bourses d'enseignement supérieur aux étudiants de l'Union européenne**. Enfin, la République d'Irlande, qui demeure membre de l'Union européenne, et donc d'Érasmus+, finance Érasmus+ pour les étudiants Nord-Irlandais.

Depuis le Brexit, **l'ambassade de France à Londres se mobilise pour soutenir les échanges entre la France et le Royaume-Uni dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche :**

- Elle héberge l'antenne de **Campus France**, pour attirer étudiants et chercheurs britanniques en France
- Elle héberge également la plateforme **ETUDE en France**, où les étudiants britanniques peuvent s'inscrire en ligne. Le nombre d'étudiants britanniques en France, autour de 3000, ne s'est pas effondré depuis le Brexit.
- Elle prend en charge les frais de résidence des **French Government Fellows**, chercheurs français confirmés, au Churchill College de Cambridge
- Elle finance des réunions d'amorçage à la coopération de recherche.

**La Région Normandie :**

- Cofinance le programme **Winning Normandy** (subventionné par Horizon Europe). Ce programme finance le travail de 40 chercheurs expérimentés sur deux ans dans des laboratoires normands.
- Finance le **Pass Monde**. Ce dispositif à destination des jeunes Normands collégiens, lycéens, étudiants du supérieur (jusqu'à bac + 5) apprentis et stagiaires de la formation professionnelle, de 15 à 30 ans, sous conditions de ressources, leur permet d'effectuer un stage ou séjour à l'étranger de 2 à 12 semaines qui s'inscrit dans leur parcours de formation.

**L'université Caen Normandie s'est dotée d'un pôle dédié au développement international**, qui joue le rôle d'interface entre l'université et les établissements étrangers. Cette université a trois **accords-cadres** avec des universités anglaises et cinq accords-cadres avec des universités écossaises. C'est aussi l'établissement de référence pour les Îles Anglo-normandes. Dans son diplôme universitaire de **droit normand** (toujours en vigueur dans les Îles Anglo-normandes), elle accueille des Jersiais, des Guernesiais et la majorité des étudiants britanniques à Caen.

**L'EM (École de Management) Normandie**, vieille de 150 ans, compte plus de 6000 étudiants. **Elle a créé un campus à Oxford en 2014**, un à Dublin en 2017, et continue à essaimer en Asie et en

Amérique. Depuis le Brexit, elle négocie des accords bilatéraux pour améliorer la fluidité entre ses campus de Caen, Le Havre et Paris et celui d'Oxford.

**Neoma Business School**, grande école de commerce implantée à Rouen, Paris et Reims, compte 80 étudiants sur 5000 en mobilité vers le Royaume-Uni. Elle constate un très fort engagement et prospect de la part des partenaires britanniques, qui sont toujours mobilisés pour une réelle dynamique d'échange et dont le souhait est de maintenir des accords de partenariat.

Pour contrer les effets du Brexit, **l'université Le Havre Normandie** envisage :

- **Des conventions bilatérales avec des mobilités par réciprocité** sans conditions financières ou encadrées par une convention qui permet de contourner les frais de scolarité : échange place pour place, avec l'écueil du nombre d'étudiants demandeurs havrais supérieur à celui d'étudiants britanniques.
- **Continuer à développer des réseaux réunissant des pays du monde entier**, à l'image de celui existant depuis quelques années sur la thématique des villes portuaires (relations avec l'université de Hull en Angleterre). L'université est toujours présente sur l'Arc Manche. Le réseau s'est associé à 17 établissements au Royaume-Uni pour répondre à la mobilité étudiante.

## **Conclusion**

**Des deux côtés de la Manche, les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, conscients de leurs qualités respectives, ont la volonté de faire perdurer les liens, voire les coopérations, qui les unissaient avant le Brexit.** Le Brexit constitue certes une difficulté dans cette entreprise. Mais cette volonté de dialogue au sein de l'enseignement supérieur et de la recherche positionne aussi ce domaine comme un contributeur de l'apaisement des tensions générées par le Brexit.

### **3.2.4. Un impact indirect sur la problématique des migrants**

La gestion des migrants sur les côtes françaises de la Manche découle actuellement d'une vingtaine d'accords franco-britanniques, du traité de Cantorbéry de 1986 à celui de Sandhurst en 2018, en passant par celui du Touquet en 2003. Ces accords gèrent **l'externalisation de la frontière britannique sur les côtes françaises** : contrôle juxtaposé des gardes-frontières français et britanniques dans des ports et gares comme Calais, financement britannique pour renforcer la surveillance de la frontière et investir dans le soutien aux retours volontaires (144 M € de 2018 à 2022), etc. **Les efforts sont principalement portés dans les Hauts-de-France. Cela engendre mécaniquement deux conséquences :**

1) Les migrants se détournent de la traversée à bord de camions, rendue de plus en plus difficile par les contrôles renforcés, vers d'autres options comme la **traversée de la Manche à bords de bateaux gonflables**. Les interpellations avant embarquement dans les Hauts-de-France ont augmenté de 35 % en 2020 et de 230 % en 2021. Les traversées en bateau sont bien plus mortifères que les traversées clandestines à bord de camions sur les ferries. En outre, la Manche est plus agitée et connaît un trafic bien plus dense que la Méditerranée, sources

potentielles de beaucoup de naufrages de bateaux gonflables, par exemple face à l'un des 400 porte-conteneurs sillonnant chaque jour ce rail maritime.

**2) Les candidats au départ se déplacent vers d'autres ports** des Hauts-de-France, de la Belgique et/ou de la Normandie, comme le démontrent les études portant sur les flux de migrants face aux « murs » dressés à divers endroits du globe. C'est pourquoi la présence de migrants sur les côtes normandes est avérée depuis plusieurs années. Face au renforcement des empêchements de traversée par bateau dans les Hauts-de-France, la plus grande longueur de traversée à partir de la Normandie ne dissuadera pas des personnes ayant déjà navigué sur plusieurs centaines de kilomètres, de la Lybie à Lampedusa, de la Turquie à la Calabre, ou du Sénégal aux Canaries. En Normandie, quelques événements de traversée par bateau ont été dénombrés :

- En bateau gonflable, depuis la Seine-Maritime, cinq traversées ont été empêchées depuis fin 2020, et deux ont atteint le Royaume-Uni (sans victime).
- En voilier de plaisance, une tentative au départ de Port-en-Bessin a été empêchée en 2020, et une traversée a été effectuée depuis Dieppe le 12/02/2021.
- Un gros bateau à moteur a été arraisonné dans la rade de Cherbourg en juin 2020.

De plus, les nouvelles conditions plus strictes d'entrée de travailleurs européens au Royaume-Uni depuis le Brexit accentuent la pénurie d'actifs dans ce pays par rapport à l'Union européenne. Ajouté à l'idée que le Royaume-Uni aurait un modèle économique qui faciliterait le travail clandestin, cette pénurie pourrait contribuer à accroître le nombre de migrants candidats à la traversée de la Manche.

**Une coopération étroite entre le Royaume-Uni, la France et l'Union européenne est donc indispensable pour avancer dans le traitement de la complexe et délicate problématique des migrants, à fort enjeu humain.** Or cette coopération est actuellement entravée par la dégradation généralisée des relations depuis le Brexit, notamment depuis 2021. Le gouvernement a d'abord exprimé publiquement sa volonté de pratiquer le refoulement des bateaux clandestins vers les côtes françaises, pratique contraire au droit maritime obligeant à secourir toute embarcation en péril en mer, mais pratiquée entre autres au large de la Grèce ou de la Lybie. La situation s'est encore tendue après le naufrage mortel de 27 migrants au large de Calais le 24 novembre 2021. La France avait invité le Royaume-Uni à une réunion européenne de crise sur le sujet des migrants. Quelques heures après l'invitation, le premier ministre britannique a publié sur Twitter une lettre adressée au président français, que ce dernier a qualifiée « d'indigente sur le fond et totalement déplacée sur la forme ». La réunion s'est donc tenue sans le Royaume-Uni.

### 3.2.5. Création d'emplois en Normandie

Le Brexit a instauré un contrôle des personnes et des biens à la frontière franco-britannique. L'exercice de ce contrôle constitue une activité nouvelle en Normandie, créatrice d'emplois.

