

Comment l'Irlande se prépare au pire

► Alors que l'Union européenne reste suspendue au vote du Parlement britannique prévu le 15 janvier, les Irlandais anticipent un Brexit « dur ».

► Dans les secteurs de l'agriculture et des transports, Dublin tente de mettre en place un plan d'action.

DUBLIN

DE NOTRE CORRESPONDANTE

Un mort au sein d'une famille. » Voilà comment le Premier ministre irlandais Léo Varadkar qualifie le Brexit. Il s'empresse d'ajouter : « Parfois le deuil rapproche les survivants. » Optimiste, le chef de l'Etat tente de rassurer son auditoire lors de sa visite en Allemagne, vendredi 4 janvier. Dans son discours, il confirme que l'Irlande se prépare à un Brexit sans négociation. Quelques jours avant Noël, un plan d'urgence en cas d'absence d'accord entre le Royaume-Uni et l'Union européenne avait été dévoilé.

Parmi les mesures évoquées, on peut en citer quelques-unes pêle-mêle : augmentation du nombre de douaniers (environ une centaine), engagement d'une poignée de vétérinaires pour contrôler les animaux à la frontière ou encore développement des routes vers le continent européen. Enfin, le Premier ministre irlandais s'est engagé à réclamer une aide d'urgence à Bruxelles. L'objectif ? Absorber les pertes dans le secteur agricole irlandais, fortement dépendant du Royaume-Uni.

« On risque de perdre un partenaire historique »

En effet, les chiffres sont probants. Selon le gouvernement irlandais, 50 % du bœuf irlandais, soit 280.000 tonnes, et 80 tonnes de cheddar s'envolent pour le Royaume-Uni chaque année. « Au total, un tiers de nos exportations de produits laitiers sont à destination du Royaume-Uni », déclare Conor Mulvihill, directeur de Dairy Industry Ireland, un groupe de pression représentant les entreprises laitières du pays. « Depuis 200 ans, on a développé des liens très étroits avec notre

plus proche voisin. Avec le Brexit on risque de perdre un partenaire historique », développe-t-il.

L'industrie laitière n'a pas attendu pour ébaucher un plan d'attaque. « Depuis 2016, on se prépare au pire », admet Conor Mulvihill. Il marque une pause avant de reprendre la parole : « Notre projet tient en un seul mot, la diversification. » En effet, l'Irlande tente de multiplier ses partenaires économiques en essayant de conquérir le marché asiatique. Cette stratégie pourrait sauver l'industrie du cheddar, presque entièrement dépendante des consommateurs britanniques. « En parallèle, le gouvernement doit encourager la conversion des usines de cheddar pour se diversifier. Cette année, par exemple, deux usines de mozzarella ont été érigées en Irlande », poursuit Conor Mulvihill.

Les difficultés auxquelles est confronté le secteur laitier reflètent les craintes du milieu agricole. Les fermiers irlandais sont envahis par un sentiment d'impuissance. « Cette année, ils réduisent leurs investissements. Pour eux, la seule façon de se préparer au Brexit reste la prudence », complète Kevin Hanrahan, chef du programme de développement de l'économie rurale rattaché au ministère. « Tant que le Royaume-Uni ne sait pas ce qu'il veut, le gouvernement irlandais ne peut faire plus. »

Vers la création de nouvelles routes ?

Cependant, le gouvernement irlandais a formulé davantage de mesures dans le secteur des transports. Il se penche notamment sur la création de nouvelles routes. En effet, une très grande majorité des exportations irlandaises à destination du continent européen passent par le Royaume-Uni, parce que « l'Irlande

est une île derrière une île », explique Kevin Hanrahan. Mais en cas de Brexit dur, le Royaume-Uni pourrait devenir un obstacle infranchissable qu'il faudra contourner (voir ci-contre).

