**Terminale STMG Economie**

**LE BREXIT**

1. **Dégagez les conséquences positives et négatives du Brexit**

**Le figaro.fr 19/03/18**

Le Royaume-Uni sortira de l'UE le 29 mars 2019, mais il continuera de bénéficier -  sans droit de vote - de tous les avantages de l'appartenance au marché commun jusqu'à la fin de 2020.

Cette période de transition - écarte au moins provisoirement le spectre d'une rupture en catastrophe avec le continent d'ici douze mois à peine. Les milieux d'affaires, et notamment la City, réclamaient à cor et à cri ce sas de décompression afin d'éviter [une fuite des investisseurs redoutée cet été, surtout dans le secteur de la finance](http://www.lefigaro.fr/societes/2017/10/31/20005-20171031ARTFIG00321-brexit-la-city-de-londres-pourrait-perdre-75000-emplois.php). Londres, en dépit de sa demande, n'a pas obtenu que ce sursis puisse être étendu si le besoin s'en fait sentir. L'accord provisoire sur le divorce en deux-temps ouvre aussi la voie à la discussion du contrat d'avenir, en clair [l'accord de libre-échange qui liera les deux parties à partir du 1er janvier 2021](http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2018/03/07/20002-20180307ARTFIG00345-l-europe-refuse-a-theresa-may-une-relation-future-a-la-carte.php), avec des droits de douanes réduits au minimum. D'un commun accord, le maintien aussi de liens étroits pour inclure la défense et la sécurité. Cette relance de la dynamique de négociation pourtant reste tributaire d'un problème jusqu'ici intraitable: la nature de la future frontière douanière entre les deux parties de l'Irlande, la République au sud et les six comtés du Royaume-Uni au nord.

Tant que le syllogisme de cette frontière invisible mais bien réelle n'est pas réglé en droit et dans le détail, le casse-tête irlandais risque de faire capoter à tout moment les négociations scellant un retrait ordonné du Royaume-Uni, puis les travaux d'approche sur la future relation commerciale entre l'UE et un État redevenu tiers.

**Les Echos 19/03/18**

Les constructeurs automobiles européens ont exhorté lundi la [Grande-Bretagne](https://investir.lesechos.fr/recherche/?exec=1&texte=Grande-Bretagne&nr=1) et l'[Union européenne](https://investir.lesechos.fr/recherche/actualites/?exec=1&texte=Union%20europeenne) à s'entendre de manière urgente sur les procédures d'homologation de véhicules, sur des règles douanières et sur des normes environnementales pour l'après-[Brexit](https://investir.lesechos.fr/recherche/actualites/?exec=1&texte=Brexit&nr=1" \o "Tous nos articles sur le Brexit) afin d'éviter des conséquences désastreuses pour le secteur.

L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), qui représente 15 constructeurs implantés à travers le continent, a soulevé trois motifs de préoccupation qui pourraient chacun augmenter leurs coûts ou perturber leurs chaînes de production.

Des responsables de l'ACEA ont déclaré au cours d'une conférence de presse qu'ils s'inquiétaient notamment pour le [certificat](http://bourse.lesechos.fr/bourse/certificats/accueil.jsp) de conformité des véhicules, un document d'homologation actuellement valable dans l'ensemble de l'UE dès lors qu'il a été émis par l'un des Etats membres.

Ils se sont interrogés sur le fait de savoir si les centaines d'homologations déjà émises resteraient valables aussi bien dans l'Union européenne qu'en Grande-Bretagne lorsque cette dernière aura quitté l'UE.

L'ACEA a exhorté les deux parties à reconnaître réciproquement les homologations passées et à venir. Dans le cas contraire, les constructeurs pourraient devoir faire face à des coûts supplémentaires de 450.000 à 600.000 euros par modèle, selon elle.

L'organisation a aussi invité l'UE et la Grande-Bretagne à s'entendre sur des procédures douanières simplifiées et à permettre des contrôles aussi rapides que possible.

Même en l'absence de droits de douane, l'ACEA estime que les formalités aux frontières pourraient renchérir leurs coûts par véhicule de 100 à 150 euros.

Les constructeurs s'inquiètent aussi de l'abaissement des seuils autorisés d'émissions de dioxyde de carbone, que l'UE compte faire tomber à 95 grammes par kilomètre en moyenne pour les voitures mises sur le marché à partir de 2021.