**Les entreprises normandes de transport et de logistique** qui travaillent avec le Royaume-Uni ont dû embaucher des transitaires en douane. Chez Noyon, qui emploie 300 salariés répartis dans

sept agences, l'adaptation au Brexit a été initiée dès 2017 par l'emploi d'une personne. Puis s'est constitué un service « Douanes et Brexit », qui a recruté 5 salariés fin 2020, 15 en 2021, et en recherchait encore quatre début 2022. Le métier d'agent de transit-déclarant en douane est véritablement réapparu en Normandie avec la fermeture de la frontière britannique. **191 postes** étaient à pourvoir chez Pôle Emploi début 2022.

**La direction normande des douanes** a annoncé avoir recruté **67 agents**, sur un total de 774, en raison du Brexit. De plus, le ministère de l'agriculture et de l'alimentation a créé des postes de vétérinaires et autres métiers pour répondre à l'augmentation d'activité dans les Sivep. L'État a annoncé que la somme des mesures régaliennes prises pour l'instauration des contrôles à la frontière franco-britannique s'élève à 280 M€, somme qu'il compte se faire réserver par l'Union européenne via la réserve d'ajustement au Brexit.

Quant aux **gestionnaires de ports**, la perspective de l'EES augure d'un recrutement « **d'agents de facilitation** » pour prendre les empreintes et la photo des voyageurs dans les files d'attente aux débarquement et embarquements.

Si on ne peut déterminer ici le nombre d'emplois créé par le Brexit, on peut émettre l'hypothèse que, dans la conjoncture économique actuelle, il sera minoritaire par rapport à la croissance globale de l'offre d'emplois. Néanmoins, la Normandie comptant parmi les régions les moins dynamiques en création d'emplois salariés en 2021<sup>31</sup>, le volume d'emplois créé par le Brexit n'est sans doute pas à négliger. En outre, c'est **une compétence nouvelle**, autour du contrôle de frontière, qui se développe en Normandie.

### 3.2.6. Une filière pêche globalement préservée mais à accompagner

#### Le dénouement de la crise des licences de 2021

Par la suite et jusqu'à la fin de l'année se succèdent moult réunions de négociations à tous les niveaux politiques pour attribuer les licences de pêche. Le ministère de la Mer déclare plus de 40 réunions avec les professionnels de la filière pêche et plus de 40 envois de données à la Commission européenne. L'évolution du nombre de licences délivré est surveillée au plus haut sommet de l'État français et de la Commission européenne. Au cours de ces mois, l'Union européenne et le Royaume-Uni s'affrontent sur les conditions d'éligibilité des licences. Par exemple, les Britanniques exigent la preuve de l'antériorité d'une activité de pêche dans leurs eaux de 2016 à 2019 par la géolocalisation par VMS (Vessel Monitoring System). Les preuves demandées sont difficiles à fournir pour la plupart des petits navires (moins de 12 mètres), souvent dépourvus de systèmes de géolocalisation. La France a proposé d'autres justificatifs (tickets de caisse, lockbooks = journaux de bord rédigés par les marins eux-mêmes). Le ministère de la Mer déclarait en septembre avoir obtenu 85 % des licences demandées, et aujourd'hui 93 %. La négociation euro-britannique sur les licences doit encore aborder

---

<sup>31</sup> [Synthèse régionale - Contexte national – Bilan économique 2021 - Normandie | Insee](#)

l'incohérence d'accorder des licences à des bateaux et non pas à des pêcheurs, créant un vide juridique en cas de remplacement d'un bateau.

Quant au secteur du mareyage, la difficulté d'approvisionnement dans les criées françaises peut avoir deux impacts :

- disparition des entreprises de mareyage (or cette filière met en avant beaucoup de produits régionaux)
- augmentation des importations de poisson britannique, ce qui va accroître le déficit de balance commerciale dans ce secteur.

**Chez les mareyeurs**, la longue période où les pêcheurs normands sont restés bloqués au port faute de licence, conjuguée à la fermeture des restaurants pour crise sanitaire, a donc frisé la catastrophe. **La période la plus critique a été atteinte vers fin mai et juin 2021** : les mareyeurs n'avaient plus aucune marchandise à vendre pendant un mois.

Un plan d'aide a été mis en place en 2021, basé sur les six premiers mois de l'année. Onze dossiers seulement avaient été déposés par les mareyeurs en octobre de la même année, car le système administratif n'est pas du tout adapté à ce secteur. De plus, tout comme les pêcheurs, les mareyeurs ne supportent plus d'être empêchés d'exercer leur métier à cause d'un accord subi.

#### Jusqu'en 2026 : techniques de pêche et quotas

Après le sujet des licences, les négociations « pêche Brexit » porteront sur les aires marines protégées, avec des contraintes techniques que les Britanniques pourraient exagérer pour entraver l'activité des pêcheurs français.

Concernant les quotas, l'ACC préserve théoriquement, pour les pêcheurs de l'Union européenne, l'actuel niveau d'accès aux eaux du Royaume-Uni et des Îles anglo-normandes pendant une période transitoire de cinq ans et demi, avec une réduction progressive et équilibrée des quotas pour les Européens au fil du temps. **En 2026, le volume de pêche européen devra avoir diminué de 25 %**, soit 8 à 10 % pour les Français.

À long terme, la **gestion de la ressource commune halieutique**, modifiée notamment par le dérèglement climatique, deviendra un enjeu de plus en plus décisif. C'est un des axes du plan de gestion du **FEAMPA** (Fonds Européen pour les Affaires Maritimes, la Pêche et l'Aquaculture) **2021-2027**, que le conseil régional a délibéré en mars 2022. Les négociations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne sur la pêche vont perdurer et s'intensifier à l'approche de 2026. Dans ce contexte, la Région Normandie doit maintenir et optimiser son lobbying auprès du gouvernement afin que celui-ci relaie la défense des intérêts normands pour préparer l'avenir de sa filière pêche au-delà de 2026. La **problématique structurelle du circuit de négociation européen** constitue un grand handicap pour une filière où les pêcheurs de différentes régions et nationalités travaillent quasiment côte à côte.

### 3.2.7. Des impacts divers dans le transport et dans les ports

#### Le contrôle des marchandises dans les ports n'a pas créé l'engorgement redouté

L'un des impacts les plus redoutés vis-à-vis du Brexit était l'engorgement des ports causé par l'instauration des contrôles douaniers, sanitaires et phytosanitaires à la frontière franco-britannique.

En décembre 2020, dans l'incertitude sur la signature et le contenu d'un accord de commerce entre le Royaume-Uni et l'Europe, les entreprises ont constitué des stocks et des engorgements de camions ont congestionné les ports.

Les deux premiers mois de janvier 2021, à la mise en place des contrôles aux frontières de l'union européenne, des engorgements de camions se sont encore créés dans les ports, le temps que les nouvelles pratiques se mettent en place pour tous les acteurs. Ces engorgements ont été beaucoup plus limités que redoutés, en raison d'une baisse de trafic s'expliquant par au moins trois raisons :

- Les entreprises n'avaient pas besoin de s'approvisionner car elles consommaient les stocks constitués fin 2020.
- Les exportateurs britanniques n'étaient pas prêts à l'instauration des contrôles douaniers et donc dans l'impossibilité d'exporter.
- La crise sanitaire de la Covid-19 ralentissait le fret, faute de production de marchandises.

Les ports normands, qui comptaient sur une « thrombose » des ports des Hauts-de-France à cause des temps d'attente aux contrôles, n'ont finalement pas bénéficié de ce report de trafic.

Aujourd'hui, le trafic de camions de marchandises est plutôt fluide au débarquement des ferries et à la sortie des ports normands. Néanmoins, **le temps de passage moyen s'avère supérieur à celui du pré-Brexit**. Si le SI Brexit peut dispenser des contrôles douaniers sur place, quand les marchandises nécessitent un contrôle sanitaire ou phytosanitaire, le passage par le Sivep est obligatoire. Ce contrôle allonge notablement le temps de passage de la frontière, car le contrôle se fait par lot, et non par camion, un camion pouvant contenir plusieurs lots. De plus, certains Sivep sont éloignés du point de débarquement. À Caen-Ouistreham et à Dieppe, des Sivep ont été créés « en urgence », faute de foncier disponible, à l'extérieur des terminaux portuaires, ce qui allonge le temps de contrôle des produits animaux et végétaux. L'accès au Sivep de Dieppe se situe à 13 km du port. Le circuit a été éloigné de l'hippodrome pour ne pas risquer de contaminer les chevaux français.