Le secteur des transports prend le risque d'un « no deal » très sérieux. « Pour l'instant, nous essayons d'évaluer les différents problèmes auxquels nous devons faire face », avoue Aidan Flynn, président de l'association des transports irlandais. Aussi le port de Dublin devrait se doter d'infrastructures nécessaires pour gagner de l'ampleur. Une mesure jugée indispensable selon Aidan Flynn qui précise que « 85 % des exportations irlandaises destinées au Royaume-Uni passent par ce port ». Le président de l'association des transports irlandais aimerait que les ports nationaux se mettent au diapason pour dessiner une stratégie commune. Pour désengorger le port de Dublin, celui de Rosslare (dans le sud de l'Irlande) devrait être mis à profit. « Le port de Rosslare sera sans doute reconverti pour les exportations en provenance d'Irlande vers le continent. Il devra absorber le trafic du port de Dublin », suppose Frank Barry, professeur à Trinity College.

Alors que l'Irlande se prépare au pire, Dublin tente d'accueillir au mieux les nouveaux investisseurs étrangers qui ont décidé de quitter Londres. « C'est l'un des seuls moyens pour réduire l'impact négatif du Brexit », commente Frank Barry. Cependant, le combat s'annonce sans merci entre les différentes places économiques européennes à l'instar de Paris, Bruxelles ou Francfort. « Mais attirer de nouveaux investisseurs ne sera pas suffisant. C'est un rayon de soleil coincé dans un nuage noir. » ■

AUDREY PARMENTIER

AVERTISSEMENT

**Contre un rejet
« catastrophique »
de l'accord**

Theresa May a pressé dimanche les députés d'approuver son accord de Brexit très largement conquis, sous peine de plonger le Royaume-Uni dans une situation « catastrophique », dans un plaidoyer de la dernière chance à deux jours d'un vote crucial au Parlement.

La Première ministre britannique a prévenu les députés qu'ils ne devaient pas décevoir les électeurs ayant voté en faveur du Brexit lors du référendum de juin 2016. « *Le faire serait une rupture de confiance catastrophique et impardonnable dans notre démocratie* », a-t-elle estimé dans le tabloïd eurosceptique *Sunday Express*. « *Mon message au Parlement ce week-end est donc simple : il est temps d'arrêter de jouer et de faire ce qui est juste pour notre pays* ». Initialement prévu en décembre, le vote sur l'accord avait été reporté à la dernière minute par Mme May pour éviter une défaite

annoncée. S'il est effectivement recalé, le Royaume-Uni risque de quitter l'UE sans accord le 29 mars, un scénario redouté par les milieux économiques, ou au contraire de ne pas quitter du tout le bloc européen, a averti Mme May. Voulant capitaliser sur le chaos ambiant, le leader de l'opposition travailliste, Jeremy Corbyn, a une nouvelle fois appelé dimanche, sur la BBC, à des élections générales anticipées en cas de rejet de l'accord, assurant que sa formation présenterait « *bientôt* » une motion de censure du gouvernement. (afp)

Anand Menon « Il est pratiquement certain que Theresa May va perdre le vote sur le Brexit »

ENTRETIEN

LONDRES

DE NOTRE CORRESPONDANTE

Que peut-on attendre du vote de mardi à la Chambre des communes ? Nous avons posé la question à Anand Menon, professeur de science politique au King's College de Londres.

Que peut-on anticiper concernant le vote de mardi ?

Il est pratiquement certain que Theresa May va perdre. Mais de combien de voix ? Si la Première ministre perd mais que le résultat est moins catastrophique qu'anticipé par les médias, elle bénéficiera d'une petite marge de manœuvre. Ce qui est sûr, c'est que, pour la première fois depuis de longs mois, quelque chose va changer concernant le Brexit. L'une des bizarreries de ce processus, c'est que tous les jours, le sujet fait la une des journaux sans que rien de nouveau ne se passe. Mais, mardi, l'excitation sera à son comble. La pelouse située face au Palais de Westminster (où les chaînes de télévision plantent leurs caméras en cas d'événement important, NDLR) ressemblera aux tribunes d'un stade de foot.

