



CRPM et Brexit : Faire face à l'absence d'accord

CONTEXTE :

La CRPM, grâce au travail dévoué de ses Commissions Arc Atlantique (CAA), de l'Alliance Manche et de la Commission Mer du Nord (CMN), s'est mobilisée pour anticiper les répercussions du Brexit sur les régions membres de la CRPM depuis le déclenchement de l'article 50 le 29 mars 2017 et le lancement des négociations pour la sortie du Royaume-Uni de l'UE.

Les Task Forces Brexit de la CAA et de la CMN ont toutes deux participé activement à l'analyse des conséquences du Brexit sur les secteurs d'importance régionale ([Témoignage de la CMN à la Chambre des communes du Royaume-Uni en 2016](#) et [rapport d'impact 2018, Note technique de la CAA sur le Brexit 2017](#) et Analyse du CESER de l'Atlantique). L'Alliance Manche a étudié l'incidence du Brexit sur les futurs programmes de coopération et les perturbations liées à la circulation des biens et des personnes.

La CRPM a été reconnue comme interlocuteur privilégié auprès des négociateurs de l'UE pour exprimer les intérêts et les préoccupations des régions ([Déclaration sur le Brexit - Commission Arc Atlantique](#) [Déclaration sur le Brexit - Commission Mer du Nord](#) [Déclaration de Cardiff - CRPM](#)). La CRPM a rencontré à deux reprises Michel Barnier, négociateur en chef de la Commission européenne, et a maintenu un dialogue régulier avec son équipe.

Le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne doit se concrétiser le 29 mars 2019. Le 15 janvier 2019, le Parlement britannique a rejeté par 432 voix contre 202 l'accord négocié entre le gouvernement britannique et l'UE27, principalement en raison d'un désaccord sur les conditions du « backstop » ou « filet de sécurité » irlandais. Le 7 février 2019, Theresa May s'est entretenue avec le Président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, pour aborder les prochaines étapes du retrait du Royaume-Uni. Ce dernier a souligné que l'UE27 ne rouvrira pas l'accord de retrait mais peut consentir à une reformulation mineure. Le 14 février, Theresa May a essuyé un autre revers à son plan Brexit suite au vote des députés qui se sont prononcés contre une motion appuyant la stratégie de négociation du gouvernement.

Au moment de la rédaction de la présente note, nous ne savons toujours pas si un accord autorisant un Brexit en bonne et due forme entrera en vigueur le 29 mars, si la période de négociation sera prolongée pour parvenir à un accord légèrement modifié ou si le Royaume-Uni quittera l'UE en mars sans accord.

Ce document a pour objectif de résumer les principaux enjeux en cas d'accord et d'absence d'accord sur des questions importantes pour les régions de la CRPM.

Synthèse :

La note technique traite des répercussions du Brexit sur les questions importantes pour les régions membres de la CRPM.

- Les répercussions sur le budget de l'UE, la politique de cohésion et la coopération territoriale européenne
- Les répercussions sur la gestion de l'espace maritime
- Les répercussions sur la connectivité des régions de la CRPM
- Les répercussions sur d'autres questions clés telles que le commerce, la recherche et l'innovation

Pour chaque thème, les répercussions sont analysées en cas d'accord et d'absence d'accord. La note souligne également certaines mesures d'urgence prises par la Commission européenne le cas échéant.

1. Les répercussions sur le budget de l'UE, la politique de cohésion et la coopération territoriale européenne

1.1. Répercussions sur le budget de l'UE

La sortie du Royaume-Uni de l'UE aura un impact important sur le cadre financier pluriannuel post-2020, ce qui pose de réelles difficultés dans les négociations sur le budget de l'UE. On estime que la perte nette causée par le retrait britannique s'élèvera à 7-10 milliards d'euros par an¹, soit environ 5 % à 7 % du budget total de l'UE.

Dans l'**éventualité d'un accord de Brexit négocié**, les négociateurs de l'UE et le gouvernement britannique ont garanti que le Royaume-Uni maintiendrait son engagement financier dans le cadre financier pluriannuel 2014-2020 (Articles 135, 137 et 138). Ils ont convenu d'une méthodologie commune pour calculer cet engagement, qui pourrait couvrir une période plus longue que celle de transition, étant donné que les audits devraient se poursuivre jusqu'en 2025.