Le nombre et la proportion de produits animaux et végétaux importés du Royaume-Uni étaient inconnus car non contrôlés avant le Brexit. Le dimensionnement des Sivep a donc été délicat. **En 2021, les Sivep de Cherbourg et Dieppe ont été sous-utilisés**. On ne sait pas à l'heure actuelle expliquer avec fiabilité cette sous-utilisation : le volume de produits animaux et végétaux importés du Royaume-Uni à Cherbourg et à Dieppe a-t-il été surestimé, ou bien ce volume a-t-il diminué pendant la crise sanitaire ? En novembre 2021, Caen-Ouistreham était de loin le premier port normand importateur des produits soumis à contrôle sanitaire et

phytosanitaire, à hauteur de 11 % (en nombre de camions, du 1<sup>er</sup> janvier au 15 novembre 2021, d'après la direction des douanes).

Les difficultés rencontrées avec les Sivep par les Français risquent fort de se reproduire pour les Britanniques. En particulier, les ports de Portsmouth et Newhaven disposent d'un foncier réduit.

**Le maintien de la fluidité du fret maritime est dû à l'anticipation du Brexit par l'Union européenne, la France et la Normandie.** En effet, **malgré les incertitudes sur la date et le contenu du Brexit, et malgré les difficultés générales engendrées par la crise sanitaire débutée en 2020**, le système dématérialisé de contrôle douanier **SI Brexit** était en place le 1<sup>er</sup> janvier 2021. **Sous l'égide du Préfet de région, la préparation concertée des différents acteurs régionaux et locaux a été menée en amont.** De multiples réunions, à différents niveaux, ont été organisées entre les différentes parties prenantes, dont la direction des douanes, les gestionnaires de ports, et la CCI, TLF et des entreprises de transport et logistique. **Le service international de la CCI Normandie**, quant à lui, soutient les entreprises normandes à l'import-export et les prépare depuis plusieurs années au Brexit. De nombreuses actions de sensibilisation et d'information ont été mises en œuvre, sous forme de réunions en présentiel ou en visioconférence et se poursuivent encore en 2022. Pour ce service, la baisse d'activité liée à la crise sanitaire a permis d'accorder plus de temps à la préparation des entreprises à l'instauration des contrôles douaniers.

#### Un trafic maritime affecté prioritairement par la crise sanitaire de la Covid-19

L'activité portuaire constitue un socle important de l'économie normande, que le territoire s'efforce de développer face à la puissance voisine des Hauts-de-France, Belgique et Pays-Bas en la matière. Redoutant le déploiement de projets tels que le canal Seine-Nord Europe, la Normandie est attentive à toute perturbation, telle que le Brexit, qui pourrait affaiblir son activité portuaire.

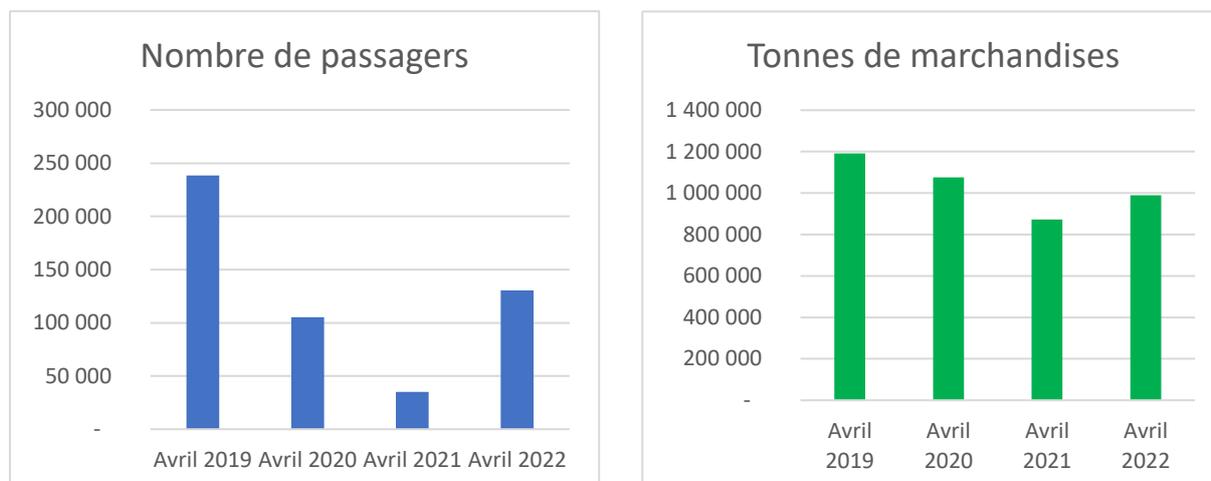
Depuis 2015, le trafic transmanche était plutôt en baisse, notamment sur la Manche ouest (Cherbourg, Caen-Ouistreham et Dieppe). Ce trafic a fortement baissé en 2021, encore plus en Manche ouest.

Évolution du marché transmanche global oct. 2020 – oct. 2021	Normandie	Manche ouest
Marchandises	- 5 %	- 11 %
Passagers	- 38 %	- 44 %

Source des données : Ports de Normandie

La reprise du trafic transmanche est observée depuis le printemps 2022. C'est le trafic passagers qui a connu les plus grandes variations entre 2019 et 2022. L'évolution du flux semble donc fortement marquée par l'évolution des contraintes sanitaires de la Covid-19. Les données de trafic du port de Caen-Ouistreham le confirment :

*Cumul annuel de trafic au port de Caen-Ouistreham  
(données de Ports de Normandie)*



La pandémie de Covid-19 semble être la cause prépondérante de cette évolution. En effet, la crise sanitaire a engendré un arrêt de l'activité sociale et économique. La circulation des personnes a été très réduite, notamment d'un pays à l'autre, et la production de marchandises a également diminué. L'activité économique a été moins affectée que la vie sociale, et le retour à un fonctionnement normal de la société, permis par un recul de la pandémie, date du printemps 2022.

Malgré tout, le Brexit entraîne des conséquences identifiées qui peuvent impacter le fret :

- Les contrôles à la frontière, qui peuvent nuire à l'import-export. On a certes constaté, en France comme au Royaume-Uni, que des entreprises qui réalisaient un faible chiffre d'affaires avec l'autre pays avaient préféré se tourner vers d'autres fournisseurs ou clients de l'Union européenne, effrayés et découragés par l'incertitude des négociations du Brexit et la procédure de dédouanement. Par ailleurs, l'instauration des contrôles à la frontière est échelonnée. Instauré début 2021 côté français, il ne l'a été que début 2022 côté britannique, et sans l'aspect sanitaire et phytosanitaire reporté en 2023. Si l'accalmie sanitaire se poursuit, on pourra peut-être vérifier si les contrôles aux frontières réduisent le fret ou pas. En outre, la rentabilité du fret repose sur le fait de réaliser l'aller-retour transmanche avec une remorque pleine dans les deux sens ; les ports les plus attractifs sont donc ceux où le transporteur peut espérer faire le plein après avoir débarqué sa marchandise. L'équilibre entre l'import et l'export est donc recherché à l'échelle locale des ports normands. En mai 2022, à Cherbourg, les remorques envoyées au Royaume-Uni revenaient à vide, illustrant la fermeture commerciale post-Brexit de ce pays, estimée à 15 %.
- Au Royaume-Uni, les nouvelles conditions plus strictes d'entrée de travailleurs européens depuis le Brexit ont tellement accentué la pénurie de conducteurs de camions que l'approvisionnement des magasins s'en ressent. Cette pénurie affecte également les camions qui traversent la Manche. En réaction, on observe une croissance du trafic combiné non-accompagné (où le conducteur reste à quai avec son

tracteur pendant que la seule remorque embarque, et est prise en charge par un autre conducteur et tracteur à son débarquement).

