

Les Rencontres de Presbourg

Table ronde sur le Brexit

Cette semaine va être cruciale pour l'Europe et le Royaume Uni !

Le 10 avril, un Conseil européen se réunit en urgence pour envisager une dernière fois un report du Brexit, à supposer que T. May ait mandat pour le demander et que les 27 Etats membres soient unanimes à l'accorder...

Sinon le 12 avril représenterait la sortie sèche du Royaume-Uni, qui deviendrait Etat tiers à l'UE avec toutes les conséquences économiques et logistiques à la clef. Dans tous les cas, le flou demeure sur les conditions futures des échanges entre UE et UK... et les opérateurs économiques craignent l'incertitude plus que tout.

Le secteur automobile, en particulier, doit gérer le risque du Brexit : quelles sont les menaces et les opportunités ; comment s'y est-il préparé ?

Sommaire

Ouverture	2
Etat des lieux et contexte des négociations	3
Impact et conséquences pour l'industrie en France	5
Table ronde	7
Questions-réponses	13
Conclusion	18

Ouverture

Christian PEUGEOT

Président du CCFA

Bonjour à tous. Je suis ravi de vous accueillir dans les locaux du CCFA. Nous inaugurons aujourd'hui une série d'échanges, les Rencontres de Presbourg, en abordant un thème d'actualité. Nous nous trouvons en effet à quelques jours d'un éventuel Brexit. Ce sujet intéresse fortement l'industrie automobile et les constructeurs français. Je laisse la parole à une table ronde de grande qualité et je remercie tous nos intervenants pour leur présence.

Etat des lieux et contexte des négociations

Oriel PETRY

Director Trade and Investment France, Ambassade du Royaume-Uni à Paris

Depuis 1973, le Royaume-Uni a créé, avec les autres Etats membres, l'Union européenne qui est devenue la cinquième économie du monde. Il a contribué à définir les politiques clés de l'Union, que ce soit les règles du marché unique ou celles relatives à la protection des données. Il se joindra aussi à la célébration des 75 ans du Débarquement en Normandie et de la libération de Paris, des événements qui ont contribué à la création de la Communauté européenne en 1956.

En juin 2016, les citoyens britanniques ont voté à une faible majorité la sortie de l'Union européenne. Voilà deux ans, Theresa May a déclenché l'article 50, le processus introduit par le Traité de Lisbonne permettant à un Etat membre de quitter l'Union. La date de cette sortie est passée voilà dix jours et nous sommes aujourd'hui à la veille d'un Conseil européen extraordinaire visant à déterminer la façon dont les 27 Etats membres souhaitent aborder la demande du Royaume-Uni.

Les derniers mois ont démontré combien cette décision de Brexit se révèle difficile à la fois pour le Royaume-Uni, son gouvernement et ses députés, mais aussi pour l'Union européenne. Il n'est pas évident de revenir sur 46 ans d'intégration et il importe de trouver ensemble la meilleure façon possible de le faire. Le gouvernement britannique souhaite encore sincèrement quitter l'Union de façon ordonnée. Au cours des derniers jours, le premier ministre a mené des pourparlers avec le chef de l'opposition, Jeremy Corbyn, pour tenter de trouver un compromis que le Parlement pourrait soutenir. Elle est, en ce moment même, en route pour Berlin afin de rencontrer Angela Merkel. Ce soir, elle sera en France pour un rendez-vous avec le Président Macron. Ces démarches visent à s'assurer que le Royaume-Uni ne quittera pas l'Union sans accord vendredi prochain. Les députés partagent cette position, puisqu'ils ont voté, hier soir, une loi en ce sens.

A défaut d'accord, les conséquences risquent d'être terribles pour l'économie du Royaume-Uni, comme pour celle de la France et des autres Etats membres. La compétitivité mondiale du secteur automobile et d'autres secteurs dépend de la fluidité des frontières, des chaînes intégrées et de l'expertise paneuropéenne. Le gouvernement britannique le sait et le comprend. Nous proposons donc, pour le futur partenariat entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, un *Facilitated Customs Arrangement*.

Malgré toutes les démarches politiques menées à Westminster, le Royaume-Uni est resté, au cours des derniers mois, ouvert, pragmatique et propice aux affaires, comme il l'a toujours été. Nos chiffres s'avèrent d'ailleurs positifs. Le Royaume-Uni reste le premier marché d'Europe en termes d'investissements. L'équipe de notre Ambassade a même dépassé ses objectifs en la matière l'an dernier. Des entreprises automobiles comme Toyota, Aston Martin ou Peugeot ont décidé d'investir au Royaume-Uni au cours des deux dernières années. Notre taux de chômage s'est établi à 3,9 % et, depuis 2010, nous avons créé plus de 1 000 emplois par jour, soit 3,5 millions d'emplois. Pour le gouvernement britannique, le secteur automobile présente une grande importance. Nous avons publié un accord entre le gouvernement et l'industrie pour promouvoir les véhicules autonomes, hybrides et électriques, avec des investissements de plus d'un milliard de livres.

Je ne nie pas que le Brexit crée de l'incertitude et je sais que les entreprises comme les vôtres détestent l'incertitude, mais il me paraît important de replacer la politique dans un contexte plus large. A la veille du Conseil européen extraordinaire, nous devons prendre une position stratégique. Les impacts ne seront pas défavorables que pour le Royaume-Uni. L'excédent commercial du secteur automobile français avec le Royaume-Uni est large. Dans un tel monde, les Européens doivent rester forts ensemble. Nous

avons besoin de plus de déclarations comme celles de M. Varadkar durant le week-end pour éviter le « no deal » ou celles de M. Tusk en faveur d'une « flexextension ». Il est de l'intérêt de tous d'éviter un « no deal ».