Si la Grande-Bretagne est retirée des calculs, il sera plus difficile pour les constructeurs d'atteindre cet objectif car le marché britannique compte une proportion relativement plus élevée de véhicules hybrides ou électriques, plaide l'ACEA.

**La Croix le 22/03/18**

Le sujet fait l’unanimité de part et d’autre de la Manche : le Brexit aura un coût, et pas seulement pour le Royaume-Uni.

Plusieurs professions plaident pour la conclusion d’un nouvel accord commercial le plus indolore possible, afin de poursuivre avec fluidité les échanges entre les deux zones.

Certes, la première ministre britannique Theresa May a déclaré, le 2 mars, que son pays ne serait plus membre ni du marché unique européen ni de l’union douanière. Ce qui limite l’ampleur de la future relation commerciale entre les deux zones.

Pour autant, « nous voulons continuer à travailler avec le Royaume-Uni », souligne Isabelle Maitre, déléguée de la Fédération nationale des transports routiers à Bruxelles, qui a monté un groupe de travail avec ses homologues de tous les États membres, britanniques compris, afin d’alerter les négociateurs sur les spécificités de leur profession.

« Nous risquons la réintroduction de tarifs douaniers et de contrôles aux frontières. De 500 camions soumis à une procédure particulière chaque jour à la frontière, nous pourrions passer à 8 000 après le Brexit. Nos délais et nos coûts de livraison en seront affectés », relève-t-elle, marquée par un sentiment d’une « communauté d’intérêts » au sein de la profession, au-delà de la nationalité.

 « Soyons tous raisonnables, appelle pour sa part Loïc Armand, du groupe L’Oréal, et responsable de la Commission Europe du Medef. Nous partageons avec Theresa May l’objectif de ”frictions minimales” pour nos échanges de biens. Nos chaînes logistiques sont intégrées, nos clients sont partout, personne n’a intérêt à créer des barrières réglementaires ou tarifaires ».

Les pêcheurs aussi sont en première ligne. « Ce dossier sera singularisé dans le mandat de négociation avec Londres, veut rassurer l’Élysée, avec pour objectif de maintenir un accès complet aux eaux britanniques et réciproquement », comme c’est le cas actuellement.

Tous les secteurs n’éprouvent toutefois pas forcément cette communauté d’intérêts avec le Royaume-Uni. La finance, par exemple, reste marquée par une forte concurrence entre les professionnels britanniques et d’Europe continentale – cette dernière aspirant à rapatrier sur son sol des activités aujourd’hui implantées à la City.

Au-delà des logiques sectorielles, « la priorité des milieux économiques des 27 États membres reste la préservation du marché unique », insiste pour sa part Luisa Santos, qui préside le groupe de travail « Brexit » de BusinessEurope, l’organisation patronale européenne.

Or, un accord trop indolore pour les Britanniques risquerait de donner envie à d’autres pays de quitter l’UE… et donc de rétrécir le marché unique, « la force de l’UE, sa source de croissance », insiste-t-on également à l’Élysée.

« C’est ce qui explique que les industriels allemands sont en phase avec la ligne ferme des autorités européennes face aux Britanniques », renchérit Charles de Marcilly.

**Les Echos Investir .fr 28 mars 2018**

 - Le secteur financier estime que 5.000 postes sont susceptibles d'être redéployés hors de Grande-Bretagne ou créés à l'international d'ici mars 2019 en raison du Brexit, soit moitié moins que ce qu'il anticipait il y a six mois, selon une enquête Reuters publiée mercredi.

Certaines banques ont revu leurs délocalisations à la baisse ayant étudié plus précisément le nombre des activités qu'elles devront déplacer dans l'Union européenne si la Grande-Bretagne perd son accès au marché unique, montre l'enquête.

 L'enquête montre que 4.798 postes dans le secteur bancaire sont susceptibles d'être affectés. La plupart seront déplacés hors du Royaume-Uni mais il y aura également des créations d'emplois en Europe, ont expliqué les responsables interrogés.

La plupart des entreprises qui avaient été interrogées dans l'étude publiée en septembre, estimaient toutefois que les plus grands changements pourraient intervenir dans 10 ans voire plus.

Paris pourrait gagner 2.280 postes, selon l'enquête. La plupart serait le fait de HSBC, qui envisage toujours de délocaliser un millier de postes. La France souffrait auprès de nombreux grands groupes financiers de l'image d'un pays à la fiscalité élevée et au droit du travail contraignant. Mais les réformes entreprises en France, dont la réforme du Code du travail, semblent avoir modifié leur perception.