

# May aux abois, ses rivaux en embuscade

La dirigeante britannique devait faire face mercredi à un vote de défiance au sein du Parti conservateur

LONDRES - correspondant

Plusieurs fois annoncée en vain, l'heure de vérité approche pour Theresa May. Graham Brady, le député conservateur chargé de réceptionner les doléances de ses pairs contre la première ministre a annoncé, mercredi 12 décembre juste avant 8 heures, qu'un vote de défiance interne au parti la visant aurait lieu le jour même entre 18 et 20 heures au Parlement de Westminster et que ses résultats seraient connus dans la soirée.

Le lancement de cette procédure résulte de l'envoi par au moins 48 députés tories (15 % des 315 élus du parti) d'une lettre privée réclamant ce vote. Si une majorité des députés, soit 158, votent la défiance, Theresa May perdra son poste de chef de file des tories et donc de première ministre. Elle ne pourra pas non plus se présenter lors de l'élection d'un nouveau chef du parti qui s'ensuivra. Au contraire, si M<sup>me</sup> May sort vainqueur de ce scrutin, elle ne pourra plus être renversée pendant un an.

A chaque cahot dans les négociations sur le Brexit, des rumeurs faisant état d'un tel vote de défiance ont déjà surgi avant d'être démenties. Mais cette fois, la décision de M<sup>me</sup> May, lundi 10 décembre, de reporter sine die le vote parlementaire sur le traité de divorce négocié avec l'UE qu'elle allait perdre a déclenché une exaspération telle que la fronde s'est amplifiée comme jamais. Significativement, les manœuvres contre elle se sont accélérées, mardi 11 décembre, alors qu'elle effectuait une vaine tournée à La Haye, Berlin et

Bruxelles, pour tenter d'obtenir de nouvelles concessions de la part des dirigeants européens.

Mercredi, à l'annonce du défi lancé à M<sup>me</sup> May, Downing Street a dénoncé « une diversion qui compromet la perspective d'obtenir un accord » avec l'UE. « Je me battraï de toutes mes forces », a déclaré la première ministre devant ses bureaux quelques minutes plus tard sur un ton déterminé. Affirmant qu'une élection à la tête du parti à « ce moment crucial » de la négociation du Brexit « met en danger l'avenir » et l'unité du pays, M<sup>me</sup> May a affirmé qu'un autre dirigeant n'aurait pas le temps d'aboutir avant le 29 mars, date prévue pour la rupture avec l'UE. A l'entendre, une telle procédure pourrait remettre en cause la mise en œuvre même du Brexit et servirait les intérêts de l'opposition. « Je suis prête à finir le travail », a-t-elle conclu.

## Appel à l'aide

La durée de la campagne pour l'élection d'un nouveau leader, estimée à six semaines par le gouvernement, suspendrait toute décision politique dans le pays au-delà du 21 janvier 2019, date limite fixée par la première ministre pour un vote au Parlement. Plusieurs ministres ont manifesté leur soutien à M<sup>me</sup> May. « La dernière chose dont notre pays a besoin en ce moment est une élection à la tête du parti conservateur », a tweeté Sajid Javid, le ministre de l'intérieur.

Mais les voix dénonçant la faiblesse de la première ministre et

ses compromis avec Bruxelles se sont aussi multipliés. Dans une lettre publiée par le *Telegraph*, l'ancien ministre europhobe Owen Paterson estime que le « deal » proposé par M<sup>me</sup> May « trahit le programme » du parti conservateur en empêchant la conclusion d'un simple traité de libre-échange avec l'UE. Le député Bernard Jenkin a souligné que M<sup>me</sup> May « ne commande plus de majorité au Parlement ».

Les partisans du vote de défiance se trouvent au sein de l'aile droite, ultralibérale, du parti, favorable à une rupture brutale avec l'UE et à un « no deal » porteur d'une nouvelle révolution thatchérienne, mais considéré par la plupart des observateurs comme aboutissant à une catastrophe économique. Les anciens ministres Boris Johnson, David Davis et Dominic Raab, candidats les plus souvent cités pour remplacer M<sup>me</sup> May, sont tous des tenants de cette ligne.

L'appel à l'aide des dirigeants européens par Theresa May, mardi 11 décembre, n'avait pas contribué à dissiper l'impression d'extrême faiblesse suscitée par le report du vote sur l'accord de sortie de l'UE. A la Chambre des Communes, le chef des travaillistes, Jeremy Corbyn, avait raillé la « première ministre en fuite » et considéré son escapade à La Haye, Berlin et Bruxelles, comme « une perte de temps et d'argent ». M. Corbyn avait réclamé la reprise immédiate de la procédure de vote parlementaire sur un accord qu'il considérait comme « mort ».