Toutefois, en **cas de rejet de l'accord**, le Royaume-Uni ne serait plus contraint de suivre cette méthodologie. En d'autres termes, le budget actuel de l'UE pourrait subir une [perte estimée à 42 milliards d'EUR](#). De plus, cela mettra en danger les partenaires financiers des projets de l'UE car ils ont engagé des ressources pour leurs projets et attendent un remboursement de l'UE et un cofinancement.

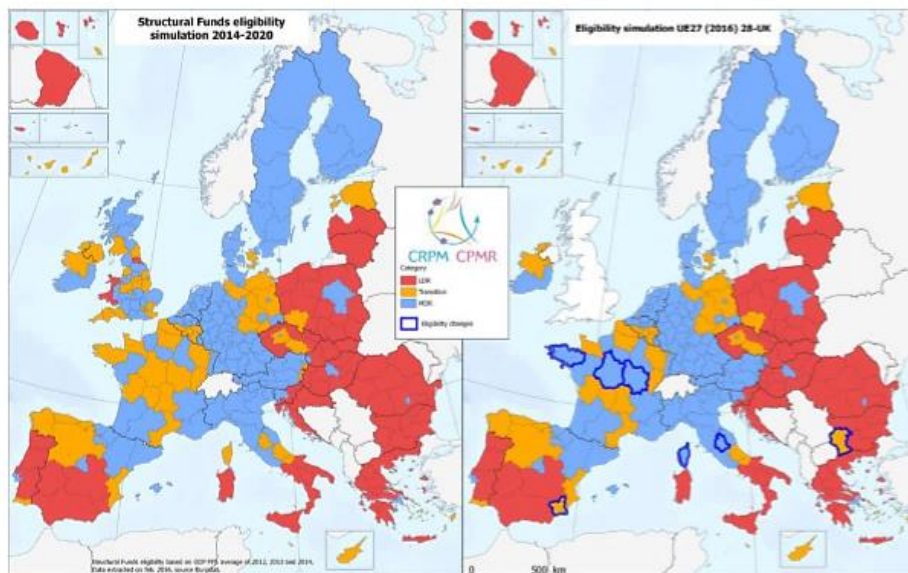
¹ Voir les documents du Center for European Policy Studies (CEPS) et de l'Institut Jacques Delors

Le 30 janvier 2019, des [mesures d'urgence](#) ont été décidées par la Commission européenne dans l'hypothèse d'un scénario de « no-deal », garantissant les paiements en 2019 aux bénéficiaires britanniques pour un contrat signé avant le 30 mars 2019, à condition que le Royaume-Uni respecte ses obligations et accepte les audits, vérifications et contrôles nécessaires. Cela signifierait que le Royaume-Uni n'est pas tenu d'honorer ses engagements financiers pour 2020.

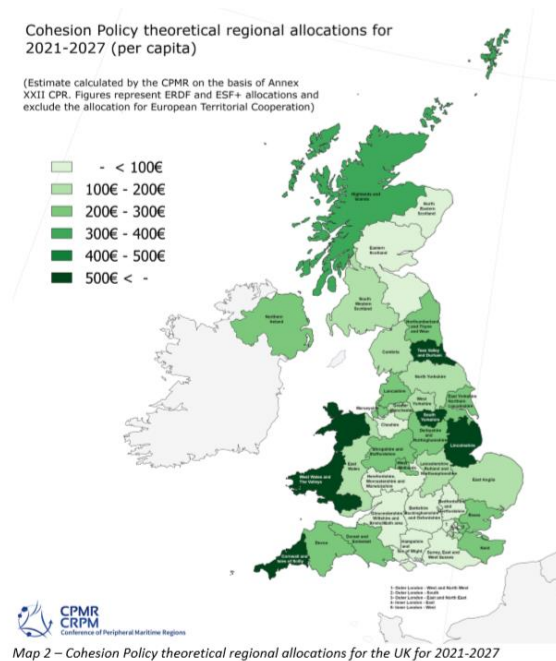
Par ailleurs, deux députés européens de la Commission du développement régional (REGI) du Parlement européen, Marc Joulaud et Lambert Van Nistelrooij, ont souligné le rôle d'atténuation que pourrait jouer la politique de cohésion. À cet effet, ils ont proposé une modification du règlement portant dispositions communes. Cet amendement préconise la création d'un fonds de soutien spécifique de 120 millions d'euros destiné aux régions de l'UE touchées par le retrait du Royaume-Uni de l'Union. Un fonds similaire existait en 2001, lorsque Michel Barnier était commissaire à la politique régionale, pour soutenir les régions de l'UE ayant une frontière commune avec les futurs nouveaux États membres.