En cas de défaite, Theresa May doit désormais présenter aux Communes un plan B d'ici lundi prochain. Qu'est-ce que cela change ?

Sur le fond, pas grand-chose. Même si l'amendement défendu par Dominic Grieve n'avait pas remporté de majorité mardi dernier, cela paraissait inconcevable que Theresa May reste trois semaines sans faire de déclaration devant la Chambre des Communes (jusqu'à la semaine dernière, la loi donnait 21 jours à la Première ministre pour présenter un plan B, NDLR). Si elle perd mardi, que peut-elle dire lundi prochain ? « Je vais retourner à Bruxelles et je ferai un nouveau point la semaine suivante » ? C'est probablement ce qu'elle aurait dit de toute façon mais c'est humiliant parce qu'elle sera convoquée au parlement contre sa volonté, plus tôt que ce qu'elle avait prévu.

Le gouvernement envisage-t-il sérieusement une sortie sans accord le 29 mars prochain ?

C'est une posture nécessaire vis-à-vis des Brexiters. Un nombre significatif de députés conservateurs pensent qu'une sortie sans accord peut être « maîtrisée ».

La préparation d'un « no deal » est aussi un signal envoyé aux membres de l'UE et en particulier aux Irlandais qui ne veulent pas d'une sortie sans accord du Royaume-Uni de l'UE. En réalité, le gouvernement britannique ne peut pas préparer sérieusement une sortie sans accord : nos finances ne nous le permettent pas, il est trop tard et nous ne pouvons amortir seuls les conséquences d'un « no deal » du fait de la nature même de l'Union européenne. Et puis, ça n'est pas dans l'intérêt de l'UE d'amortir le choc d'un « no deal ».

L'organisation d'un second référendum est-elle probable ?

Il n'y a pas de majorité en faveur d'un nouveau vote populaire à la Chambre des Communes. Quand bien il y en aurait une, cela ne suffirait pas pour organiser un second référendum. Un simple amendement ne suffit pas. Il faut qu'une loi soit votée. C'est la même chose concernant le « no deal ». Il ne suffit pas que le parlement se dise opposé à une sortie sans accord pour l'empêcher. En l'état actuel des choses, la loi britannique et la loi européenne nous obligent à quitter l'UE le 29 mars prochain.

Des élections anticipées sont-elles à envisageables ?

Pour que des élections législatives anticipées soient organisées, il faudrait que des députés du DUP ou des députés conservateurs votent en faveur d'une motion de défiance contre le gouvernement de Theresa May. J'ai beaucoup de mal à croire que cela soit possible. Les conservateurs n'ont pas envie de disputer des élections législatives. Pour une raison simple : quelle serait la position du parti concernant le Brexit ? Les tories ne parviendraient pas à se mettre d'accord. Ceci dit, une motion de défiance pourrait l'emporter d'ici un mois si les conservateurs pro-européens concluent que le renversement du gouvernement de Theresa May est la seule façon d'éviter une sortie sans accord de l'UE le 29 mars prochain.

En cas d'élections anticipées, une victoire du Labour changerait-elle le cours du Brexit ?

Jeremy Corbyn promet de renégocier le Brexit. Outre que cela nécessiterait une extension de l'article 50, la position du leader travailliste est incohérente. La porte-parole du parti pour les questions internationales a dit récemment que les travaillistes voulaient que le Royaume-Uni fasse partie d'une union douanière tout en conservant un droit de veto sur la législation européenne en matière de relations commerciales. C'est impossible. De même, le Labour dit aussi « nous voulons entretenir une relation très étroite avec le marché unique européen ». Or, soit le Royaume-Uni est à l'intérieur du marché unique européen, soit il est à l'extérieur. En dépit de ces incohérences, les travaillistes bénéficient du fait que personne ne comprend vraiment la situation : l'opposition pro-

« L'opposition travailliste

promet l'impossible en sachant pertinemment que c'est irréalisable »

met l'impossible en sachant pertinemment que c'est irréalisable.