### Le renforcement du contrôle des passagers pourrait nuire au transport maritime

Pour le touriste britannique, le voyage par ferry était jusqu'à présent associé à un sentiment de facilité et d'insouciance, à la différence de l'avion qui imposait des temps de contrôle et de débarquement plus longs, et du train qui empêchait de prendre sa voiture. Hors l'instauration de l'EES en novembre 2022 allongerait le temps de débarquement d'1h30. Heureusement, les croisiéristes effectuant un séjour à la journée en Normandie seront exemptés de l'EES, le contrôle se faisant au premier débarquement du bateau de croisière dans l'Union européenne. L'avion et le train seront aussi concernés par l'EES, mais la différence sera psychologiquement moins forte que pour le ferry, où le débarquement était immédiat. Cette « mauvaise expérience client » pourrait donc nuire à l'attractivité des ferries chez les Britanniques qui constituent la clientèle majoritaire des ferries par rapport aux Français (80 % chez Brittany ferries avant la Covid-19). De plus, l'allongement des temps d'embarquement et de débarquement réduit mécaniquement la fréquence des rotations entre la Normandie et le Royaume-Uni, et donc l'offre de transport maritime. Le 10 février 2022, les directeurs de cabinet des ministères de l'Intérieur et des Transports ont présenté l'EES aux gestionnaires de ports. Un guide et des préconisations à leur intention a été émis. Mais il n'y a pas de concertation locale à ce jour. Ce sujet semble plus complexe à traiter que celui du contrôle des marchandises, plutôt bien résolu avec le SI Brexit.

Les touristes français ne sont pas concernés par l'EES. Mais la seule instauration du passeport peut entraîner un découragement à voyager vers le Royaume-Uni, surtout pour les courts séjours au départ de Normandie pour lesquels le ferry captait une bonne clientèle, dont les collégiens.

103

### Un devenir des flux transmanches incertain à Caen-Ouistreham et à Dieppe

Après plusieurs années de baisse, et après l'épreuve de la crise sanitaire, les facteurs potentiellement négatifs du Brexit sur le fret et le trafic passagers entraîneront-ils un déclin des flux transmanches ?

La situation de Brittany Ferries, constituant l'activité majoritaire du port de Caen-Ouistreham, était fragile avant la crise sanitaire et le Brexit, la baisse du fret ayant tendance à être compensée par l'activité passagers. En 2018, son résultat net était de 9 M€ pour un chiffre d'affaires de 442 M€. La compagnie a depuis bénéficié de plusieurs aides financières :

- En 2020
  - Prêt Garanti par l'État (PGE –soutien aux entreprises en raison de la crise sanitaire Covid-19) : 117 M€
  - Prêt Région Bretagne : 40 M€
  - Prêt région Normandie : 45 M€

- En 2021
  - Prêt de CMA-CGM (Compagnie Maritime d’Affrètement – Compagnie Générale Maritime ; 2021) : 25M€
  - Subvention État (avance sur la réserve d’ajustement au Brexit de l’Union européenne) : 45 M€
  - Abandon de créance de l’Ademe : 10 M€
  - Abandon de créance de la Région Bretagne : 6 M€

**La santé financière de Brittany Ferries est également très dépendante du cours de la livre-sterling** (voir graphique en annexe 2). En effet, la société perçoit ses revenus en livres-sterlings, règle ses charges en euros, et achète son énergie en dollars. Après un effondrement de la livre-sterling lors de la crise financière de 2008 et de l’éclatement de la bulle immobilière au Royaume-Uni, son cours est remonté jusqu’à 1,40 € en 2016. Depuis, la livre oscille entre 1,10 € et 1,20 €. C’est encore trop faible pour Brittany Ferries, qui indique un équilibre à 1,26 € environ.

Brittany Ferries poursuit ses efforts pour moderniser sa flotte. Il investit notablement dans des ferries GNL (Gaz Naturel Liquéfié) et autres futures énergie de propulsion décarbonée pour préparer sa transition énergétique.

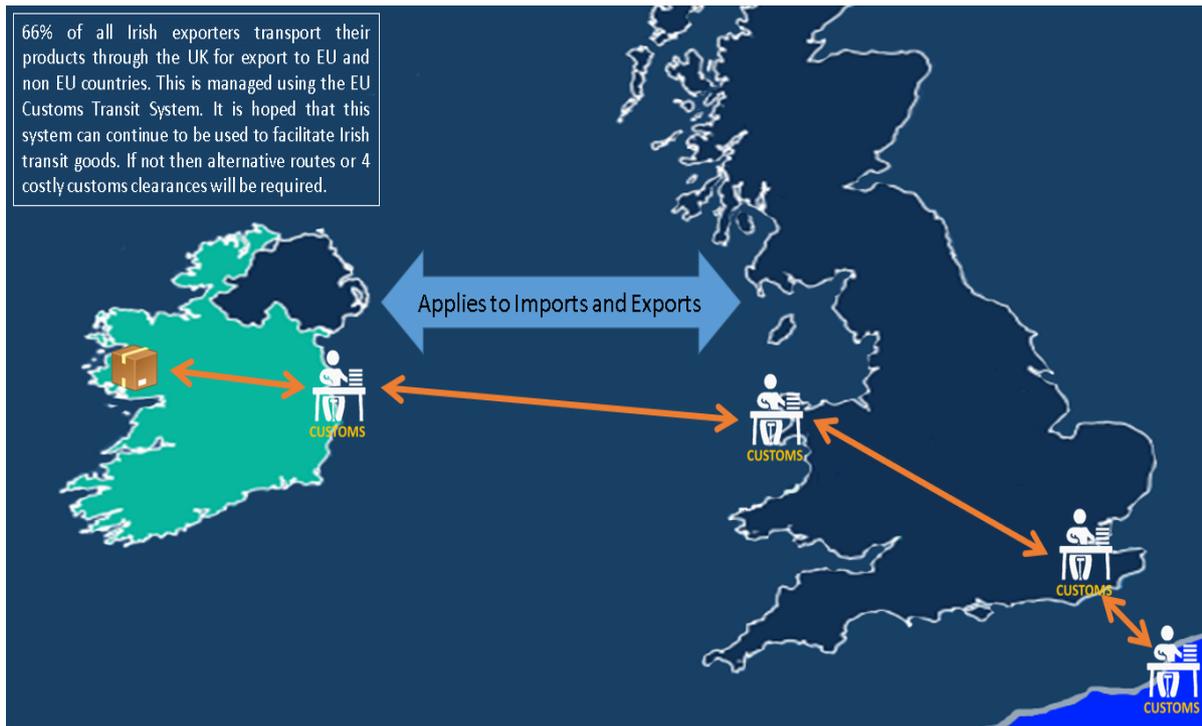
Pour la première fois de son histoire, le délégataire exploitant du port de Caen-Ouistreham a perdu de l’argent, en 2020, et de même en 2021.

**Au port de Dieppe, le Syndicat Mixte de Promotion de l’Activité Transmanche** (SMPAT, composé du Département de la Seine-Maritime, de la Communauté d’Agglomération Dieppe-Maritime et de la CCI Rouen-Métropole, intégrant l’ancienne CCI de Dieppe) a repris la **liaison Newhaven/Dieppe** depuis 2001, par suite du désengagement des opérateurs privés. Cette ligne de ferry est exploitée sous la marque « Transmanche ferries » par un seul délégataire, **DFDS Seaways**. La régie dieppoise, très dépendante de l’activité « transmanche », a été très affectée par la crise sanitaire.

