

**Union européenne - Brexit -
Entretien de Mme Nathalie Loiseau,
ministre chargée des affaires
européennes, avec l'hebdomadaire
"L'Obs"**

(Paris, 25 octobre 2018)

Q - Y a-t-il encore une chance de conclure un accord avec les Britanniques pour leur sortie de l'Union européenne ?

R - Cette décision n'est pas ce que nous souhaitions, mais c'est une décision démocratique que nous respectons. Nous voulons donc la mettre en oeuvre de la manière la plus ordonnée possible et en protégeant au mieux les intérêts des Européens. Nous nous sommes mis d'accord avec les Britanniques pour diviser la négociation en deux parties : d'abord se mettre d'accord sur la manière dont nous nous séparons, et ensuite écrire ensemble l'avenir de notre relation.

Sur l'accord de retrait, 90% du texte est agréé. Les 10% qui restent concernent les sujets les plus difficiles comme celui de la frontière irlandaise. Un bon accord est encore possible, mais il y a une urgence à avancer et conclure.

Q - Quelle est la limite ?

R - Le 29 mars 2019, les Britanniques doivent avoir ratifié cet accord par le biais de leur Parlement. Il en va de même pour le Parlement européen. Pour cela, il faut impérativement qu'avant la fin de l'année, la totalité de l'accord de retrait soit signé entre les Vingt-Sept et le Royaume-Uni. On s'approche donc de la fin du compte à rebours.

Pour l'instant, la balle est dans le camp des Britanniques. Nous avons fait des propositions pour régler la question irlandaise. C'est à eux de nous dire s'ils les acceptent.

Q - S'il y a un accord entre les Vingt-Sept et Londres sur les conditions de retrait, combien de temps restera-t-il pour négocier l'accord sur la relation future ?

R - Il restera le temps de la période de transition, du 30 mars 2019 au 31 décembre 2020. S'il y a un accord de retrait, le 30 mars 2019 le Royaume-Uni devient un Etat tiers mais un Etat qui continue, pendant la période de transition, à exister dans le marché unique et dans l'union douanière ; ainsi qu'à respecter les règles européennes. Cela donne le temps de négocier les détails de la relation future, même si nous avons besoin - et les parlementaires britanniques en ont autant besoin que nous - de connaître dès la fin de l'année ses grandes lignes.

Mais s'il n'y a pas d'accord de retrait, il n'y aura pas de période de transition.

Q - C'est le fameux scénario du "no deal". Quelles seraient les conséquences concrètes ?

R - Une absence d'accord signifie qu'au 30 mars les règles qui s'appliquent aux exportations britanniques, à la relation commerciale entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, sont les règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Ces règles existent. Nous les appliquons déjà avec tous les pays du monde avec lesquels nous n'avons pas d'accord de libre-échange.

Q - Lesquels par exemple ?

R - Certains pays d'Amérique latine, les Etats-Unis... Mais l'intensité des relations économiques entre le Royaume-Uni et l'Union européenne est telle aujourd'hui [le Royaume-Uni effectue ainsi 48% de ses exportations au sein de l'UE, NDLR] qu'il y aurait un fort effet de souffle si ce sont les règles de l'OMC qui étaient appliquées brutalement.

Q - Au cas où les règles de l'OMC s'appliquent, à combien s'élèveraient les droits de douane en moyenne ? On parle de 5%, c'est l'ordre de grandeur ?

R - Ils varient selon les produits, mais l'ordre de grandeur est bon.

Q - Il y aura aussi des conséquences sur la circulation des personnes ?

R - C'est la raison pour laquelle les Etats membres se préparent tous à prendre des mesures nationales ou coordonnées applicables en cas d'absence d'accord. C'est ce que fait la France. Nous présentons au Parlement actuellement un projet de loi d'habilitation à légiférer par ordonnance pour faire en sorte que la situation des Français du Royaume-Uni, la situation des citoyens britanniques en France, les conditions de circulation dans le tunnel sous la Manche ou encore l'arrivée en France des camions, soient les moins pénalisantes possibles à partir du 30 mars prochain.

Nous devons, par exemple, faire en sorte que lorsque des Français ont passé leur diplôme à Londres, Edimbourg ou Newcastle, travaillé là-bas, cotisé pour leur retraite et leur assurance-maladie, on prenne bien en compte cette période de leur vie s'ils reviennent en France. En cas d'absence d'accord et sans action de notre part, les diplômes et les qualifications professionnelles britanniques ne seraient plus reconnus, les droits à la retraite seraient différents. De la même manière, si nous ne faisons rien, les Britanniques qui résident en France seraient en situation irrégulière au 30 mars. Il est évidemment hors de question de les mettre dans cette situation de fragilité. Il en est de même, bien sûr, pour les citoyens français au Royaume-Uni, dans un esprit de réciprocité.