1.2. Répercussions sur la politique de cohésion

Le retrait du Royaume-Uni de l'UE a un impact immédiat sur le produit brut régional moyen de l'UE, qui constitue le critère d'éligibilité des régions à la politique de cohésion. Le Secrétariat général de la CRPM a fait une projection de l'évolution des [répercussions du retrait du Royaume-Uni sur l'éligibilité régionale à la politique de cohésion](#) en juin 2017 qui révèle une incidence considérable pour plusieurs Régions membres de la CRPM.



En outre, le retrait des régions britanniques de la politique de cohésion de l'UE aura des conséquences évidentes en termes d'investissements communautaires à partir de 2020. En janvier 2019, la CRPM a réalisé une analyse sur les pertes de financement potentielles des régions britanniques après 2020 au titre de la politique de cohésion, qui s'élèvent à 13 milliards d'euros. Selon cette étude, les régions britanniques de la CRPM comme le Pays de Galles et les Cornouailles auraient figuré parmi les principaux bénéficiaires parmi les régions et nations britanniques (voir carte ci-dessous).



1.3. Répercussions sur la coopération territoriale européenne

La coopération territoriale européenne est un facilitateur essentiel des partenariats au niveau transfrontalier ou transnational, comme l'indique la note de la CRPM « [L'avenir d'INTERREG : dix messages de la CRPM](#) » (juin 2018). Le retrait du Royaume-Uni de cette politique affectera les régions qui ont établi une coopération de longue date dans les différents programmes. Le Royaume-Uni participe actuellement à 15 programmes, principalement dans l'Atlantique, la Manche, la mer Celtique et la mer du Nord. Le **Programme Espace Atlantique**, cher aux Régions Arc Atlantique de la CRPM, a impliqué 192 partenaires britanniques de 2014 à 2020. Cela représente environ 20 % du FEDER du programme.

En cas d'accord, la proposition de la Commission européenne sur le règlement du CTE après 2020 prévoit que le Royaume-Uni peut participer à certaines composantes du CTE en tant que pays tiers. En d'autres termes, le Royaume-Uni devra financer ses partenaires sur ses propres fonds. Le Royaume-Uni est inclus dans toutes les composantes, à l'exception de la nouvelle composante 5 sur les investissements interrégionaux dans l'innovation, bien que cela puisse changer en fonction des négociations entre le Parlement européen et le Conseil sur ce point.

À ce stade et sur la base d'échanges récents au niveau informel, il semble peu probable que le gouvernement britannique engage des ressources pour les futurs programmes INTERREG après 2020. Cela menacerait l'existence de programmes fortement dépendants de la participation du Royaume-Uni, tels que les programmes France (Manche) Angleterre, Irlande-Pays de Galles ou Irlande-Écosse. Le gouvernement britannique s'est seulement engagé à maintenir le programme PEACE dans l'accord du Brexit. Les gouvernements locaux du Royaume-Uni tentent de convaincre le gouvernement britannique des mérites d'une participation continue au CTE (voir « [Coopération territoriale européenne - 10 raisons pour lesquelles le Royaume-Uni devrait participer](#) »).

En **cas de rejet de l'accord**, l'UE s'est seulement engagée à garantir le financement communautaire du programme PEACE. Deux autres menaces se profilent :

- Les parties prenantes qui participent à des projets de l'UE avec des partenaires britanniques peuvent pâtir d'engagements financiers non honorés.

- Le programme France (Manche) Angleterre qui a son autorité de gestion à Norfolk risque de ne pas pouvoir clôturer la période de programmation 2014-2020, ce qui serait dommageable pour les porteurs de projets.

Cependant, les [mesures d'urgence](#) adoptées le 30 janvier 2019, stipulent que la contribution du Royaume-Uni aux programmes INTERREG couvrira 2019 mais pas 2020.