A terme, une ratification de l'accord par le parlement est-elle envisageable ?

Si la défaite subie par Theresa May mardi est moins importante qu'anticipé, je peux imaginer un scénario qui mènerait à la ratification de l'accord lors d'un second vote. Si moins d'un tiers des 317 députés conservateurs rejettent l'accord, la Première ministre pourra alors se tourner vers l'Union européenne et demander des garanties supplémentaires concernant l'« assurance irlandaise ». Ce qui changerait vraiment la donne pour Theresa May, ce serait de convaincre les 10 députés du Democratic Unionist Party (DUP) d'approuver l'accord. Si elle y parvient, logiquement, les députés conservateurs n'auraient plus de raison de s'opposer à la ratification de l'accord. Y compris dans un tel scénario, il resterait une trentaine de tories farouchement opposés à l'accord, parmi lesquels se trouve l'ex-ministre du Brexit, David Davis. Pour que l'accord passe tout de même, il faudrait donc que des élus travaillistes s'abstiennent ou qu'ils votent en faveur du texte.

Est-ce que l'opinion des Britanniques a changé sur le Brexit ?

Selon les sondages, le « Remain » se situe à environ 53 % et le « Leave » à 47 %. Depuis le référendum (qui a vu le « Leave » l'emporter avec 51,9 % des voix, ndlr), la dynamique a changé mais l'écart entre les deux camps

reste faible. Si vous épilchez ces chiffres, vous vous rendez compte également que l'inversion de la tendance s'explique par l'adhésion au « Remain » d'électeurs qui n'ont pas voté en juin 2016, notamment car ils n'avaient pas encore atteint la majorité. Autrement dit, cette tendance en faveur du maintien du Royaume-Uni dans l'UE ne s'explique pas par un changement d'opinion des électeurs qui ont voté pour le Brexit en 2016. Ceux qui ont basculé du « Leave » vers le « Remain » ne constitue qu'un très petit groupe. En résumé, il est impossible de prédire l'issue d'un second référendum sur le Brexit.

L'accord de retrait est impopulaire auprès de l'opinion publique. Était-ce une fatalité ?

Theresa May a commis l'erreur de ne pas vanter les mérites de l'accord sur le retrait de l'UE aux Britanniques. Les négociateurs britanniques sont parvenus à obtenir le maintien de l'ensemble du Royaume-Uni dans l'union douanière européenne (de manière provisoire, NDLR) alors même que les négociateurs européens n'envisageaient au départ que le maintien de l'Irlande du Nord dans l'union douanière. C'est une réussite que Theresa May n'a pas mise en avant, pour ne pas froisser davantage les Brexiteurs conservateurs. Par ailleurs, la Première ministre n'a jamais expliqué aux Britanniques que son positionnement sur le Brexit avait évolué. Elle prétend que rien n'a changé. Pourtant, l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de l'UE qu'elle a conclu fin novembre avec les vingt-sept est indéniablement un texte de compromis entre un Brexit dur et un Brexit doux, parce qu'elle a pris conscience de la nécessité d'éviter un rétablissement de la frontière entre les deux Irlande et qu'elle a voulu préserver le plus possible le secteur industriel. ■

Propos recueillis par
AMANDINE ALEXANDRE

navigation Les ports français s'offrent une place au soleil près des Belges

Mauvaise nouvelle pour les ports belges, à qui la Commission européenne avait fait la part belle dans son tracé du commerce fluvial depuis l'Irlande post Brexit. Le lobbying de leurs concurrents français a fait mouche auprès du Parlement européen.