Nous avons engagé un processus pour participer aux élections européennes et il est possible que nous élisions des députés à Bruxelles. Le Royaume-Uni constitue encore un partenaire fort de la France dans le secteur automobile comme dans d'autres secteurs et souhaite trouver un accord et un partenariat pour préserver la compétitivité du marché européen.

Impact et conséquences pour l'industrie en France

Hugues de FRANCLIEU

Chef du bureau de la politique commerciale et du soutien à l'export, DGE, ministère de l'Economie et des Finances

Je tiens tout d'abord à remercier le CCFA pour son invitation. Nous nous trouvons dans un contexte de forte incertitude. Cette semaine se révélera cruciale ; elle sera ponctuée de jalons et peut-être de rebondissements jusqu'à vendredi, qui reste, pour l'instant, la date de sortie du Royaume-Uni dans le cadre d'un hard Brexit.

Dans ce contexte un peu particulier, il est difficile pour les opérateurs économiques de se positionner. Deux attitudes sont possibles. La première consiste à faire le dos rond en pensant que le Brexit pourrait ne pas se produire. Cette attitude est cependant risquée. La deuxième option consiste à se préparer. Le gouvernement recommande, face à cette incertitude, de se préparer au pire scénario.

Dans un cas de hard Brexit, le Royaume-Uni quitterait l'union douanière et le marché intérieur de manière brutale et sans transition. Ce départ signerait la fin de la libre-circulation, de la reconnaissance mutuelle et de tout ce qui fait le marché commun. Cette situation est particulièrement délicate pour les secteurs dont les chaînes de valeur sont très intégrées de part et d'autre de la Manche, comme l'automobile, l'industrie agroalimentaire, l'aéronautique ou la pharmacie.

Le Royaume-Uni représente notre premier excédent commercial bilatéral. Le pays est également très dépendant vis-à-vis du marché européen. Selon les prévisions macroéconomiques, l'impact sur le PIB serait élevé pour le Royaume-Uni, de l'ordre de 3 à 6 points de PIB à horizon 2030. Il serait en revanche plus limité pour la France et l'Union européenne, entre 0 et 0,5 point de PIB. Au niveau microéconomique, toutefois, la situation se révèle plus contrastée et plus délicate, compte tenu de cette intégration.

Le hard Brexit se traduirait par le rétablissement de barrières tarifaires et de formalités réglementaires. S'agissant des droits de douane, le Royaume-Uni a publié le mois dernier une liste tarifaire pour les produits à l'importation qui prévoit d'appliquer des droits de douane nuls sur 87 % des importations. Or les véhicules automobiles font partie des 13 % de produits sur lesquels des droits de douane seront restaurés, contrairement aux équipements. Ces droits, appliqués en cas de sortie sèche du Royaume-Uni, atteindraient 10 %. Ce même tarif serait pratiqué par les pays européens vis-à-vis des véhicules britanniques, comme il l'est aujourd'hui à l'égard des véhicules de pays tiers.

Ce rétablissement aurait un effet prix. Les producteurs pourraient répercuter ces droits de douane en comprimant leurs marges, mais dans ce secteur extrêmement concurrentiel, la démarche me semble difficile. Ils pourraient également les répercuter sur le prix. Là encore, cependant, cette option paraît compliquée, en particulier sur le segment moyenne gamme.

La barrière réglementaire est moins tangible que les droits de douane, mais elle se révèle tout aussi importante. Elle suppose des formalités auxquelles nous n'étions pas habitués jusqu'à présent à l'égard d'un pays européen. Dans le secteur automobile, la certification unique pour le marché européen prendrait fin. Au lendemain du Brexit, l'autorité compétente britannique ne sera plus un certificateur européen, mais deviendra un certificateur national. Si vous importez des véhicules depuis le marché britannique sur le marché européen, la certification de type devra être réalisée dans un Etat membre de l'Union européenne et non auprès du certificateur britannique. Cette double certification,

qui n'était pas prévue jusqu'à présent, a été autorisée par un règlement adopté le 8 janvier dernier.

Face à ces changements, le gouvernement a présenté un plan de sensibilisation des entreprises pour les aider à se préparer. Nous recommandons une démarche en trois temps : la réalisation d'un autodiagnostic pour identifier les impacts à votre niveau, puis la définition des mesures à prendre et enfin leur mise en œuvre. Les grands constructeurs ont déjà pris un certain nombre de mesures. L'enjeu peut se révéler plus sensible pour les PME. Les petites et moyennes entreprises n'ont pas forcément conscience que le Brexit aura un impact pour elles et n'ont pas toujours les moyens de s'y préparer. Cette étape s'avère néanmoins très importante. Le fait de ne pas se préparer pourrait en effet les mettre en danger.

En tant que fédération professionnelle et constructeurs, je vous invite à relayer le message du gouvernement auprès de vos fournisseurs et clients, car même s'ils ne commercent pas directement avec le Royaume-Uni, ils peuvent subir des impacts indirects. La préparation au Brexit est l'affaire de tous. Nous publions des questions-réponses et des supports en ligne pour aider les entreprises dans leurs démarches, et chaque ministère dispose d'une adresse de contact sur le Brexit.