2. Répercussions du Brexit sur les économies maritimes régionales

2.1. Pêche

Certaines régions membres de la CRPM sont particulièrement préoccupées par le retrait du Royaume-Uni de l'UE et l'impact du Brexit sur la politique commune de la pêche (PCP) :

- Cela pourrait signifier la fin de l'accès aux eaux britanniques pour les communautés de pêcheurs de l'UE-27 qui dépendent fortement de celles-ci (voir tableau ci-dessous). Les navires de haute mer de certaines **régions de l'Atlantique et de la mer du Nord** peuvent exercer jusqu'à 90 % de leurs activités dans la zone économique exclusive (ZEE) du Royaume-Uni.

Dépendance aux eaux britanniques des Etats membres concernés (UE-8)

	VOLUME (Atlantique Nord-Est)			VALEUR (Atlantique Nord-Est)		
	Total	Dont ZEE R-U	Dépendance R-U	Total	Dont ZEE R-U	Dépendance R-U
France	407 kt	98 kt	24 %	902 M€	171 M€	19 %
Danemark	696 kt	272 kt	39 %	401 M€	121 M€	30 %
Pays-Bas	351 kt	140 kt	40 %	360 M€	100 M€	28 %
Irlande	239 kt	87 kt	37 %	246 M€	86 M€	35 %
Belgique	24 kt	11 kt	45 %	78 M€	39 M€	50 %
Allemagne	218 kt	65 kt	30 %	204 M€	38 M€	19 %
Suède	171 kt	29 kt	17 %	118 M€	14 M€	12 %
Espagne	897 kt	6 kt	1 %	1938 M€	18 M€	1 %

Données JRC 2011 - 2015

- Cela peut entraîner une distorsion de concurrence entre les pêcheurs britanniques et ceux de l'UE, qui ne sont plus soumis aux mêmes règles. Toutefois, le Livre blanc proposé par le ministère britannique de l'Environnement (Defra), qui affirme que le Royaume-Uni respectera certaines dispositions de la politique commune de la pêche, notamment l'obligation de débarquement, contient des garanties.
- La fin de l'accès au marché de l'UE pour les entreprises de pêche britanniques. Les négociateurs de l'UE ont conditionné cet accès à l'accès de la flotte de l'UE 27 aux eaux britanniques. Cela pourrait avoir des répercussions considérables sur les activités exercées autour des ports britanniques, qui ont été conçus pour transformer et exporter le poisson importé par les engins de pêche de l'UE27.

Entre autres conséquences, on peut s'attendre à un déplacement des activités de pêche dans une zone déjà exploitée, ce qui entraînerait un risque pour la gestion des stocks, une réduction des captures, une perte économique pour les pêcheurs, donc une activité de maintenance difficile pour certains navires, des suppressions d'emplois et une baisse des exportations.

En **cas d'accord**, le Royaume-Uni restera engagé vis-à-vis de la PCP pendant la période de transition, qui est censée s'étendre de mars 2019 à décembre 2020. Le Royaume-Uni ne participera pas aux institutions et aux structures de gouvernance de l'UE, mais sera consulté sur des questions telles

que les quotas. Les négociateurs sont censés trouver un accord sur les futures relations entre le Royaume-Uni et l'UE en matière de pêche avant juillet 2019, sous le titre « Accord de libre-échange ». Des droits de douane ou des quotas pourraient s'appliquer à (certaines) exportations de poisson du Royaume-Uni vers l'UE.

En **cas de rejet de l'accord** en 2019, ce scénario ne s'appliquera pas et les conséquences seront particulièrement préjudiciables pour les communautés côtières. Par ailleurs, il se peut que le Royaume-Uni ne continue pas à appliquer la division des quotas décidée lors du Conseil de décembre 2018. Dès lors, il conviendra de procéder à une nouvelle répartition des quotas de pêche entre l'UE, la Norvège et le Royaume-Uni, afin de réglementer l'accès aux eaux, et de fixer les principes des accords annuels sur la gestion des pêches. Le droit international continuera toutefois à régir ces relations. Les documents juridiques les plus pertinents pour la pêche seront la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS) et l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons. L'UNCLOS confère à l'État côtier la souveraineté dans sa propre zone économique exclusive (ZEE).