De quoi parle-t-on ? La Commission européenne a proposé, en août dernier, une révision du corridor maritime depuis l'Irlande, le corridor Mer du Nord-Méditerranée, afin de rediriger les flux commerciaux pour éviter qu'ils soient seindés en deux après le Brexit, puisqu'ils transitent aujourd'hui par le Royaume-Uni. Pour l'heure, ce dernier constitue donc un « *lien de transport vital* » pour l'Irlande et le continent, selon l'institution européenne. Pendant l'été dernier, elle ainsi voulu assurer que l'Irlande ne serait pas coupée de l'Europe occidentale, puisqu'après la sortie du Royaume-Uni, Glasgow, Edimbourg, Folkestone et Douvres ne feront plus partie de ce corridor. C'est un dossier qui connaît une nouvelle urgence en raison de l'incertitude de ces dernières semaines sur la possibilité de réunir une majorité britannique lors du vote sur l'accord de retrait de l'UE. Si ce vote, mardi, passe sans encombre, la question des liaisons fluviales ne se posera qu'en 2021, après la période de transition.

Nouvelle route

La proposition initiale de la Commission prévoyait le tracé d'une nouvelle

route depuis Dublin et Cork en Irlande vers Zeebrugge, Anvers et Rotterdam. Ce texte avait provoqué l'ire des autorités françaises. Un enjeu commercial mais surtout financier : les ports du corridor sont en effet éligibles à des financements européens pour le développement des infrastructures. Pour la France, selon l'eurodéputé français Renaud Muselier, ce sont 24 milliards d'euros qui sont en jeu pour les acteurs portuaires pour la période 2021-2027.

Peu après la présentation de la modification du corridor, la ministre française des Transports, Elisabeth Borne, avait écrit à la commissaire en charge du dossier, la Slovène Violeta Bulc, pour lui dire que le fait de ne pas voir apparaître les ports français dans sa proposition n'était « *pas acceptable pour la France* ». Violeta Bulc s'était alors justifiée en expliquant qu'après une analyse de flux, ses services avaient constaté que des services maritimes existaient entre Dublin, Cork, Rotterdam et Anvers, de même qu'entre Dublin et Zeebrugge, alors que ce n'était pas le cas avec Calais et Dunkerque.

La région Hauts-de-France avait contesté cette analyse, en expliquant à son tour que les liaisons incluant les ports belges et néerlandais ne représentaient qu'une « *petite portion du trafic entre l'Irlande et l'Europe continentale, alors que 80 % du commerce de l'Irlande se fait via le Royaume-Uni et donc principalement à travers Calais-Bourgogne et Dunkerque* ».

Selon le média américain *Politico*, der-

rière la décision de la Commission d'exclure les ports français se cachait la crainte d'une « *sérieuse congestion* » à la douane dans les ports du nord de l'Hexagone et des incertitudes liées aux grèves des dockers (qui chargent et déchargent les navires).

Les eurodéputés français usent de leur influence

Au Parlement européen, la commission Transport a soutenu fin de la semaine dernière l'approche adoptée par l'eurodéputée française verte Karima Delli, choisie comme responsable du dossier. Son rapport préconise d'inclure Calais, Dunkerque et le port du Havre au corridor Mer du Nord-Méditerranée. « *Si les transporteurs veulent faire Cork-Calais plutôt que Cork-Anvers par exemple, au moins ils le pourront* », souligne l'entourage de Mme Delli au quotidien français *Les Echos*. La concurrence pourra jouer.

La députée va plus loin en estimant que les ports français, par exemple Brest, Roscoff, Cherbourg et Boulogne vont devoir répondre à une « *intensité accrue des flux commerciaux* » et devraient « *à ce titre bénéficier d'une aide et d'un soutien renforcés* ». Elle appelle aussi à la création d'un fonds d'urgence, afin de compenser les effets négatifs du Brexit en soutenant le développement de nouvelles liaisons maritimes. Il lui faut maintenant convaincre les États mem-

ELODIE LAMER