Q - Et pour les trains trans-Manche ?

R - Si nous ne prenions aucune mesure, Eurostar, qui est une société de droit anglais, n'aurait pas les certifications nécessaires pour opérer sur le territoire français. Par ailleurs, un conducteur britannique des trains sous la Manche n'aurait pas les certificats professionnels requis. Il est évidemment hors de question de laisser Eurostar dans l'incertitude. Il faut que le 30 mars au matin, les trains roulent dans tous les cas. Rien de tout cela n'est garanti si nous ne prenons pas des mesures législatives ou réglementaires nationales. Et nous sommes évidemment déterminés à les prendre.

Pour le moment, le projet de loi d'habilitation est un texte général. Nous ne savons pas encore à quel stade en sera la négociation au moment où le projet sera adopté par le Parlement. La situation est susceptible encore d'évoluer. Nous devons également avoir la certitude que, de la même manière que nous prenons des mesures nationales pour les Britanniques en France, Londres prend des mesures nationales en faveur des Européens au Royaume-Uni, dans un esprit de réciprocité. Il y aura un parallélisme des formes.

Q - Qu'est ce qui va se passer concrètement pour le transit de marchandises ? Au Royaume-Uni comme en France, des travaux ont commencé pour élargir les parkings. Faut-il s'attendre à des files de camions à Calais ?

R - Cette question doit être traitée, que nous ayons un accord de retrait ou pas. Même en cas d'accord, la relation future ne sera pas finalisée tout de suite. À ce jour, les Britanniques ont indiqué ne pas vouloir rester dans le marché unique ou durablement dans une union douanière. Ce qui signifie qu'il y aura des contrôles à l'entrée sur le territoire européen.

Et naturellement, la France est un point d'entrée important des marchandises britanniques. Mettre en place des contrôles nécessite du personnel et des infrastructures : 700 douaniers sont en cours de recrutement sur trois ans, essentiellement pour les Hauts-de-France et la Normandie.

Du côté des infrastructures, il faut des aires de stationnement, des lieux de contrôle, soit directement aux points d'entrée, soit dans des points de délestage plus loin sur le territoire si on veut éviter les embouteillages. Pour cela, il faut une dérogation de l'Union européenne et donc les mesures nationales dépendent aussi de mesures communautaires, prises par la Commission.

Q - Quels sont les produits qui risquent de nous manquer côté français ?

R - Il n'y a pas de risque de pénurie, mais il existe un risque de ralentissement de la fabrication d'un certain nombre de produits, quand ils sont produits de part et d'autre de la Manche. La chaîne de production de certains médicaments, par exemple, est partagée entre le continent et le Royaume-Uni. Il y a aussi un cas bien connu qui est celui d'Airbus dont les ailes d'avion sont fabriquées au Royaume-Uni. Cela ne veut pas dire que les produits ne passeraient plus, mais il faut que les entreprises s'organisent pour maintenir la fluidité de leur chaîne de production et que nous trouvions des solutions pour que ces contrôles frontaliers ne constituent

pas un obstacle insurmontable.

Grâce au marché unique, ces entreprises ont pris l'habitude de produire un flux tendu sans stock parce que les marchandises circulaient sans contrôle, très vite, entre le continent et le Royaume-Uni. Il y a évidemment une part de la préparation qui relève des entreprises. Cela nous montre d'ailleurs en creux tout ce que nous apportent l'Europe et le marché unique.

Q - Le Royaume-Uni est le pays avec lequel nous avons le plus gros excédent commercial. Quel est le risque pour les entreprises exportatrices françaises ?

R - Nous faisons tout pour avoir un bon accord de retrait et une relation future de bonne qualité, mais nous avons à l'esprit que le Brexit, quoi que nous fassions, entraînera un certain degré de dégradation des relations. Il n'y a aucune valeur ajoutée à espérer voir un Etat membre devenir un Etat tiers. Il faut le dire et le répéter, car certains pourraient être tentés de dire : "Après tout, qu'ils partent, cela ne changera pas grand-chose." Non ! Ce sera moins bien ! Cela étant, si nous mettons en place la relation future de qualité que nous souhaitons, il n'y a aucune raison de penser que les exportations françaises vers le Royaume-Uni puissent diminuer. Plus nous restons proches de la situation actuelle, mieux nous nous porterons. S'il n'y a pas d'accord de retrait, il y aura forcément une période d'adaptation, même si nous nous employons à atténuer le choc. Ensuite, des accords seront signés entre l'Union européenne et le Royaume-Uni pour organiser nos échanges.