Il ne faut pas oublier non plus les impacts immatériels sur la propriété intellectuelle, les données, les contrats, etc. Les secteurs très intégrés connaissent des problématiques assez diversifiées et assez larges qui vont au-delà des simples enjeux tarifaires et réglementaires. Nous sommes à votre disposition pour répondre à toute question et vous conseiller. Pour autant, nous n'avons pas une visibilité totale sur les mesures prises par le Royaume-Uni vis-à-vis des importateurs. Ainsi, le niveau des droits de douane annoncé par le gouvernement doit encore être confirmé par le Parlement. Le Conseil européen de demain nous éclairera aussi sur la date de sortie et les modalités du Brexit.

Table ronde

Participent à la table ronde :

Oriel PETRY, *Director Trade and Investment France, Ambassade du Royaume-Uni à Paris*

Jean-Louis BOURLANGES, *Député des Hauts de Seine, ancien député européen, Président de la commission spéciale sur le Brexit de l'Assemblée nationale*

Hugues de FRANCLIEU, *Chef du bureau de la politique commerciale et du soutien à l'export, DGE, ministère de l'Economie et des Finances*

Gaëtan TOULEMONDE, *Analyste du secteur automobile à la Deutsche Bank*

Marc MORTUREUX, *Directeur général de la Plateforme automobile*

La table ronde est animée par Alex TAYLOR, *journaliste*.

Alex TAYLOR

Quels sont les effets du Brexit sur l'industrie automobile ?

Gaëtan TOULEMONDE

Les dix prochaines années constitueront sans doute un vrai challenge pour l'industrie automobile entre le Brexit, les émissions de CO₂, la guerre entre Trump et le reste du monde sur les taxes à l'importation, le diesel, etc.

Le marché britannique représente 2,4 millions de véhicules immatriculés par an, soit 17 % du marché européen. 1,8 million de véhicules sont importés et 700 000 véhicules sont exportés. Les taxes à l'importation joueront donc des deux côtés. En additionnant tout cela, nous arrivons à 5 milliards d'euros. Au Royaume-Uni, les constructeurs européens détiennent 60 % des parts de marché. L'impact du Brexit correspondrait donc, pour eux, à 60 % de 5 milliards. Les résultats d'exploitation cumulés des constructeurs européens représentent 50 milliards d'euros. L'impact direct du Brexit s'élèverait ainsi à 5 % de leurs résultats d'exploitation.

Il faut ajouter à cela les impacts indirects. Dans cette industrie, l'élasticité prix est estimée à un pour un. Si les taxes à l'importation se traduisent par une augmentation des prix, elles entraîneront aussi une baisse de la demande équivalente. Si les prix progressent de 10 %, la demande reculera donc de 10 %. Or la rentabilité marginale s'élève à 20 %. La plupart des observateurs pensent que la livre sterling baissera de 10 % par rapport à l'euro. Le Royaume-Uni importe pour 30 milliards d'euros de véhicules neufs sur lesquels il faudra appliquer cette dévaluation de la monnaie. Ces différents éléments ne s'additionnent pas, mais ils vous donnent quand même quelques ordres de grandeur et démontrent l'importance du sujet pour le secteur.

Dans ce contexte, les deux constructeurs français s'en sortent néanmoins relativement mieux que les autres. Les impacts négatifs représenteraient entre 100 et 200 millions d'euros pour Renault et le double pour PSA. Pour Jaguar Land Rover, l'impact négatif atteindrait 800 millions d'euros. Le Brexit fera des vainqueurs et des perdants, mais je pense que les deux constructeurs français sont mieux placés que d'autres pour tirer leur épingle du jeu.

Alex TAYLOR

Quelle est votre analyse sur le commerce ?

Marc MORTUREUX

Ces chiffres me semblent extrêmement parlants. L'industrie automobile s'est plutôt bien préparée par rapport à d'autres secteurs. Nous avons bien anticipé, mais nous restons quand même très inquiets. Il existe une interaction extrêmement forte entre l'industrie automobile britannique et le reste du continent. Ainsi, 1 000 camions passent la frontière chaque jour pour alimenter les usines implantées au Royaume-Uni.

Au-delà des droits de douane, il ne faut pas omettre les difficultés pratiques. Deux minutes d'attente supplémentaires pour un camion créent 27 kilomètres de bouchon. Nous pourrions donc être très rapidement confrontés à l'impossibilité de livrer alors que nous travaillons à flux tendu. Des dispositions ont été prises sur les aspects financiers et réglementaires, mais nous attendons maintenant la suite du processus.

Si un hard Brexit se produit le 12 avril, il faudra réaliser des pré-déclarations de douane. Nous avons obtenu l'engagement qu'aucun contrôle supplémentaire ne serait mis en place, mais nous ne saurons que le jour J si cette mesure est réellement appliquée. Nous avons anticipé le Brexit au 29 mars. Dans de nombreuses usines britanniques, des négociations avaient eu lieu avec les organisations syndicales pour prévoir des mises en congé durant les premiers jours d'avril. Ce décalage n'a pas permis de renégocier avec les organisations syndicales, mais il nous donne quelques jours supplémentaires pour mettre en place les systèmes informatiques nécessaires. Nous conserverons des inquiétudes tant que nous ne connaissons pas concrètement les conditions de déroulement du Brexit.

Les droits de douane vont effectivement renchérir les coûts des véhicules. A long terme, la logique voudrait que, peu à peu, les usines situées au Royaume-Uni servent prioritairement le marché britannique. Cette évolution prendra cependant du temps. En outre, 60 % des pièces et composants des véhicules fabriqués au Royaume-Uni viennent du continent. Reconstituer une *supply chain* relativement autonome se révèle extrêmement complexe. En tout état de cause, il restera donc des interactions fortes pendant un certain temps.