Cette tournée improvisée par

M<sup>me</sup> May était destinée à montrer qu'elle continuait à se battre à la veille du sommet européen du jeudi 13 et du vendredi 14 décembre. L'idée serait alors de laisser passer les fêtes et laisser monter le vent de panique que risque de susciter l'hypothèse d'un « no deal » pour forcer la main des députés. M<sup>me</sup> May sera-t-elle encore au pouvoir à cette date ? Mercredi, elle a annoncé l'annulation de son voyage à Dublin, préférant rester à Londres pour défendre son poste.

Le Labour est-il en mesure de s'opposer à une victoire des ultralibéraux ? Le refus de M. Corbyn de déclencher un vote de défiance du Parlement, affirmant attendre « le moment propice », peut se justifier par la crainte de renforcer M<sup>me</sup> May en perdant un tel scrutin. Mais il reflète aussi les réticences du dirigeant travailliste, europhobe contrarié, à basculer dans un autre registre en adoptant le nouveau mot d'ordre que réclame la base du Labour : la revendication d'un second référendum pour stopper le Brexit. Alors que M. Corbyn craint les accusations de trahison d'une partie de ses électeurs pro-Brexit, ses critiques assurent que les plus pauvres seront les premiers à en payer la facture. ■

PHILIPPE BERNARD

**Downing Street a dénoncé « une diversion qui compromet la perspective d'obtenir un accord » avec l'UE**

## L'UE prête à des concessions cosmétiques pour éviter le « no deal »

M<sup>me</sup> May s'est lancée mardi dans une tournée européenne pour tenter de sauver le traité de divorce négocié au forceps avec les Vingt-Sept

BRUXELLES - bureau européen

Une portière récalcitrante, une première ministre empêchée de sortir de la berline noire, à l'arrêt, devant Angela Merkel venue l'accueillir au bas de la Chancellerie. La scène n'a duré que quelques secondes, mardi 11 décembre, en début d'après-midi à Berlin, mais les méchants esprits y auront vu une allégorie de l'impasse dans laquelle se trouve Theresa May, qui a entrepris une tournée express des capitales de l'Union européenne, afin de sauver si c'est encore possible le contrat de divorce

négocié avec les Vingt-Sept. La Haye, Berlin, Bruxelles mardi, avant de rejoindre Bruxelles de nouveau jeudi 13 décembre pour le Conseil européen...

Theresa May espérait encore décrocher de nouvelles concessions des Vingt-Sept, dans ce qui a tout d'une tentative désespérée, alors qu'à Londres, les rumeurs d'une motion de censure enflaient.

« Il est clair qu'on veut aider, la question, c'est de savoir comment », a déclaré le président du Conseil européen, Donald Tusk, à l'issue d'une discussion d'une petite heure avec la dirigeante britannique mardi soir. De fait, durant son

« tour », Theresa May s'est entendue répéter la même chose : pas question de renégocier le traité de divorce, un pavé de 585 pages produit d'une négociation de presque dix-huit mois avec Bruxelles. Pas question non plus de sacrifier le « filet de sécurité », destiné à éviter le retour d'une frontière entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande, qui pose tellement problème aux brexiters, angoissés à l'idée qu'il « coince » le Royaume-Uni indéfiniment dans une union douanière avec l'UE.

Malgré ces assauts répétés de fermeté, les Vingt-Sept ont commencé à plancher sur les différen-

tes options possibles pour « aider M<sup>me</sup> May » : « Aucun d'eux ne souhaite un « no deal » le 28 mars prochain », reconnaît un diplomate bruxellois. Mais à en croire deux sources proches des négociateurs, il ne pourra s'agir que de concessions cosmétiques.

## Compromis « à la néerlandaise »

Les Vingt-Sept envisagent de souligner, de nouveau, le caractère préventif du « filet de sécurité » irlandais et qu'ils travailleront de bonne foi à la conclusion d'un accord de libre-échange avant la mi-2020 (ce qui permettrait d'éviter d'y avoir recours). Mais impossi-

ble, de leur point de vue, de s'engager sur un texte juridiquement contraignant, lui garantissant ce caractère « temporaire » réclamé par M<sup>me</sup> May : cela viderait le « filet de sécurité » de son sens, lui qui est censé agir comme une « assurance tous risques », selon les Européens.