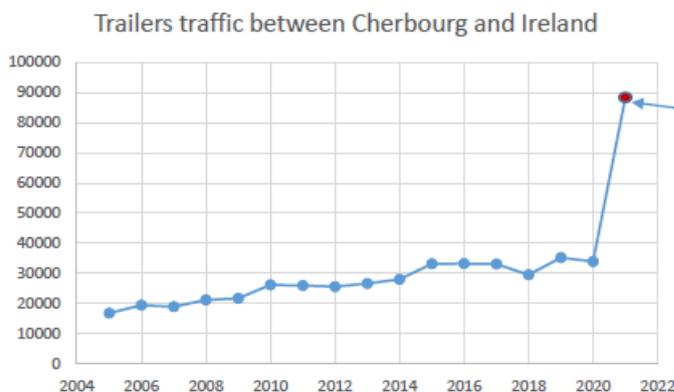
Un projet de relocalisation des Sivep de Dieppe et Caen plus près des ports, pour diminuer le temps de passage des camions de fret est évalué à 10 M€. Le rapprochement du Sivep de Dieppe n’est pas programmé tant que son activité ne remonte pas. La relocalisation pourrait être cofinancée par la réserve d’ajustement au Brexit de l’Union européenne.

#### Un effet d’aubaine pour le port de Cherbourg

Avant le Brexit, une grande partie des marchandises voyageait d’Irlande vers le continent européen en traversant l’Angleterre pour débarquer à Dunkerque. Le trajet de ces 150 000 poids-lourds annuels prenait 14 heures. Cette traversée Source : Ports de Normandie entrecoupée par le passage par l’Angleterre est appelée « landbridge » (« pont terrestre »). Ce circuit est illustré ci-dessous.



Depuis début 2021, le land bridge impose deux contrôles : un à la frontière entre l'Irlande et la Grande-Bretagne, et un à la frontière entre la Grande-Bretagne et la France. Les transporteurs ont préféré opter pour un nouveau trajet : passer de l'Irlande à la France, sans passer par l'Angleterre, uniquement par la mer. Ce trajet prend plus de temps de route (18 heures pour arriver à Cherbourg, 24 heures pour arriver à Dunkerque) mais ne comporte aucune déclaration en douane. Les ports situés le plus à l'ouest de la façade Manche, et donc les plus proches de l'Irlande, en tirent les premiers bénéfices. On explique ainsi les 70 000 poids-lourds ayant directement traversé la Manche de l'Irlande vers Cherbourg en 2021, et les 40 000 autres vers Dunkerque. Le choix du port de débarquement correspond à la destination finale des flux, Cherbourg captant les poids-lourds destinés à l'ouest de la France et à la péninsule ibérique. Le graphique ci-dessous témoigne de l'« explosion » du trafic à Cherbourg, multiplié par 3 entre 2020 et 2022. Dorénavant, le port de Cherbourg devance Caen et Dieppe en fret.



Source : Ports de Normandie

En conséquence, la fréquence des liaisons Cherbourg-Rosslare a doublé de 2020 à 2022. Elle est de 13 départs par semaine et jusqu'à 3 départs par jour.

**La très bonne desserte routière de Cherbourg en 2x2 voies a la capacité d'accueillir cet accroissement de flux.**

Cette envolée profitera peut-être à Brittany Ferries, qui avait rejoint début 2021 les compagnies déjà implantées sur cet axe, Stena Line et Irish Ferries. Brittany ferries a également mis en service une liaison hebdomadaire Le Havre – Rosslare en novembre 2021.

Cet effet inattendu du Brexit a relancé le **projet de ferroutage Cherbourg-Bayonne**, porté par Brittany ferries et Ports de Normandie. Il s'agit de transporter sur 950 km de voie ferrée, avec des wagons Lohr, près de la moitié des 50 000 remorques transitant annuellement par le port de Cherbourg via le réseau routier. Comparé à la route, l'utilisation de cette infrastructure de ferroutage réduit le temps de parcours, divise par neuf l'émission de gaz à effet de serre et par six la consommation d'énergie<sup>32</sup>. Ce projet présente donc un intérêt certain sur le plan environnemental tout en améliorant la sécurité routière. Le dossier en suspens depuis 2019 a franchi une nouvelle étape en avril 2022, quand Brittany Ferries et SNCF Réseau ont signé l'accord-cadre pour réserver les sillons ferroviaires des cinq premières années d'exploitation. La concertation publique sur la réalisation du terminal de ferroutage sur le port de Cherbourg s'est déroulée du 20 juin au 15 juillet 2022. L'enveloppe globale de l'opération s'élève à 60 M€, le terminal de Cherbourg s'élève 7 M€. Les cofinanceurs sont SNCF Réseau, Brittany ferries, Ports de Normandie, les collectivités territoriales et l'État. La mise en service est prévue pour mi-2024.

### Coût du Brexit pour les gestionnaires de ports

Ports de Normandie estime aujourd'hui que l'ensemble des dépenses liées au Brexit, de 2018 à 2023, s'élèvent à environ 26 550 000 €. Ces dépenses augmenteront certainement avec l'instauration de l'EES. En effet, cette instauration nécessitera d'aménager des structures d'accueil pour gérer les files d'attente. À ce sujet, la reconfiguration des gares maritimes pourra poser un problème de surface, comme au port de Dieppe, bordé par la falaise d'un côté et par le bras de mer de l'autre côté. En outre, ce sont les gestionnaires de ports qui devront assumer financièrement les « agents de facilitation » chargés de prendre les photos et empreintes par tablette dans la file d'attente.

L'État n'apporte aucune aide financière à Ports de Normandie pour ces adaptations au Brexit, ce qui interroge sur **l'accroissement des inégalités avec les établissements publics portuaires d'État de Rouen et le Havre**. Ports de Normandie compte sur la réserve d'ajustement au Brexit de l'Union européenne pour équilibrer ses comptes. En mai 2022, il était toujours sans nouvelle du dossier déposé à l'ANCT. Or dès avril 2022, Haropa Port publiait dans sa newsletter que les 2,1 M € investis par le port du Havre pour s'adapter au Brexit « seront remboursés à 100 % par l'Europe ».

### 3.2.8. L'effondrement redouté de l'import-export n'a pas eu lieu

Les données d'import-export précédemment exposées en 2.1.2 montrent que l'effondrement de l'import-export entre le Royaume-Uni et la France, redouté avant le Brexit, n'a pas eu lieu. Cela semble une conséquence logique de l'absence de tarif douanier négocié dans l'ACC. La

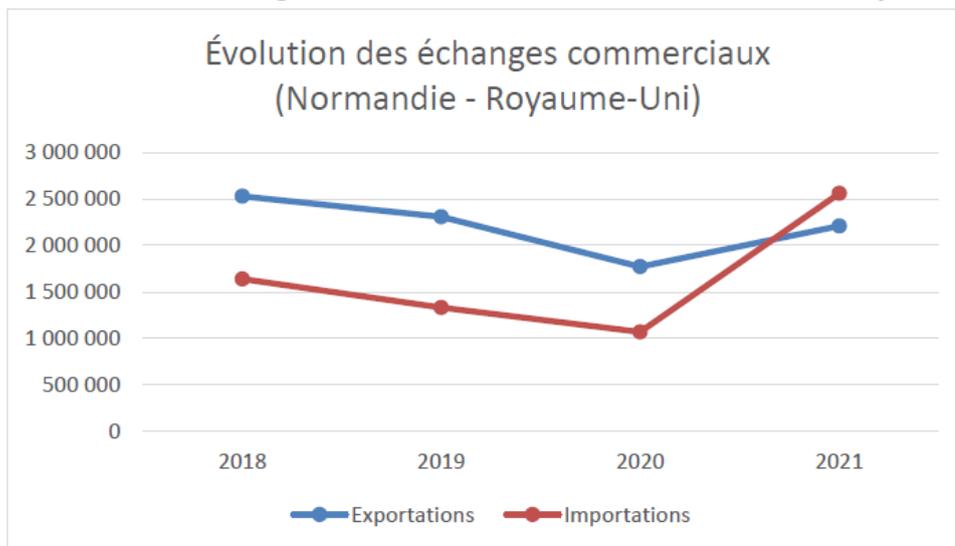
---

<sup>32</sup> *Ouest-France* du 24 mai 2022.

crise sanitaire, quant à elle, s'illustre nettement par une chute de l'import-export en 2020, suivie d'une remontée en 2021, qui devrait se poursuivre si le recul de la pandémie se confirme.

Cette remontée post-Covid est beaucoup plus faible pour le Royaume-Uni, qui présente un net recul général de son commerce extérieur (- 15 %). On observe malgré tout une **progression des échanges entre la Normandie et le Royaume-Uni**. La Normandie connaît même une meilleure progression que les autres régions françaises en la matière.