La difficulté que nous rencontrons dans l'industrie automobile vient du fait que le Brexit se cumule avec une série de vents contraires, dont les impacts sont préoccupants, notamment sur l'emploi. Notre industrie est confrontée à une transformation d'une ampleur qu'elle n'a jamais rencontrée depuis sa création.

Des engagements ont été pris pour faciliter cette transition, même dans une logique de « *no deal* ». L'industrie a cependant horreur de l'incertitude. D'ailleurs, l'incertitude qui règne depuis trois ans a eu des impacts lourds, avec des annonces spectaculaires pour l'industrie britannique. Nous serions favorables à un supplément de temps s'il existe une vraie perspective d'éviter un Brexit dur. En revanche, si nous n'avons guère d'espoir d'aboutir à un accord, il ne faut pas prolonger l'incertitude.

Alex TAYLOR

Croyez-vous à un hard Brexit ?

Jean-Louis BOURLANGES

Cette incertitude est faite de trois éléments. Elle vient tout d'abord de la complexification des problèmes économiques. Il est évident que l'industrie automobile sera totalement bouleversée par les problèmes énergétiques, le diesel ou l'arrivée de nouveaux acteurs. Le rapport entre les économies nationales et le reste du monde va profondément changer. Traditionnellement, on produisait quelque chose chez soi et on le vendait à l'extérieur. Il existait alors deux variables d'ajustement : le tarif et le taux de change. En cas de dévaluation, les importations devenaient plus coûteuses et leur volume se réduisait. A l'inverse, les exportations étaient facilitées et leurs ventes augmentaient. Or tel n'est plus le cas. Aujourd'hui, nous sommes entrés dans un système de production fractionnée de la valeur à tous les échelons de la planète. Même si nous développons plus de production

locale, les grands processus de production sont multinationaux. Nous ignorons donc les conséquences de cette rupture entre le Royaume-Uni et le reste de l'Union.

Il existe également une contradiction juridique. M. Giscard d'Estaing a rappelé récemment dans la presse qu'il avait tenu la plume pour l'article 50. Or cet article présente une grande faiblesse. L'inspiration était logique : il était admis qu'un pays pouvait partir. Les adversaires du Traité de Lisbonne qui affirment que les votes négatifs dans certains pays, comme les Pays-Bas ou la France n'ont pas été pris en compte, ignorent que ce texte introduit officiellement une possibilité qui était déjà admise implicitement. Lorsque M. Harold Wilson avait organisé son référendum pour confirmer ou infirmer l'adhésion du Royaume-Uni dans l'Union européenne, il avait été implicitement convenu entre tous les Etats membres que, si le vote était négatif, la sortie du Royaume-Uni ne serait pas entravée. L'idée était simple : le pays décidait de partir. Deux ans étaient prévus pour organiser les conditions de son départ et davantage pour aménager les relations ultérieures. La possibilité était même donnée de prolonger le délai d'un an supplémentaire à l'unanimité des Etats membres.

Néanmoins, la rédaction était fâcheuse sur un terme. L'alinéa 2 de l'article 50 précise que « *l'Etat membre qui décide de se retirer notifie son intention au Conseil européen* » alors qu'il aurait dû être écrit : « *notifie sa décision* ». La Cour de justice européenne a précisé que l'intention ne constitue pas une décision. Jusqu'à l'expiration du délai de deux ans, l'Etat qui souhaite partir peut donc revenir en arrière. Cette interprétation vide la période de transition de toute réalité, puisqu'à tout moment, Theresa May peut déclarer qu'elle reprend sa lettre d'intention et que le Royaume-Uni reste dans l'Union.

Nous nous trouvons donc dans une situation juridique totalement absurde. Si nous prolongeons le délai jusqu'au 20 juin, le Royaume-Uni pourrait, jusqu'à cette date, décider de rester. Or cette échéance se situe après les élections européennes prévues, au Royaume-Uni, le 23 mai. Les Britanniques seraient membres de l'Union sans députés européens. Ils ne participeraient donc pas à une institution fondamentale. Cette situation juridique me semble impossible à tenir, sauf à ce que nous ayons la certitude que les Britanniques quitteront l'Union après le 20 juin. Or sur la base de l'interprétation littérale de la Cour, qui contredit totalement l'inspiration de l'article 50, mais en respecte tout à fait la lettre, nous ne pouvons en être certains.

Tant que le Royaume-Uni est membre de l'Union, il devrait assumer l'ensemble de ses obligations et faire valoir ses droits, notamment en participant aux élections européennes. Des décisions ont été prises sur le sujet par le Conseil européen. Si ce cas de figure se produisait, nous reviendrions à la composition parlementaire précédente. Certains députés seraient élus « en réserve » pour ne siéger qu'au départ des Britanniques. Ce système apparaît toutefois très compliqué. Le Royaume-Uni devra trouver des candidats qui acceptent de siéger quelques mois, voire de ne pas siéger du tout. En outre, il devra participer à la désignation du Président de la Commission et prendre part aux débats, y compris sur le budget de l'Europe pour les prochaines années. Les Britanniques peuvent assurer qu'ils ne s'immisceront pas dans ces sujets qui ne les concernent pas. Or cela est faux. Les députés britanniques ont en effet voté contre la possibilité d'élire une partie des députés européens sur une liste transnationale alors qu'ils n'étaient, en principe, pas concernés. Ils se sont également opposés à la directive sur les travailleurs étrangers.