Une des options envisagées serait un compromis « à la néerlandaise ». C'est en partie la raison pour laquelle Theresa May a commencé son « tour » européen, mardi, par la capitale batave. Mark Rutte a vécu, toutes proportions gardées, un épisode du même type que la dirigeante britannique, il y a deux ans, concernant le traité

d'association entre l'UE et l'Ukraine. En décembre 2016, le premier ministre néerlandais avait dû quémander à ses partenaires européens des concessions pour faire ratifier cet accord par les députés et sénateurs de son pays.

Ce processus était bloqué depuis la consultation populaire organisée en avril aux Pays-Bas et son résultat surprenant : plus de 61 % des électeurs avaient dit non à un texte accepté par tous les autres Etats membres de l'UE. L'échec du traité aurait bénéficié à Moscou. Pour décrocher un vote positif de ses Assemblées, M. Rutte demandait des engagements précis : les

citoyens ukrainiens ne pourraient pas résider et travailler librement dans l'UE, le texte n'allait pas conférer à l'Ukraine le statut de pays candidat à l'entrée dans l'UE, etc. Les Vingt-Sept autres se sont finalement ralliés à une formulation suffisamment vague pour contenter tout le monde.

Sauf que le Brexit a évidemment, aux yeux des Vingt-Sept, une autre signification qu'un traité avec Kiev. Et en plus, M. Rutte savait précisément ce qu'attendaient les élus pour voter en faveur de l'arrangement. Ce n'est pas le cas la première ministre britannique à Westminster, selon une

source bruxelloise.

« La seule chose qu'on puisse faire, à ce stade, c'est retravailler les conclusions du Conseil de jeudi prochain » du 25 novembre, estimait un diplomate, mardi soir. Les Européens ont bien peur que les élus à la Chambre des communes se déterminent moins sur le contenu de leur accord que pour des raisons de politique intérieure. « Une partie des brexiters rêve de remplacer Theresa May, les travaillistes fantasment sur de nouvelles élections », constate un diplomate. ■

CÉCILE DUCOURTIEUX  
ET JEAN-PIERRE STROOBANTS

## A Douvres, « rien n'est prêt » pour un Brexit sans accord

Le tiers du commerce britannique passe par ce port et par le tunnel sous la Manche. En cas d'échec, des embouteillages monstres sont annoncés

DOUVRES - *envoyé spécial*

Du haut des fameuses falaises blanches de Douvres, le ballet logistique du port de marchandises est fascinant. Dans un va-et-vient incessant, les camions défilent, s'arrêtant à peine deux minutes, le temps pour les chauffeurs de montrer leur passeport et leur billet pour le bateau. Moins de dix minutes après leur arrivée, ils sont embarqués à bord d'un des ferrys qui relient le continent européen, à raison d'un départ toutes les vingt minutes. Les plaques d'immatriculation défilent, au hasard des destinations : Pays-Bas, Pologne, Espagne, Lituanie, Hongrie, Roumanie...

Le sort du commerce britannique dépend très largement de cette belle mécanique minutée, véritable « poésie en mouvement », comme le dit joliment Dave Clements, représentant local du syndicat GMB. Ici passent 17 % des biens importés et exportés du Royaume-Uni. En ajoutant le tunnel sous la Manche, à quelques kilomètres de là, la proportion atteint 30 %. La plupart des produits frais, et les usines qui pratiquent l'approvisionnement « juste à temps », passent par ce nœud vital de l'économie britannique. Un Brexit sans accord menace pourtant de l'asphyxier soudainement. Le vote de ratification à la Chambre des communes, prévu initialement mardi 11 décembre, a été repoussé au dernier moment par la première ministre, Theresa May. Le risque d'une sortie de l'Union européenne brutale et sans transition se rapproche.

### Situation similaire en 2015

Faute d'accord, le Royaume-Uni deviendrait le 29 mars 2019 à minuit un pays tiers de l'UE, nécessitant de vérifier pour chaque ca-

mion les droits de douane et l'origine des biens. « Cela bloquerait complètement le système », s'inquiète M. Clements.

Selon une étude de l'université Imperial College London, deux minutes supplémentaires de vérification par véhicule provoqueraient pendant les périodes de pointe une cinquantaine de kilomètres d'embouteillages le long de l'autoroute M20, en provenance de Londres. Dans son plan de préparation du Brexit, le comté du Kent, où se trouve Douvres, décrit des camions bloqués pendant des jours, des ordures qui ne peuvent plus être ramassées, des cantines d'école non ravitaillées en produits frais, des enfants qui peinent à se rendre à leur établissement à cause des routes encombrées...