Le 23 janvier 2019, la Commission européenne a adopté **deux propositions de mesures d'urgence** visant à atténuer l'impact d'un rejet de l'accord du Brexit sur les pêcheries européennes soumises à la procédure de codécision :

- La [première proposition](#) vise à permettre aux pêcheurs et aux exploitants des États membres de l'UE de recevoir une indemnisation au titre du **Fonds européen de la pêche et de la mer** pour l'arrêt temporaire des activités de pêche.
- La [deuxième proposition](#) modifie le **règlement relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes**. L'objectif de cette proposition est de faire en sorte que l'UE soit en mesure d'accorder aux navires britanniques l'accès aux eaux communautaires jusqu'à fin 2019, à condition que les navires communautaires aient également accès aux eaux britanniques en retour. Cette proposition s'appuie sur l'accord du Conseil « Agriculture et pêche » des 17 et 18 décembre 2018 concernant les possibilités de pêche pour 2019.

2.2. Environnement marin et planification de l'espace maritime

La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne mettra fin à l'application sur son territoire d'importants règlements, notamment des directives telles que :

- Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin (2008/56/CE) et Habitats (92/43/CEE, Natura 2000). Ces directives ont des conséquences très importantes pour la définition des zones protégées dans les eaux marines, et donc pour la planification de l'espace maritime
- Directive sur la planification de l'espace maritime (2014/89/CE), qui impose aux États membres de l'UE l'obligation d'adopter des plans d'aménagement de l'espace marin et de mettre en œuvre des exigences communes en la matière

Le Brexit pourrait potentiellement entraîner une discontinuité dans la mise en œuvre des objectifs de ces directives et donc dans celle des exigences relatives à la définition de l'utilisation de l'espace marin dans les eaux partagées en Atlantique, mer du Nord et Manche.

Dans le cadre de la directive de l'UE sur la planification de l'espace maritime, par exemple, le Royaume-Uni n'aurait pas à mettre en œuvre des exigences communes pour éviter les conflits d'utilisation dans les eaux partagées. Cela pourrait avoir des répercussions indirectes sur l'ensemble des activités maritimes, y compris les énergies renouvelables marines et la pêche.

3. Répercussions du Brexit sur la connectivité régionale

Les liaisons de transport entre les régions du Royaume-Uni et l'UE27 sont denses et multimodales (transports maritime, aérien, routier et ferroviaire). De nouvelles barrières tarifaires et non tarifaires pourraient provoquer des congestions et occasionner des coûts supplémentaires liés au renforcement des contrôles aux frontières.

3.1. Répercussions sur les transports et la connectivité régionale

3.1.1. Impact sur les transports et les ports

L'évolution des liaisons commerciales entraînera une réorientation des flux entre le Royaume-Uni et les régions de l'UE et nécessitera des investissements dans les ports pour développer les contrôles aux frontières. Plusieurs ports européens ont déjà mis en place une formation à l'intention des douaniers, et le Royaume-Uni prévoit également d'importantes perturbations du trafic sur la route de Douvres. À titre d'exemple, le Conseil régional de Bretagne a prévu d'investir 1,8 million d'euros dans des infrastructures temporaires, ainsi que 800 000 euros à Roscoff et 1 million d'euros à Saint-Malo destinés à accueillir de nouveaux vétérinaires et douaniers.

L'aviation est également importante en termes de commerce et de tourisme. **En cas d'accord**, l'aviation sera incluse dans le deuxième pilier de l'accord. **Un rejet de l'accord** aurait des conséquences très préjudiciables, car cela impliquerait potentiellement la suppression de l'accès au ciel unique européen. La Commission européenne a adopté **deux mesures d'urgence** visant à assurer le trafic aérien et la connectivité de base entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Pour plus d'informations, lire la note de la CRPM « [CRPM et Aviation : Prêts pour le décollage](#) ».

3.1.2. Cartes RTE-T

Le Brexit remet en cause la participation du Royaume-Uni à la gouvernance du RTE-T et l'avenir du corridor mer du Nord-Méditerranée reliant l'Irlande et le Royaume-Uni au continent par Calais (Région Hauts-de-France).