Face à ce contexte « boiteux », j'ai demandé au gouvernement si nous pouvions vraiment accorder un délai sans que le Royaume-Uni assume l'ensemble de ses obligations au sein de l'Union européenne. Je m'interroge également sur l'utilité du délai supplémentaire demandé par Theresa May. Si les Britanniques envisageaient un nouveau référendum et des élections générales, nous pourrions éventuellement nous en arranger, mais cela me semble compliqué.

Enfin, il existe une contradiction politique. Cette affaire n'oppose pas une « *national revival* » d'un côté et le déclin de l'idée européenne de l'autre. Elle ne marque pas la revanche des nations sur l'intégration européenne. Nous assistons au même mouvement partout, que ce soit en France avec les gilets jaunes et « l'archipelisation » du pays, selon

les termes de Jérôme Fourquet, ou en Catalogne. Nous observons simultanément une crise de l'adhésion à l'Union européenne et une crise de l'identité nationale.

La décision de partir a constitué un choc immense pour la société britannique qui a révélé une série de fractures : des fractures sociales assez traditionnelles entre le nord de l'Angleterre et le bassin de Londres, des fractures identitaires entre les quatre nations composant le Royaume-Uni et une crise du système politique.

Récemment, un commentateur soulignait que « *la mère de toutes les démocraties qu'est le Royaume-Uni est en crise profonde et cette crise nous interpelle tous* ». Cette crise touche à la fois le système institutionnel et le système bipartisan. A travers la crise du Brexit comme à travers celle des gilets jaunes en France, nous vivons une véritable crise de la sociabilité politique. Quel corps politique, dans lequel nous nous reconnaissons tous, est encore capable de prendre une décision ? Les errements observés à Westminster ou à Paris sont le signe de cette très grande incertitude. A propos des gilets jaunes, notre premier ministre déclarait : « *la situation est terrible, mais ma femme me dit pour me consoler : cela pourrait être pire, tu pourrais être Theresa May* ».

Alex TAYLOR

N'oublions pas qu'une partie significative des Britanniques est opposée à cette décision. J'étais à Londres voilà dix jours et je n'ai jamais vu autant de personnes brandir avec fierté des drapeaux européens. Durant le référendum, les Brexiters ne cessaient de répéter que l'Europe a davantage besoin du Royaume-Uni que le contraire.

Dans le monde actuel, avons-nous toujours besoin de commercer avec nos voisins ? Les Brexiters faisaient le pari que le Royaume-Uni trouverait un autre grand marché. Le dossier sur les nouveaux marchés était d'ailleurs appelé officiellement « Empire II ». Ils soulignaient que le commerce se fait maintenant dans les pays émergents. Est-ce vraiment le cas ? Pourrions-nous assister à un nouveau recentrage ? Le Brexit pourrait-il constituer le catalyseur de nouvelles conquêtes, à la fois pour le Royaume-Uni et l'Europe ?

Marc MORTUREUX

Le marché automobile mondial s'est déplacé vers l'Asie. En vingt ans, le nombre de véhicules vendus chaque année dans le monde a doublé pour atteindre près de 100 millions de véhicules, en très grande partie sur ce continent. La Chine a longtemps constitué le moteur de la croissance de l'industrie automobile, mais elle ne l'est plus depuis quelques mois. Nous sommes confrontés à un éclatement de plus en plus grand dans la nature des marchés, avec des divergences croissantes. Or les investissements s'opèrent généralement dans les pays où s'exprime la demande.

Face à la transformation extrêmement forte que l'industrie doit réaliser sur le territoire européen, aux pénalités considérables que les constructeurs sont susceptibles de payer et à l'orientation vers l'Asie, plus le marché européen se complexifie et s'éclate, plus nous courons le risque que l'industrie se déplace de façon un peu structurelle vers d'autres zones que l'Europe, avec des impacts sur l'emploi qui peuvent se révéler extrêmement préoccupants. L'industrie automobile représente plus d'un million d'emplois directs en France. L'idée que le développement de l'industrie sur les autres régions du monde constitue une opportunité mérite donc d'être tempérée, car nos industriels se développeront sur place. Je pense que le morcellement complémentaire lié au Brexit et l'apparition de droits de douane en Europe, mais aussi peut-être aux Etats-Unis ne constituent pas une bonne nouvelle pour une industrie aussi mondialisée que l'automobile.

Alex TAYLOR

Que pensez-vous de ces nouveaux marchés ?

Oriel PETRY

La position du gouvernement britannique est très simple : maintenir des relations très fortes avec l'Europe et trouver de nouveaux marchés, surtout dans les services. Nous souhaitons faire les deux et je pense qu'il en est de même pour la France.

Gaëtan TOULEMONDE

Au cours des dix prochaines années, l'industrie automobile devrait ressembler à la banque des dix dernières années, ce qui constitue une mauvaise nouvelle. Le marché européen se révèle très compliqué et certains acteurs non européens en sortent. General Motors a vendu Opel à PSA. Ford a réduit la voilure. En Europe, les constructeurs parviennent quand même à conserver des marges relativement importantes, de l'ordre de 8 % pour PSA et de 7 % pour Renault.