Q - Y a-t-il aujourd'hui une grosse inquiétude des entreprises ?

R - Nous faisons en sorte de les informer, de leur présenter les différents scénarios, c'est notre responsabilité. Certaines entreprises qui avaient leur siège à Londres ont choisi d'avoir une branche sur le continent. Je pense en particulier à un certain nombre d'établissements financiers. Le Royaume-Uni a, en effet, choisi de sortir du marché unique. Cela signifie que les établissements financiers britanniques ne dépendront plus d'un organe de supervision européen. Ils perdent donc le passeport européen pour les services financiers. Ils le savent et un certain nombre d'établissements ont choisi d'avoir des succursales ou des branches en Europe continentale pour pouvoir continuer de travailler.

La période que nous connaissons crée un certain degré d'incertitude, c'est certain, notamment pour les investissements au Royaume-Uni. Nous devons donc donner de la visibilité et en même temps préparer toutes les options.

Q - Il faudra aussi trouver une solution sur la question épineuse de la pêche. Difficile apparemment ?

R - Tout accord sur la relation future doit traiter ce volet. Nous souhaitons que les pêcheurs européens continuent à avoir accès aux eaux britanniques. La pêche en eaux britanniques représente près de 30% de l'activité des pêcheurs irlandais et français et plus de 40% de celle des pêcheurs néerlandais. Mais les deux tiers des produits de la mer britanniques sont vendus dans le marché unique, et je suis certaine que cet accès a de la valeur pour Londres.

Q - La question du permis de conduire est souvent posée. Un Britannique pourra-t-il encore conduire en France et vice-versa, en cas d'absence d'accord ?

R - Jusqu'à présent, un Britannique possédait un permis européen. Ce ne sera plus le cas le 30 mars. Mais, je le redis, nous pourrions décider de mesures temporaires pour permettre qu'une sortie brutale se fasse de la manière la moins pénalisante possible. Un Britannique pourra alors encore conduire en France ! Il faudra aussi passer des accords bilatéraux avec les Britanniques, pour que ce soit réciproque.

Mais pour le Royaume-Uni, cela représentera un très grand nombre d'accords sur un très grand nombre de sujets, avec un très grand nombre de pays, à négocier et à signer s'il n'y avait pas d'accord avec l'Union européenne. Et aujourd'hui, il n'est pas possible d'anticiper cela puisque nous ne pouvons pas signer d'accords bilatéraux avec Londres sur des sujets qui relèvent du droit communautaire, le Royaume-Uni étant encore un Etat membre ! D'où l'importance du projet de loi d'habilitation pour pouvoir faire le nécessaire rapidement en cas d'absence d'accord.

Q - Dans les médias britanniques, revient souvent la question du trafic aérien. Les aéroports britanniques seront-ils bloqués en cas de "no deal" ?

R - Aucune compagnie aérienne ne prendra le risque de faire décoller un avion sans être totalement couverte sur le plan juridique. Et aujourd'hui le Royaume-Uni est dans un régime juridique sur le trafic aérien qui s'appelle "Ciel unique", qui est celui du trafic aérien européen. S'il y a un Brexit sans accord, le Royaume-Uni sort du régime "Ciel unique".

C'est une compétence européenne communautaire, donc c'est à la Commission de prendre ses propres mesures d'urgence pour éviter que plus un avion ne décolle le 30 mars. La Commission est en train de préparer des plans de contingence. S'il y avait un accord de retrait, nous aurions tout le temps de la transition pour nous préparer, et parmi les accords sur la relation future, il y en aurait évidemment un sur le trafic aérien. Dans tous les cas, rassurez-vous, il n'y aura pas de chaos dans le ciel européen le 30 mars 2019.

Q - Y-a-t-il d'autres domaines sur lesquels la Commission prépare des "plans de contingence" ?

R - Il lui revient de travailler sur la continuité de la mise en oeuvre des contrats - tous les contrats signés et en cours d'exécution entre des entreprises européennes et des entreprises britanniques - par exemple.

Q - Que se passera-t-il concrètement au Parlement européen le 30 mars ? Les députés européens britanniques font leurs valises et rentrent chez eux ?