Afin de maintenir la connexion de l'Irlande avec le continent en cas de rejet de l'accord, la Commission européenne a publié le 1er août 2018 une proposition visant à réaligner le corridor Mer du Nord/Méditerranée en créant une nouvelle section maritime entre trois ports continentaux de ce corridor (Zeebruges/Anvers/Rotterdam) et Dublin et Cork (Irlande).

Le Parlement européen a voté le 10 janvier 2019 sur un **rapport de la députée européenne Karima Delli**. Outre la proposition initiale de la DG MOVE, ce rapport comprend :

- Ports du **Havre, de Calais, de Dunkerque, de Terneuzen et de Gand** dans la nouvelle section maritime proposée par la Commission ;
- 2 nouvelles sections reliant **l'Irlande au corridor atlantique** :
 - o Dublin/Cork/Brest/Roscoff/Saint-Nazaire/Nantes/Tours. Cette proposition vise à faire passer Brest-Roscoff du réseau global au réseau central ;
 - o Shannon Foynes / Dublin / Rosslare / Waterford / Cork / Brest / Roscoff / Saint-Malo / Cherbourg / Boulogne / Caen / Le Havre / Rouen / Paris. Cette proposition intègre le port du réseau central de Shannon Foynes, et fait passer les ports de Rosslare et Waterford (Irlande), et de Brest, Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg, Caen et Boulogne (France) du réseau global au réseau central. Il crée également une nouvelle connexion avec le corridor Mer du Nord/Méditerranée au Havre.
- La création d'un fonds d'ajustement d'urgence complémentaire au MIE pour atténuer l'impact du Brexit en aidant les acteurs du transport et les autorités locales à établir à l'avance de

nouvelles liaisons de fret maritime et faciliter le **passage de la frontière** entre l'Union et le Royaume-Uni pour les marchandises et les personnes.

Le 30 janvier, le Comité des représentants permanents (Coreper) a adopté une position visant à ouvrir des négociations avec le colégislateur. Le mandat du Conseil apporte les modifications suivantes à la proposition initiale de la Commission :

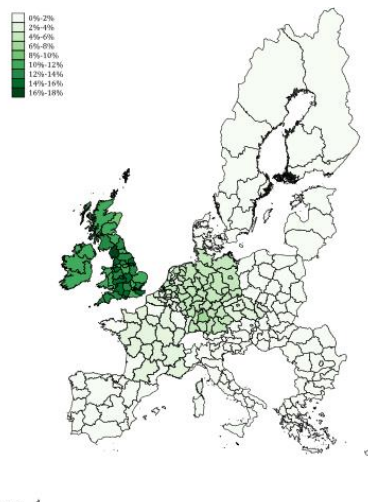
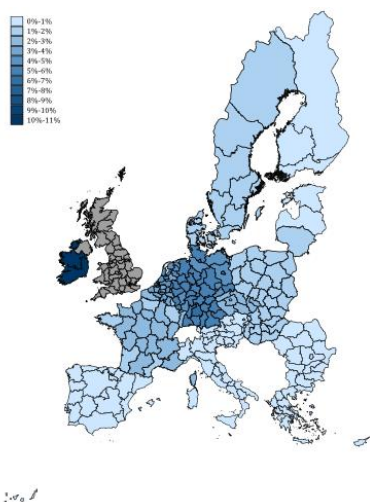
- Il ajoute les ports du Havre, d'Amsterdam et de Gand-Terneuzen (le port de la mer du Nord) ;
- Il intègre 2 types d'investissements éligibles pour la période de programmation actuelle (2014-2020) du MIE : les investissements destinés aux contrôles aux frontières et à la sécurité. Il ajoute les ports du **Havre, d'Amsterdam et de Gand-Terneuzen** ;
- Il établit un **fonds d'ajustement d'urgence** qui complète le MIE pour les investissements destinés aux contrôles aux frontières et à la sécurité après le Brexit.

Lors des trilogues du 7 février, les institutions de l'UE ont convenu de financer le fonds d'ajustement d'urgence qui complète le MIE. Les ports du réseau global ne seraient pas éligibles, mais pourraient néanmoins bénéficier de fonds pour les contrôles de sécurité et les contrôles aux frontières dans le cadre du MIE en cas de **rejet de l'accord** sur le Brexit². Ces dernières sommes seraient toutefois assorties d'incertitudes. Le 7 mars, des trilogues discuteront des sections proposées par le Parlement européen. Le résultat le plus probable sera l'ajout du Havre, de Gand, d'Amsterdam, de Calais et de Dunkerque, puisque Brest, Roscoff, St-Malo et Cherbourg font actuellement partie de ce réseau global. Le Secrétariat général tiendra régulièrement les régions membres de la CRPM informées de l'évolution de la situation.