Hugues de FRANCLIEU

Il me paraît difficile d'arrêter de commercer avec ses voisins compte tenu du niveau d'interdépendance économique et commerciale que nous avons atteint. Nous pourrions imaginer qu'une économie se spécialise sur ce qu'elle sait faire selon le modèle de l'avantage absolu d'Adam Smith : on exporte ce que l'on produit et l'on importe ce dont on a besoin. Cette conception a peut-être sous-tendu le vote de certains Brexiteurs. Or la mondialisation s'est plutôt développée sur l'avantage comparatif de Ricardo, avec une très forte interdépendance entre les économies. Nous avons tous besoin des uns des autres. Pascal Lamy déclarait à propos des conséquences du Brexit sur les institutions qu'il faudrait reconstituer un œuf à partir d'une omelette. Cette image vaut aussi pour le commerce.

Il est extrêmement difficile de revenir sur cette interdépendance. Le débat qui s'est fait jour au Royaume-Uni sur l'union douanière cristallise ce constat. Cette union douanière suppose que le Royaume-Uni ne conduise pas de politique commerciale autonome. Il ne pourrait pas négocier ses propres accords de libre-échange et devrait s'aligner sur les accords conclus de l'Union européenne. C'est ce que nous demandons aujourd'hui à la Turquie.

Alex TAYLOR

Durant la campagne du référendum, ce sujet n'était pas vraiment évoqué. Aujourd'hui, les Brexiteurs réécrivent un peu l'histoire en affirmant que les Britanniques ont voté pour la sortie afin de renégocier leurs accords commerciaux avec les autres pays.

Jean-Louis BOURLANGES

Le mythe du Commonwealth a habité le premier ministre britannique durant les premiers mois de son mandat, notamment lors de son discours à Birmingham. Chamberlain, redoutant la concurrence allemande, avait inventé le concept de préférence impériale. A l'époque, l'Empire britannique s'étendait jusqu'en Inde. Or le monde a changé depuis et l'utilisation de ce mythe paraît étrange. L'Europe représente quand même 22 % du PIB mondial. Comment lancer une grande politique d'ouverture sur le monde en se détournant, sur le plan commercial, de 22 % de la production la plus proche de ses frontières ? Imaginez que Singapour commence la conquête du monde en se retirant de l'ASEAN. Le discours de Birmingham défendait le retour de la force de l'Empire et des classes inférieures, mais il excluait toute stratégie fiscale de décrochage. Rétablir des courants forts en faveur des classes populaires britanniques suppose toutefois de l'argent.

La distinction entre l'accord de divorce et la construction des relations futures me semble un peu artificielle. Vous ne vous intéressez pas au sort des enfants après avoir divorcé. Il en résulte que le principal objet de fixation concerne la frontière irlandaise. Les Britanniques souhaitent installer une frontière entre eux et le continent européen, mais cela reviendrait à installer une alarme de protection qui ne fonctionnera que 23 heures sur 24.

En outre, ce sujet apparaît tout à fait secondaire par rapport à la relation de long terme entre le Royaume-Uni et l'Union.

J'ai toujours pensé que l'accord de Theresa May constituait le second meilleur choix pour toutes les parties prenantes et que nous devrions arriver à une union douanière. L'accord entre les travaillistes et les conservateurs me semble absolument indispensable. Aujourd'hui, nous nous dirigeons vers une rupture sur la base d'un accord provisoire et sans avoir posé l'avenir des relations entre les îles britanniques et le continent. Cette situation me semble véritablement absurde.

Alex TAYLOR

Les discussions se poursuivent sur cet accord en l'absence de Theresa May. A la tête des conservateurs, Theresa May a fait campagne contre le Brexit et doit aujourd'hui porter le Brexit le plus dur. En face d'elle, Jeremy Corbyn a toujours voté contre l'Europe et doit désormais afficher une sympathie pour la cause du « *remain* », car la plupart de ses électeurs et de ses députés y sont favorables. Tous deux doivent négocier pour trouver une solution au Brexit. Même Shakespeare n'aurait pas osé imaginer une situation pareille.

Questions-réponses

Emmanuel TAILLARDAT, *Argus de l'automobile*

Vous avez évoqué un impact négatif de 100 à 200 millions d'euros pour Renault et le double pour PSA. Intégrez-vous la problématique de l'Alliance avec Nissan, en particulier celle de l'emploi ? Carlos Ghosn évoquait voilà quelques mois la possibilité de fermer Nissan à Sunderland.

Gaëtan TOULEMONDE

Nous n'intégrons pas Nissan dans nos calculs. Nous avons estimé l'impact du Brexit pour Nissan à hauteur de 7 % de son résultat d'exploitation. Nissan a réduit la voilure, choisissant de produire au Japon certains modèles dont la production était initialement envisagée à Sunderland, à l'instar de Honda. N'oublions pas non plus que de nombreuses pièces détachées viennent du continent et seront soumises à des taxes. Une usine de moteurs représente 500 000 unités. Même si vous produisez localement, vous devez importer les moteurs pour réaliser des économies d'échelle.

De la salle

Vous avez parlé d'une baisse du Sterling de 10 %. Or je n'ai toujours rien vu. Je suis surpris qu'il ait même augmenté et ne connaisse aucun frémissement malgré la perspective du hard Brexit.

Gaëtan TOULEMONDE

Différents enjeux s'empilent et représentent un risque important. Si l'économie britannique s'affaiblit, la monnaie devrait théoriquement s'affaiblir aussi. Je reconnais néanmoins que nous avons plutôt vu l'effet contraire pour l'instant.

Alain-Gabriel VERDEVOYE, *Challenges*

Vous avez indiqué que les droits de douane ne s'appliqueraient pas aux équipements automobiles. Les pièces importées pour la production de véhicules au Royaume-Uni ne seraient donc pas frappées de droits de douane.