Il ne s'agit pas d'un scénario purement imaginaire. Le Kent a connu en 2015 une situation similaire, quand des grèves à Calais et des débordements de migrants ont provoqué de graves ralentissements du côté français. Pendant près d'un mois, l'autoroute M20 a été fermée dans un sens, servant de parking à camions. Mais cette fois-ci, selon les plans officiels du gouvernement britannique, le chaos devrait durer six mois. « Faites le calcul, explique Peter Wright, un douanier du syndicat PCS. On met environ 250 camions par bateau. Si vous ajoutez cinq minutes par camion, vous avez déjà 1250 minutes supplémentaires. » Reste à multiplier par 2,6 millions de poids lourds passés par le port en 2017... Actuellement, seuls 3 % d'entre eux partent à destination d'un pays hors de l'UE. La paperasserie nécessaire nécessite une vérification au port d'une vingtaine de minutes, les bons jours. « Même si vous ne passez qu'à 6 % de vérifications, vous avez immédiatement

des routes complètement embouteillées », conclut Andrew Meaney, du bureau d'études Oxera. « C'est complètement fou, s'agace M. Clements. Jamais un pays ne s'est autant automutilé. »

Dans ces conditions, la tension monte chez les spécialistes de la logistique à Douvres. « Je suis très déçu du report du vote (au Parlement) », gronde M. Sandy, le patron de Martin Trux, une petite entreprise de dédouanement d'une cinquantaine d'employés. « Nous sommes déjà à flux tendu. Le moindre contrôle supplémentaire posera des problèmes. » Les risques ne concernent donc pas que le Brexit sans accord, mais aussi celui d'un accord partiel, plaçant le Royaume-Uni hors de l'union douanière.

Pourtant, le gouvernement britannique n'a presque rien préparé pour l'instant. Tout juste quelques travaux sont-ils en cours le long de la M26, une étroite autoroute de deux voies à la sortie de Londres, afin d'agrandir la voie de secours. « Rien n'est prêt », tance M. Clements. Le comté du Kent critique

### « Nous sommes à flux tendu. Le moindre contrôle supplémentaire posera des problèmes »

MARTIN TRUX  
patron d'une entreprise de dédouanement

le manque d'informations venant du gouvernement.

Le système actuel de commerce à flux tendu ne date pourtant que de 1993, année d'entrée en vigueur du marché unique européen. Avant cela, les camions devaient systématiquement passer en

douane. Autour de Douvres, 130 entreprises employant 3 000 personnes se consacraient aux formalités administratives. Il en reste aujourd'hui dix fois moins.

### « Difficile de se préparer »

« On peut revenir à l'ancien système, on sait faire, explique le patron d'une de ces entreprises, qui préfère rester anonyme. Mais cela prend du temps pour s'adapter. Je n'ai pas assez d'employés aujourd'hui pour faire face à une soudaine hausse de demandes. De plus, le commerce a quintuplé

de volume depuis 1993. » Il a embauché deux nouveaux employés et réservé des locaux pour s'agrandir. « Mais c'est un pari. On ne sait pas quelle sera l'issue du Brexit. Difficile de se préparer dans ces conditions. »

Les incertitudes de ces PME n'émeuvent guère la population locale. A Douvres, le Brexit a récolté 62 % des suffrages. Aujourd'hui, un simple tour au Eight Bells, un pub local, montre que peu ont changé d'avis. Colin, 66 ans, à la retraite, a autrefois travaillé dans une entreprise de dédouanement. « On arrivait à faire face avec un stylo et une machine à écrire. On peut sûrement y arriver de nos jours avec l'informatique. »

Même Adam, un douanier travaillant à Coquelles, à l'entrée de l'Eurotunnel du côté français, et qui connaît par cœur les problèmes de vérification de marchandises, n'est pas convaincu du scénario apocalyptique. « On cherche à nous faire peur, explique-t-il en avalant sa pinte de bière. L'Europe a besoin de commercer avec nous. Je suis sûr qu'elle ne nous imposera pas de lourdes procédures. On est la Grande-Bretagne, on est un grand pays, on peut se remettre de ces problèmes. » Si rien ne change politiquement, on saura s'il a raison dans trois mois et demi. ■

ERIC ALBERT