➤ **Évolution des échanges commerciaux de la Normandie avec la Royaume-Uni :**



Source : Douanes (CAF-FAB hors matériel militaire) - traitement CCI Normandie  
Valeur en millions d'euros

Le graphique ci-dessus montre que la valeur des exportations normandes vers le Royaume-Uni est repartie à la hausse après la crise sanitaire. Les indicateurs de 2022 permettront de voir si la mise en place des contrôles douaniers côté britannique, au 1<sup>er</sup> janvier de cette année-là, ont freiné ces exportations. Quant aux contrôles sanitaires et phytosanitaires, reportés en 2023 côté britannique, on ne vérifiera leur impact éventuel que plus tard encore.

La valeur des importations normandes en provenance du Royaume-Uni est également repartie à la hausse après la crise sanitaire, en progression encore plus forte que les exportations, en raison notamment de la hausse du prix des hydrocarbures naturels que la France importe.

Contrairement à la moyenne française (cf. partie 2.1.2), le solde commercial de la Normandie avec le Royaume-Uni est ainsi devenu déficitaire en 2021. Dans un contexte général 2021 où le commerce international du Royaume-Uni a tendance à se refermer, cela peut surprendre. L'évolution de ce solde commercial normand est à vigiler en 2022. L'impact du Brexit dans les futures données d'import-export sera certainement complexe à différencier des conséquences de la guerre en Ukraine en cours.

### 3.2.9. Des enjeux énergétiques à ne pas négliger

Malgré les dispositions prévues dans l'ACC, **le Brexit a pour le moment suspendu les trois projets d'interconnexion en cours entre la France et la Grande-Bretagne :**

- Fab Link, interconnexion régulée atterrissant aux environs de Cherbourg,
- Aquind, interconnexion dérogatoire atterrissant aux environs de Dieppe,
- Gridlink, interconnexion dérogatoire, atterrissant dans les Hauts-de-France.

En effet, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le Royaume-Uni est sorti des codes européens et du couplage des marchés. La Commission (française) de Régulation de l'Energie (CRE) considère donc que les incertitudes sont trop fortes à ce stade. Un risque à court terme serait une difficulté d'approvisionnement en Grande-Bretagne, qui pourrait entraîner une augmentation générale des prix de l'électricité dans le reste de l'Europe. La rentabilité des interconnexions dérogatoires pourrait aussi être réduite par une mauvaise optimisation des capacités vendues. Enfin, la France a besoin des interconnexions électriques pour ses pics de consommation d'énergie et ses baisses ponctuelles de production d'électricité. **Pour la Normandie, l'impact de ces interconnexions réside dans les infrastructures mises en œuvre sur son territoire à l'atterrage des interconnexions.** Par exemple, pour le projet Aquind, le point d'atterrage des câbles sous-marins se situera à Pourville (Hotot-en-Auge) et rejoindra sous terre le poste de transformation de Barnabos 40 kilomètres plus loin. Le poste de transformation nécessitera une emprise de 6 à 9 hectares. Du côté de Dieppe, comme du côté de Portsmouth, le projet est contesté par des associations et élus locaux. Le préfet de Seine-Maritime a refusé l'autorisation environnementale en janvier 2021.

Un projet de **liaison directe entre Guernesey et la Normandie** a démarré en 2019, mais a également été suspendu par le Brexit. Ce projet de liaison constitue pour la France un véritable levier de négociation avec les îles anglo-normandes, plus crédible et efficace que la suspension de l'approvisionnement courant en électricité.

**Le projet d'interconnexion Celtic Interconnector entre la République d'Irlande et la Bretagne**, lui, poursuit son cours. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne renforce la nécessité pour la République d'Irlande de diminuer sa dépendance énergétique à son voisin britannique.

**Néanmoins, l'impact du Brexit sur la question énergétique européenne pourrait être largement supplanté par celui du conflit armé entre l'Ukraine et la Russie.** En effet, ces deux pays constituent des acteurs majeurs dans l'approvisionnement de l'Union européenne en énergie.

## 3.3. Et demain ?

Alors que le CESER arrivait au terme de son étude, le dernier événement en date impactant notablement le Brexit fut le remplacement de Boris JOHNSON par Liz TRUSS au poste de Premier ministre le 6 septembre 2022. Comme il a été expliqué tout au long de ce rapport, la géopolitique instable que nous vivons aujourd'hui raccourcit de plus en plus le terme des

prévisions. Afin de préparer au mieux la Normandie aux années à venir face au Brexit, nous étudierons deux hypothèses contrastées :

- La poursuite d'un Brexit dur
- La réintégration du Royaume-Uni dans l'Union européenne.

### 3.3.1. La poursuite d'un Brexit dur ?

Bien que Boris JOHNSON, « Monsieur Brexit », ait été acculé à démissionner le 7 juillet 2022, sa remplaçante ne s'affiche pas moins jusqu'à présent comme une brexiteuse convaincue. En effet, la démission de Boris JOHNSON résulte plus des multiples controverses, telles que celle du « Partygate » en pleine pandémie de Covid-19, dont il a fait l'objet dans l'opinion, que de sa gestion du Brexit. La critique rationnelle du Brexit au Royaume-Uni est encore difficilement audible, tant ce sujet relève de l'idéologie appuyée par le parti conservateur au pouvoir, bien plus que du pragmatisme. Le nationalisme prospérant au voisinage du Royaume-Uni (en Russie, en Europe, par exemple en France aux élections du printemps 2022) encourage l'idéologie du Brexit dur, dont la politique pourrait donc probablement se poursuivre, portée par la vision du « Global Britain ».

Or ce « Global Britain » se heurte à plusieurs difficultés. Depuis que les États-Unis mobilisent leurs alliés contre la Chine, Londres doit s'aligner sur Washington et il lui est difficile de résister à la fois aux pressions chinoises et à l'impact des sanctions américaines. Cela n'a fait qu'accentuer ses relations difficiles avec Pékin au sujet de son ancienne colonie de Hong-Kong. Quant à l'accord commercial entre le Royaume-Uni et les États-Unis, rien ne dit que ces derniers sont prêts à lui faire des faveurs ; ils pourraient même user de leur supériorité pour lui imposer des réglementations que l'Union européenne a réussi à refuser.

Au-delà de slogans et d'exigences impossibles, le post-Brexit n'a jamais fait l'objet au Royaume-Uni d'une stratégie politique. Le Brexit dur, fondé sur l'émotion et dépourvu de rationalité, dans une géopolitique contemporaine caractérisé par l'incertitude, ne peut pas constituer un scénario d'avenir.

Dans ce contexte, comme l'écrivait déjà le CESER dans sa prospective « Vivre en Normandie en 2040 », la Normandie pourrait pâtir d'un Royaume-Uni choisissant ses partenaires en fonction de ses propres et seuls intérêts économiques, et a donc intérêt à coopérer avec d'autres régions et à développer une agilité pour capter les fonds européens.<sup>33</sup>

De plus, notre voisin vit une grave crise économique. Il a perdu dix points de PIB en dix ans. Cette crise économique a entraîné une crise sociale<sup>34</sup> :

- Les experts prédisent une facture énergétique de plus de 3 900 € par ménage pour l'hiver 2022-2023, en raison de la hausse croissante des prix de l'énergie.
- L'inflation, qui a atteint 9,1 % en mai 2022, affecte de manière disproportionnée les foyers les plus pauvres.

---

<sup>33</sup> Rapport paru en décembre 2017, pages 40 et 42.

<sup>34</sup> « Royaume-Uni : le gouvernement paralysé en pleine crise sociale » dans *La Croix* du 11 juillet 2022.

- Le nombre de lots distribués par les banques alimentaires de mars 2021 à mars 2022 a augmenté de 81 % par rapport à la même période cinq ans plus tôt. Les foyers bénéficiaires disposent, une fois leur logement payé, de 67 € hebdomadaires en moyenne pour vivre.
- Certains services publics sont depuis des mois en risque de surchauffe. Le système de santé public se remet ainsi difficilement des retards engendrés par le Covid-19. En avril 2022, 28 % des patients attendaient depuis plus de six semaines avant d'être auscultés à l'hôpital après une requête de leur médecin traitant, et 9 % depuis plus de trois mois. La pandémie ne fait que révéler les conséquences de neuf années d'austérité, qui ont réduit la capacité de l'ensemble du service public. Les hôpitaux sont en crise tous les hivers depuis le milieu des années 2010 en raison d'un manque de capacité et de personnel.

