

Brexit sans accord : la France se dit prête, ses PME le redoutent

Pour éviter un grand cafouillage si le Royaume-Uni quitte l'Union européenne brutalement le 12 avril, le gouvernement met les bouchées doubles. Mais le flou côté britannique laisse les entreprises dubitatives.

ANNE BODESCOT

abodescot@lefigaro.fr

EUROPE Dans le port de Calais, où transitent près de deux millions de camions chaque année pour leur traversée de la Manche, tout est prêt, officiellement, pour faire face au pire scénario : un Brexit sans accord. Dès le lendemain du 12 avril, donc samedi prochain, le Royaume-Uni peut redevenir, comme avant 1973, un pays tiers à l'Union européenne (UE). Même si l'incertitude et le suspense promettent de durer jusqu'à la dernière minute, le scénario d'un « no deal » le 12 avril restait toujours possible dimanche (lire ci-contre).

En attendant les décisions politiques d'une nouvelle semaine décisive, à Calais, les aménagements destinés aux services d'inspection vétérinaire et sanitaire sont achevés, pour accueillir les contrôles - systématisés - sur les animaux et les végétaux. Pour les marchandises moins sensibles, quatre quais doivent faciliter les inspections douanières, occasionnelles. Des parkings, à côté, attendent d'accueillir les poids lourds qui devraient régulariser leur situation avant de pénétrer dans l'Union européenne. « Avec le nombre de camions qui passent ici, ils risquent d'être très vite pleins », redoute quand même Manuela Dona, secrétaire générale de la CGT des Douanes. Les douaniers seront installés, pour commencer, dans des Algeco. L'État avait budgété le recrutement de 700 personnes. « Mais les premières embauches ont servi à boucher les trous dans d'autres services, la deuxième vague est encore à l'école et le total avoisinera plus 500 que 700... Quant aux vétérinaires, ils n'ont pas encore été recrutés », remarque Marie-Jeanne Catala, secrétaire générale de l'USDFO. Du personnel a donc été recruté dans d'autres services, pour une mission temporaire spéciale Brexit.

« Tout est prêt, à Calais comme ailleurs, pour démarrer le 12 avril », peut donc rassurer Rodolphe Gintz,

directeur général des Douanes. Il faut l'espérer : la grève du zèle des gabelous, qui demandent une revalorisation de leurs primes, a donné une idée des conséquences qu'aurait un gros cafouillage. Pour l'éviter, l'État compte sur la technologie qui permet d'imaginer une « frontière intelligente ». Toutes les formalités à réaliser pour que les marchandises changent de pays sont censées avoir été anticipées et réglées par les entreprises, sur Internet : demande de remboursement de la TVA sur les produits français expédiés vers le Royaume-Uni, paiement de la TVA sur ceux qui entrent en France, paiement des droits de douane qui devraient réapparaître du jour au lendemain. Ils varieront selon les produits, d'après le barème de l'Organisation mondiale du commerce

« Nous sommes inquiets pour beaucoup de petites entreprises qui ne croyaient pas à un "no deal" »

ROBERT LAUNAY, VICE-PRÉSIDENT EXÉCUTIF DE CHRYSAL GROUP

(OMC) : 10 % pour l'automobile, par exemple. Grâce à un système de codes-barres et de repérage automatisé des plaques d'immatriculation des camions, les chauffeurs sauront, avant de débarquer, s'ils peuvent passer ou se garer pour contrôle.

Les douanes françaises assurent avoir mis en ligne, sur leur site, toutes les informations nécessaires pour que les entreprises se familiarisent avec ces nouvelles manœuvres. « Nous avons même réuni en régions celles qui, selon nos statistiques, étaient les plus exposées, pour les sensibiliser aux conséquences du Brexit », rappelle Rodolphe Gintz.

Cela n'a visiblement pas suffi. « Le gouvernement fait passer le message que tout est prêt de son côté et que les entreprises n'auront qu'à s'en prendre à elles-mêmes s'il y a des problèmes. Mais même si les formalités se passaient bien côté fran-

çais, côté britannique, c'est l'inconnu : il y a une semaine, nous n'avions même pas les formulaires à remplir », s'inquiète Alban Maggiar, délégué aux affaires européennes de la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME).

Longtemps, les douanes françaises et britanniques n'ont pas été autorisées à se concerter. La coordination n'a commencé que récemment, quand l'hypothèse d'un Brexit sans accord a commencé à être prise au sérieux. Autant dire que, aux yeux des PME tricolores, les formalités à remplir, côté anglais, pour acheter des produits en Grande-Bretagne ou en vendre, restent obscures. Certaines questions restent même sans réponses. À Douvres, par exemple, il est difficile de faire stationner les camions. Où les Anglais décideront-ils alors d'effectuer leurs contrôles ?

La France est le pays « le plus prêt » à un Brexit sans accord, a martelé le président de la République, le 29 mars. Mais quelques jours plus tôt, Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Économie, demandait aux fédérations professionnelles de battre le rappel auprès des PME. À juste titre. « Nous sommes inquiets pour beaucoup de petites entreprises qui ne croyaient pas à un "no deal". Elles n'ont pas le temps de venir aux réunions de sensibilisation et pas forcément non plus les compétences ou les moyens de se lancer dans autant de formalités », confirme Robert Launay, vice-président exécutif de Chrysal Group, un transporteur international.

La CPME a depuis longtemps conseillé aux entreprises de constituer des stocks pour passer les temps difficiles du Brexit et de remplacer leurs fournisseurs et clients britanniques par d'autres au sein de l'UE. « Mais, s'interroge Alban Maggiar, comment savoir par exemple que le fournisseur de votre fournisseur achète au Royaume-Uni et risque des ruptures d'approvisionnement ? » ■