Hugues de FRANCLIEU

Tout à fait. Il peut paraître incohérent d'appliquer deux régimes différents.

Alex TAYLOR

Nous parlons toujours des droits de douane pour les objets et nous oublions souvent les services. Or l'accord en négociation sur l'union douanière ne recouvre pas ces derniers.

Hugues de FRANCLIEU

De nombreux services sont effectivement associés aux produits (commercialisation, maintenance, service après-vente, etc.). Avec la fin de la libre-circulation apparaîtra une problématique sur la fourniture de services. Le gouvernement a prévu, dans son ordonnance, un volet sur la fourniture de services permettant aux prestataires britanniques établis en France de continuer d'exercer dans les mêmes conditions en cas de hard Brexit durant un certain temps, sous réserve de réciprocité. Ce sujet concerne notamment les professions réglementées et tous les services qui transitent chaque jour et représentent un

volume plus important encore que les flux de marchandises. Il est bien identifié et des réponses sont apportées.

Marc MORTUREUX

La mobilité des travailleurs constitue également un enjeu très important pour nous. L'industrie a souvent besoin de détachements de très courte durée. Les modalités nouvelles étaient en discussion encore récemment.

Oriel PETRY

Le gouvernement a annoncé fin janvier que travailler au Royaume-Uni ne poserait aucun problème aux Européens au cours des trois prochaines années.

Daniel ARONSSOHN, AFP

Etes-vous absolument certains que les droits de douane de 10 % seront appliqués en cas de « no deal » ? Dans cette situation, rien n'empêcherait le Royaume-Uni de négocier des ajustements secteur par secteur.

Oriel PETRY

Pour l'instant, c'est la règle que nous avons fixée. Néanmoins, vous avez tout à fait raison. Ce taux ne vaut que pour 12 mois au maximum. Le gouvernement souhaitait clarifier les tarifs en cas de « no deal ». Pendant cette période de transition, il cherchera toutefois le bon niveau, en liaison avec l'Union européenne.

Daniel ARONSSOHN

Nous ne parlons que de spéculations.

Oriel PETRY

Non. Ce taux est une certitude. La période durant laquelle il s'appliquera, en revanche, n'est pas définitivement déterminée.

De la salle

Les 10 % de droits de douane s'appliquent-ils en cas de « no deal » ?

Hugues de FRANCLIEU

Les Européens les appliqueront. Ces 10 % correspondent aux tarifs extérieurs de l'Union européenne et valent pour tous les membres de l'OMC. Un accord de libre-échange permet cependant de les réduire. Ainsi, les véhicules de Corée bénéficient de droits nuls lorsqu'ils entrent sur le marché européen

De la salle

Ce n'est donc qu'en cas d'accord que les droits de douane pourraient ne pas s'appliquer.

Oriel PETRY

Non. Cette proposition de tarif s'appliquerait en cas de « no deal » et seulement à une partie des produits (13 %). Elle correspond au taux appliqué par l'Union européenne vis-à-vis des pays tiers. Elle vaut pour 12 mois, mais le gouvernement britannique espère trouver un accord avec l'Union européenne.

Jean-Louis BOURLANGES

L'accord Barnier-May résout tous les problèmes à court terme et permet de construire un univers stable à terme. Le gouvernement britannique et l'Union européenne se sont montrés parfaitement cohérents. Les discussions vont se poursuivre. Si l'accord n'est pas ratifié, il faudra régler un par un tous les aspects traités globalement dans ce texte.

De la salle

Je travaille pour une PME, filiale française d'un grand équipementier allemand. Pour l'instant, rien n'est sûr. A force de reports successifs, nous ne sommes pas si prêts que nous le pensons. Si une date précise avait été communiquée dès le début, les entreprises auraient pu se préparer. Aujourd'hui, certains imaginent même que le Brexit n'aura peut-être pas lieu. Si un hard Brexit survient le 12 avril, les Etats feront-ils preuve d'indulgence vis-à-vis des PME qui ne sont pas prêtes ?

Hugues de FRANCLIEU

L'accord de retrait a le mérite de fixer un cadre général et d'essayer d'apporter des réponses à tous les problèmes. En cas de hard Brexit, nous devons reprendre les problèmes pour les traiter un à un. Face à l'incertitude, le gouvernement conseille aux entreprises de se préparer au pire et de partir du principe que le hard Brexit se produira vendredi. Cette démarche prend du temps et peut avoir un coût pour une PME. C'est pour cela que le gouvernement diffuse ce message depuis près d'un an. Ne pas se préparer représente une stratégie risquée. En revanche, aucune mesure spécifique n'est prévue pour l'instant en faveur des PME.

Jean-Louis BOURLANGES

Je pense qu'il ne s'agit pas d'un problème d'impréparation, mais d'indétermination. La société britannique a voté pour le Brexit à une courte majorité et sans la participation des Britanniques des autres continents. Il règne une incertitude sur la ligne que souhaite tenir le Royaume-Uni. La maxime de Sénèque me semble parfaitement résumer cette situation : *« il n'est pas de vent favorable à celui qui ne sait où est son port »*.