Cette crise sociale croissante pourrait à terme nuire à nos intérêts économiques, du fait de l'instabilité et la réduction de ce marché pour nos exportations. Plus généralement, un territoire n'a pas intérêt à avoir un voisin malportant, dont les maux ruissellent toujours sur son entourage.

### 3.3.2. La réintégration du Royaume-Uni dans l'Union européenne ?

À l'opposé, on peut faire l'hypothèse d'une réintégration du Royaume-Uni dans l'Union européenne. Cette réintégration suivrait la procédure identique à tout pays candidat aujourd'hui à l'entrée dans l'Union européenne. Elle prendrait donc de longues années, et le Royaume-Uni ne retrouverait pas les mesures d'exception (non-adhésion à l'accord de Schengen ni à la monnaie unique « euro ») dont elle jouissait avant son départ.

En l'occurrence, cette démarche « intégrale » ne semble pas à l'ordre du jour. La crise sociale croissante décrite dans la partie précédente pourrait accélérer l'arrivée de l'opposition travailliste au pouvoir. Mais celle-ci affirmait en juillet 2022 qu'un gouvernement Labour ne chercherait à réintégrer ni l'Union européenne, ni même son union douanière, pour ne pas accentuer les divisions internes chez les Britanniques. L'approche travailliste serait de « faire fonctionner le Brexit ».<sup>35</sup>

La désunion croissante dans le Royaume britannique pourrait aussi paradoxalement pousser ce pays à se rapprocher de l'Union européenne. En effet, l'entrée en vigueur du Brexit a alimenté le sentiment nationaliste dans les nations qui s'y étaient opposées, à savoir l'Irlande et l'Angleterre. Le pays de Galles lui-même connaît une augmentation de ses partisans pour l'indépendance.<sup>36</sup> De plus, l'unité du royaume reposait beaucoup sur la popularité de la reine Elizabeth II, décédée le 9 septembre 2022 après 70 ans de règne. Cette popularité est moindre pour le nouveau roi Charles III, comme pour la famille royale en général, ce qui peut entraîner des conséquences sévères sur l'unité britannique. Dans l'hypothèse où l'Écosse demanderait

---

<sup>35</sup> *Sud Ouest* du 4 juillet 2022.

<sup>36</sup> 21 % des Gallois favorables à l'indépendance en 2020 contre 10 % en 2013, « Pays de Galles : le réveil de la nation au dragon rouge » dans *Géo* du 9 septembre 2020.

officiellement à quitter le Royaume-Uni et à intégrer l'Union européenne, la proposition de demeurer au sein d'un Royaume-Uni qui se rapprocherait de l'Europe pourrait constituer une issue.

Le Brexit a constitué un test de résistance pour l'Union européenne, qui a mis en évidence la résilience de cette institution. Celle-ci saura donc dicter ses conditions face à un Royaume-Uni demandant à se rapprocher d'elle. Ce rapprochement pourrait ressembler à l'une ou l'autre des formes de coopération déjà existantes entre l'Union européenne et des pays européens tiers. La Suisse, par exemple, entretient avec l'Union européenne une relation comprenant une adoption graduelle des normes de l'Union. Mais l'Union européenne souhaite mettre fin à ce type de processus trop complexe. Elle préfère le système qui a prévalu pour la Norvège en 1994, quand celle-ci a adopté automatiquement toutes les règles du marché unique. D'autres formes de partenariat peuvent être envisagées.

## Conclusion

À l'issue de ce rapport, on comprend donc que les liens historiques liant le Royaume-Uni à la Normandie fournissent un socle solide, mais insuffisant, pour se prémunir contre la montée de l'acrimonie dans les relations obligées entre deux voisins géographiques. Le Brexit ne se résume ni à la date de l'accord de retrait du 30 janvier 2020, ni au catalogue des mesures inscrites à l'accord de commerce et de coopération. C'est un processus idéologique et politique évolutif, qui renverse une cinquantaine d'années de rapprochement entre le Royaume-Uni et l'Europe, et par conséquent entre le Royaume-Uni et son voisin géographique et cousin historique, la Normandie. L'état des lieux, secteur par secteur, des effets du Brexit en Normandie en 2022 constitue un exercice autant riche en enseignements que délicat. Il est délicat, car le caractère inédit du phénomène, concomitant à la crise sanitaire de la Covid-19 et à l'agression militaire de l'Ukraine par la Russie, brouillent la lisibilité des indicateurs. Mais il est riche en enseignements, car il permet néanmoins de dégager des tendances de fond, et d'attirer l'attention sur des points de vigilance. Les impacts sociaux-culturels du Brexit en Normandie sont indéniables. Si rien n'est fait pour retisser des liens d'amitié, pour favoriser la circulation des personnes, dont la jeunesse, pour faciliter les échanges, l'ouverture culturelle, le partage et la recherche des savoirs, la xénophobie bilatérale se développera et la connaissance reculera. Cela se fera au détriment des sociétés démocratiques, et notamment des territoires européens périphériques, les plus proches d'une frontière devenue étanche, comme la Normandie. Des bénéfices du Brexit sont néanmoins à noter pour la Normandie : l'introduction de nouveaux emplois et compétences professionnelles pour les douanes et les transitaires, et l'essor du port de Cherbourg et du projet de ferroutage jusqu'à Bayonne. Quant aux autres impacts économiques, s'ils n'apparaissent pas importants à ce jour en Normandie, ils sont à vigiler sur le moyen et long terme, en fonction des conséquences structurelles du Brexit, notamment les conséquences socio-culturelles.

Les deux matrices placées en amont du rapport dressent une vision synthétique de l'évolution entre 2017 et 2022 des atouts, faiblesses, opportunités et menaces du Brexit pour la Normandie. Elles offrent ainsi une lecture complémentaire à celle de ce rapport.

Voici l'heure où les relations entre la Normandie et le Royaume-Uni sont réinterrogées. Pour agir au lieu de subir, la mise au point d'une stratégie, aussi périlleuse soit-elle en cette époque où le maître-mot est « incertitude », demeure indispensable. Cette stratégie pourrait s'articuler autour d'une coopération à tous les niveaux, fondée sur un réseau d'intelligence sociale territoriale. Les propositions et préconisations du CESER pour de nouvelles relations entre la Normandie et le Royaume-Uni sont développées dans l'avis figurant en tête de ce document.

# ANNEXES

# Synoptique des relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne induites par le Brexit



Commission européenne

Décembre 2020

## RELATIONS ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET LE ROYAUME-UNI: changements majeurs par rapport aux avantages de l'adhésion à l'UE

**LISTE SYNOPTIQUE**

	Accord de commerce et de coopération entre l'UE et le Royaume-Uni	État membre de l'UE
<b>LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES</b>		
▶ Suppression des contrôles aux frontières	✗	✓
▶ Passeports pour animaux de compagnie	✗	✓
▶ Exemption de visa (90 jours sur une période de 180 jours)	✓	✓
▶ Exemption de visa (au-delà de 90 jours)	✗	✓
▶ Droit de travailler, d'étudier ou de vivre dans un autre pays de l'UE	○	✓
▶ Suppression des frais d'itinérance	✗	✓
<b>ÉCHANGES DE MARCHANDISES</b>		
▶ Fluidité des échanges	✗	✓
▶ Droits nuls et absence de contingents	✓	✓
▶ Exemption de formalités douanières	○	✓
▶ Exemption de contrôles sanitaires et phytosanitaires	✗	✓
▶ Absence de procédures en matière de règles d'origine	○	✓
▶ Accord de pêche	○	✓
▶ Bénéfice des accords internationaux conclus par l'UE	✗	✓