R - Il n'y aura pas d'élections européennes au Royaume-Uni. La répartition d'une partie des sièges laissés vacants par les députés européens britanniques a déjà été faite. Il y aura moins de députés européens dans le prochain Parlement que dans ce Parlement-ci [les élections européennes se dérouleront le 26 mai 2019, NDLR]. Tous les sièges laissés vacants ne seront pas compensés, mais une partie sera redistribuée pour procéder à un rééquilibrage du nombre de sièges par pays en fonction de son poids démographique. La dernière répartition avait été faite de manière très discutable. Nous l'avions d'ailleurs contestée parce que nous étions moins bien représentés que ce que notre poids démographique peut justifier et nous avons obtenu cinq sièges supplémentaires de parlementaires européens pour la France.

Q - Le commissaire britannique s'en ira aussi ?

R - Julian King terminera son mandat de commissaire, mais il n'y aura pas de nouveau commissaire britannique dans la nouvelle Commission. Je précise que Julian King s'occupe de la lutte contre le terrorisme et qu'il effectue un remarquable travail.

Q - Quid des fonctionnaires britanniques à la Commission ?

R - C'est à la Commission de décider. Et Jean-Claude Juncker a indiqué que ceux qui voudraient rester le pouvaient. Mais aucun nouveau fonctionnaire britannique ne sera recruté. La question qui se pose pour ceux qui restent, c'est le type de responsabilité qui pourra leur être confié. Il n'est pas évident qu'ils fassent demain des carrières qui les amènent au plus haut niveau. Mais un certain nombre d'entre eux ont pris une autre nationalité, européenne.

Q - Combien de Britanniques ont demandé la nationalité française ?

R - Les chiffres sont en cours de consolidation. Nous observons une accélération du nombre de demandes de naturalisation dans les 17 départements où les Britanniques sont les plus concentrés en France : en Île-de-France, en Normandie et dans le Sud-Ouest.

Q - Il y a deux domaines dans lesquels les Britanniques ont manifesté leur intention de rester : Erasmus et Horizon 2020, le programme de recherche et d'innovation. Est-ce possible ?

R - Oui, un Etat tiers peut faire partie d'Erasmus. C'est le cas de la Suisse, de la Turquie... Donc cela peut être le cas du Royaume-Uni demain. Dans nos universités, tout le monde en a envie. C'est à la Commission de faire le nécessaire pour que les bourses soient mobilisables de part et d'autre, jusqu'à ce qu'un nouvel accord soit signé.

C'est la même chose pour Horizon 2020 : les Britanniques veulent continuer à en faire partie. Cela n'est pas surprenant puisqu'ils en sont les premiers bénéficiaires aujourd'hui. Mais cette future participation fera partie d'une négociation d'ensemble et bien sûr elle implique une contribution financière.

Q - A propos de finances, cet aspect de l'accord de retrait est-il réglé ? Comment cela va-t-il se passer ?

R - Les Britanniques doivent tenir les engagements financiers qu'ils ont pris au titre du budget actuel 2014-2020. C'est ce sur quoi nous nous sommes mis d'accord et cela nous mène jusqu'à la fin de la période de transition. S'ils ne le faisaient pas, ils feraient l'objet de recours devant la Cour de justice de l'Union européenne. La signature du Royaume-Uni dans ses engagements internationaux a de la valeur, elle sera respectée. Elle est aussi la contrepartie de versements qui continueront à être faits au Royaume-Uni au titre de la politique agricole commune ou du financement de leurs universités jusqu'à fin 2020.

Q - Quelle est la probabilité d'un accord, selon vous ?

R - Je n'ai pas de boule de cristal ! Nous le souhaitons fortement et il y aurait pour les Britanniques de très lourds inconvénients à une absence d'accord. Si nous sommes rationnels, il va y avoir un accord. Mais ce ne pourra être le cas que dans le respect des principes fondateurs de l'Union européenne.

Q - Le contrôle sur l'immigration et la libre circulation des personnes reviennent sans cesse dans le débat britannique. Y a-t-il une solution possible tenant compte de cela ?

R - Rejeter la libre circulation des personnes, c'est tourner le dos au marché unique. C'est l'un des défauts du "plan Chequers" de Theresa May de prendre certains bénéfices du marché unique sans en accepter toute la logique. Nous ne pouvons pas accepter le marché unique à la carte et aucun Etat membre ne bouge sur ce point. Les Vingt-Sept sont d'accord./.