Marc MORTUREUX

Il n'est dans l'intérêt de personne que ce processus se passe mal. L'automobile n'est pas confrontée aux enjeux sanitaires extrêmement difficiles à traiter. En outre, les gouvernements ont exprimé la volonté de ne pas en rajouter. Il faut certes veiller à réaliser les pré-déclarations et respecter les procédures administratives, mais nous avons quand même essayé de préparer tout cela ensemble depuis plusieurs mois. Je tiens à rendre hommage à tout le travail réalisé pour régler le problème des garanties financières, du passeport européen, des homologations de véhicules, etc.

Nous restons inquiets, car nous sommes extrêmement vulnérables. Quelle que soit l'issue de ce processus, nous devons conserver de très bonnes relations entre partenaires et essayer de trouver des solutions de manière pragmatique.

Oriel PETRY

Vous pourrez trouver de nombreuses informations en ligne.

De la salle

Commencez-vous à prévoir la future structure du marché automobile britannique, qui a toujours été un marché fort et de très grande qualité ? Ces problèmes ne risquent-ils pas d'appauvrir ce marché ?

Gaëtan TOULEMONDE

Il existe effectivement un risque. Le marché européen représente 14 millions de voitures, dont 17 % pour le marché britannique. Dans nos prévisions, nous imaginons que le marché européen restera stable sur les dix prochaines années, les impacts positifs et négatifs se compensant globalement. Le marché britannique se trouve aujourd'hui à 10 % au-dessus de sa ligne de remplacement. Indépendamment du Brexit, il devrait donc théoriquement baisser.

De la salle

Si les droits de douane ne s'appliquent pas sur les équipements, pourquoi les PME françaises qui exportent des pièces pour des véhicules assemblés au Royaume-Uni s'inquiètent-elles ?

Hugues de FRANCLIEU

Pour les équipements, demeure la question de la certification qui devra devenir nationale.

Maria IANCULESCU, CCFA

A cela s'ajoutent les problèmes logistiques et douaniers. Vous continuez d'exporter sans droits de douane, mais vous n'exportez plus vers un pays du marché intérieur avec toutes les facilitations que cela impliquait. Vous devez devenir déclarant en douane ou passer par un intermédiaire spécialisé, dont le prix va renchérir vos coûts d'opération vers le Royaume-Uni.

Des rumeurs avaient émergé voilà quelques mois sur des aides financières éventuellement mises en place en faveur des PME. Nous n'en entendons plus parler aujourd'hui. Qu'en est-il ?

Hugues de FRANCLIEU

La Commission européenne mène des réflexions sur le sujet. Elle en a fait état dans une communication du 13 novembre, juste avant l'accord de retrait. Il faut néanmoins traiter les problèmes dans l'ordre.

Gaëtan TOULEMONDE

Le marché britannique importe 30 milliards d'euros et exporte 10 milliards d'euros. En appliquant 10 % d'un côté comme de l'autre, vous obtenez l'essentiel des masses financières.

Gilles GUILLAUME, Reuters

Ne s'expose-t-on pas dans le temps à des actions en justice de la part des secteurs qui continueraient d'être taxés à 10 % et feraient valoir la concurrence déloyale des autres secteurs qui en seraient exemptés ?

Oriel PETRY

Les spécialistes ne le pensent pas. Cette démarche est parfaitement conforme aux règles de l'OMC.

Alex TAYLOR

Pouvez-vous nous dire, en une phrase, ce qui peut sortir de bien du Brexit ?

Marc MORTUREUX

Face à des discours qui peuvent émerger de part et d'autre sur le fait que l'Europe n'apporte que des contraintes, je pense que le Brexit nous amène à réfléchir davantage.

Hugues de FRANCLIEU

D'un point de vue économique, le Brexit peut constituer une chance pour l'attractivité de la France et de l'Union européenne. Avec la reconstitution des chaînes de valeur, la filière britannique pourrait spécialiser sa production pour son marché domestique. Ces évolutions pourraient également encourager la production en France et permettre aux industriels de diversifier leurs sources d'approvisionnement et d'explorer d'autres marchés.

Oriel PETRY

Sur le long terme, nous devrions construire un nouveau partenariat un peu différent, mais sur des bases fondamentales entre le Royaume-Uni, la France et l'Union européenne. Le Brexit entraînera un grand changement, mais ce partenariat restera très fort.

Gaëtan TOULEMONDE

Globalement, le Brexit constitue une mauvaise nouvelle, mais les constructeurs français s'en sortiront probablement mieux que leurs homologues allemands.

Jean-Louis BOURLANGES

Personnellement, je crois que le Brexit est entièrement mauvais. La fille d'une amie, professeure au King's College, a milité pour le « *remain* » durant de nombreux mois. Aujourd'hui, elle souligne qu'il ne faudrait pas organiser un nouveau référendum avec un retour dans les conditions actuelles, car rien ne serait purgé dans la société britannique. Actuellement, tous les jeunes sont fondamentalement acquis à l'arrimage du Royaume-Uni à l'Union européenne. Nous pouvons faire la preuve qu'il n'existe pas d'autre solution qu'un renforcement des liens. Nous devons donc préparer le grand retour.

Conclusion

Alex TAYLOR

Journaliste

Je viens de publier *Brexit : l'autopsie d'une illusion*, dans lequel je défends l'idée que le choix des Britanniques n'a pas grand-chose à voir avec l'Europe ; il témoigne d'une crise d'identité profonde d'un peuple qui ne sait plus qui il est. Je pense que la seule solution envisageable consiste à laisser les Britanniques sortir de l'Union pour qu'ils appréhendent les conséquences de ce choix. Dans quatre ou cinq ans, la situation devrait sans doute évoluer.

Je vous remercie chaleureusement pour cette discussion passionnante.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. : 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com