4. Autres questions

4.1. Commerce

Les régions de la CRPM entretiennent des liens économiques forts avec le Royaume-Uni. En cas d'accord, les négociateurs ont convenu d'avoir une relation commerciale sur les marchandises aussi étroite que possible. De récentes études ont examiné l'impact d'un Brexit sans accord, par exemple « [The continental divide? Economic exposure to Brexit in regions and countries on both sides of The Channel](#) » (octobre 2017), qui dresse la carte des régions les plus touchées en cas de rejet de l'accord sur le Brexit (voir ci-dessous).



² [Agence Europe](#) 8 février 2019

En cas de « no-deal », personne ne sait si et comment les marchandises traverseront la frontière vers le Royaume-Uni. Les règles commerciales de l'Organisation mondiale du commerce s'appliqueront. Ce changement affectera profondément de nombreux secteurs qui dépendent des échanges entre le Royaume-Uni et l'Espace économique européen (EEE), en particulier les PME qui n'ont aucune expérience des échanges avec des pays et entreprises non membres de l'UE. Les chaînes de valeur dans le secteur manufacturier subiront des changements et les entreprises déménageront, ce qui aura des répercussions sur l'emploi et la vie des gens.

4.2. Recherche, éducation et innovation

Le financement communautaire des universités britanniques est estimé à 1 milliard d'euros (Erasmus+, H2020, INTERREG, etc.). Ces sources de financement permettent aux universités de nouer des partenariats, de financer leur personnel et d'investir dans la recherche et l'innovation. **En l'absence d'accord**, le Royaume-Uni ne bénéficiera plus de ces programmes. Le retrait du Royaume-Uni des programmes de coopération en matière de recherche et d'innovation serait également préjudiciable aux régions membres de la CRPM dont les universités entretiennent une collaboration fructueuse avec des universités britanniques depuis de nombreuses années.

Les [mesures d'urgence](#) adoptées par la Commission européenne le 30 janvier 2019 veillent à ce que, dans un scénario d'absence d'accord, les étudiants et les stagiaires de l'UE et du Royaume-Uni participant à Erasmus+ au moment du retrait du Royaume-Uni puissent achever leurs études et continuer à recevoir les financements ou bourses appropriés.

5. Prochaines étapes

La CRPM, en particulier par le biais des Task Forces Brexit au sein de la CAA et de la CMN et de la Task Force Manche, continuera à suivre avec grand intérêt les évolutions concernant le départ du Royaume-Uni de l'Union européenne et ses conséquences sur les domaines politiques d'une importance capitale pour les membres de la CRPM. La CRPM a établi un dialogue structuré avec M. Barnier et son équipe qui sera bénéfique et continue d'exprimer ses messages sur la nécessité d'une plus grande coopération entre les régions et les États membres, sur les plans d'urgence et sur la nécessité de maintenir et développer la coopération existante entre les régions britanniques et européennes.

Elle accordera une attention particulière aux incidences du Brexit sur les futurs corridors RTE-T, la pêche et les programmes de coopération territoriale européenne impliquant le Royaume-Uni après 2020.



Personne à contacter : Elise Wattrelot, Policy Analyst/CRPM
Email : elise.wattrelot@crpm.org

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM) rassemble environ 160 Régions issues de 25 États de l'Union européenne et au-delà.

Représentant près de 200 millions de citoyens, la CRPM agit en faveur d'un développement plus équilibré du territoire européen.

Elle opère à la fois comme un *think tank* et un lobby pour les Régions. Son principal objectif se concentre sur la cohésion sociale, économique et territoriale, les politiques maritimes et l'accessibilité.

www.cpmr.org

CONTACT :

6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes (FR)
Tél. : + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Bruxelles (BE)
Tél. : +32 (0)2 612 17 00

Email : Secretariat@crpm.org ; Site Web : www.cpmr.org

Réf. : CRPMNTP190006