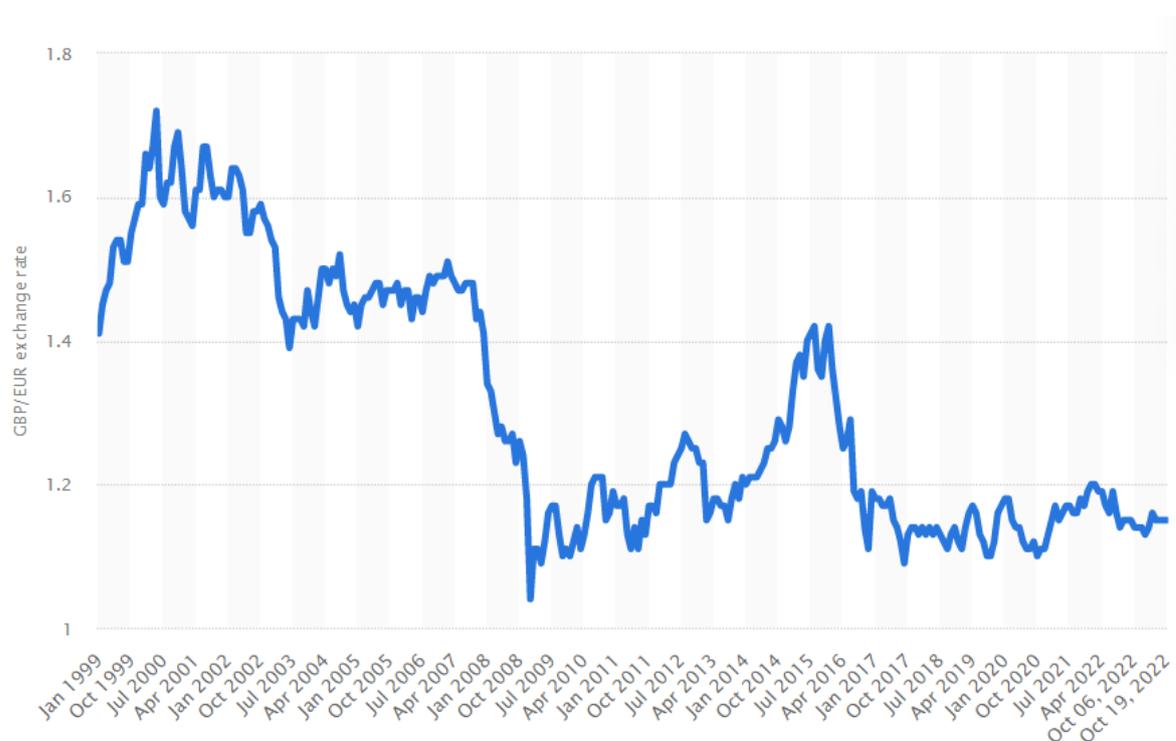
○ Conditions spécifiques liées à l'accord de commerce et de coopération entre l'UE et le Royaume-Uni

LISTE SYNOPTIQUE		Accord de commerce et de coopération entre l'UE et le Royaume-Uni	État membre de l'UE
	<b>COMMERCE DE SERVICES</b>		
	▶ Passeport des services financiers	✗	✓
	▶ Reconnaissance fluide des qualifications professionnelles	✗	✓
	<b>TRANSPORT AÉRIEN</b>		
	▶ Espace aérien unique et intégralité des libertés	✗	✓
	▶ Bénéfice bilatéral des 5e libertés de l'air pour le fret aérien extra-UE	○	✓
	<b>TRANSPORT ROUTIER</b>		
	▶ Marché intérieur unique des transports pour les transporteurs	✗	✓
	▶ Opérations de transport international tiers	○	✓
	<b>ÉNERGIE</b>		
	▶ Marché intérieur unique de l'énergie	✗	✓
	▶ Plateformes de négoce pour les énergies	○	✓
	<b>PROGRAMMES DE L'UE</b>		
	▶ Accès à Erasmus	✗	✓
	▶ Accès à NextGenerationEU et à SURE	✗	✓
	▶ Signal militaire crypté Galileo	✗	✓
	▶ Accès à Horizon Europe	○	✓

○ Conditions spécifiques liées à l'accord de commerce et de coopération entre l'UE et le Royaume-Uni

© Union européenne, 2020  
 Toute utilisation de ce document est autorisée à condition de mentionner clairement l'origine et l'auteur. Toute réimpression ou modification sans autorisation écrite de l'Union européenne est formellement interdite.  
 Toute utilisation non autorisée des éléments qui ne sont pas la propriété de l'UE, l'auteur ou pour leur être obtenus directement après des études de droits respectifs.  
 Toute image © Union européenne. La réimpression est autorisée à condition de mentionner l'origine et l'auteur.  
 Péri. ISBN 978-92-76-27877-1, ISSN 1775-9434, 09-20-220-FR-N

## Taux de change livre-sterling/euro de janvier 1999 à octobre 2022



Source : Statista

# Bibliographie

*Les effets du Brexit en Normandie*, contribution du CESER de Normandie, décembre 2017

*L'Européenne, la Normandie en Europe et dans le monde – n°1 de 2020 « So British ! » et n°2 de 2021 « Brexit : mutations de l'espace manche »*

*Pour une prospective post-Brexit*, par Derek MARTIN et Jean-François DREVET, n°447 de *Futuribles*, mars-avril 2022

*New trade and economic relations between EU-UK : the impact on regions and cities*, par le Comité européen des régions, avril 2022

[L'Union européenne et le Royaume-Uni – Forger un nouveau partenariat](#), site internet officiel de l'Union européenne

[Choose Normandy](#), site internet de Normandie Attractivité conçu pour les anglo-saxons

## Liste des sigles

<b>ACC</b>	Accord de Commerce et de Coopération
<b>ANCT</b>	Agence Nationale de la Cohésion des Territoires
<b>CNRS</b>	Centre National de la Recherche Scientifique
<b>DUP</b>	Democratic Unionist Party (parti unioniste démocrate)
<b>EES</b>	Entry-Exit System
<b>EM Normandie</b>	École de Management de Normandie
<b>Érasmus+</b>	EuRopean Action Scheme for the Mobility of University Students (Programme d'action européen pour la mobilité des étudiants), <i>rétroacronyme basé sur le nom du moine humaniste et théologien néerlandais Érasme (1466-1536).</i>
<b>Etias</b>	European Travel Information and Authorization system (système européen d'information et d'autorisation concernant les voyages)
<b>IDÉES</b>	Identité et Différenciation de l'Espace, de l'Environnement et des Sociétés
<b>Insa</b>	Institut National des Sciences Appliquées
<b>Insee</b>	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
<b>Iter</b>	International Thermonuclear Experimental Reactor - Réacteur thermonucléaire expérimental international. « Iter » signifie également « chemin, voie » en latin.
<b>OMC</b>	Organisation Mondiale du Commerce
<b>RTE</b>	Réseau de Transport d'Électricité (de France)
<b>Ukip</b>	United Kingdom Independence Party (parti pour l'indépendance du Royaume-Uni)
<b>UMR</b>	Unité Mixte de Recherche

# La Normandie face au Brexit

Un exercice de stratégie nationale  
dans un contexte d'incertitudes  
persistantes



Le Brexit, initialement redouté par la Normandie, est entré en vigueur en 2021, encadré par l'expansion de la Covid-19 et par le déclenchement du conflit ukrainien. Ses conséquences propres sont donc encore difficiles à cerner. Néanmoins, les inquiétudes relatives à la complexification des relations de voisinage et au délitement des liens socio-culturels se confirment. En l'absence d'initiative aux échelons européen et national, la Région Normandie a tout intérêt à se saisir d'une démarche stratégique.

**Octobre 2022**

Présenté par Hervé Fleury  
Avec le concours de Claire Coulibaly  
Crédit couverture : Adobe Stock  
ISBN : 978-2-492245-09-1  
Ne peut être vendu



**CONSEIL ÉCONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL**

**Caen** Abbaye aux Dames - CS 50523 - 14 035 CAEN Cedex 1 | 02 31 06 98 90  
**Rouen** 5 rue Schuman - CS 21129 - 76 174 ROUEN Cedex | 02 35 52 56 30

[ceser.normandie.fr](http://ceser.normandie.fr)