

Le lent déclin industriel du Royaume

L'industrie britannique souffre, comme partout ailleurs, des difficultés engendrées par la guerre en Ukraine et par les conséquences de la pandémie. Mais entre le Brexit et le refus du gouvernement d'établir une vraie stratégie d'investissement à long terme, les acteurs dénoncent un manque de soutien et des pénalités auto-infligées.

DOSSIER

CHLOÉ GOUDENHOOF
CORRESPONDANTE À LONDRES

Fin février, British Steel, qui se présente comme l'un des fabricants d'acier *leader* en Europe, a annoncé le projet de la fermeture de ses fours à coke de Scunthorpe, dans le nord-est de l'Angleterre. Pour la société, propriété du groupe chinois Jingye, cette démarche résulte de la hausse des coûts de l'énergie et de sa transformation pour décarboner l'entreprise. Près de 300 emplois pourraient être perdus.

Un mois plus tôt, Britishvolt, pourtant au cœur des questions environnementales, déposait le bilan. Même si le sérieux de cette entreprise avait posé question, la disparition de la seule start-up britannique spécialiste des batteries électriques vient faire trembler le futur de l'automobile au Royaume-Uni. L'interdiction de la vente de voitures à moteur à combustion est, quant à elle, toujours prévue pour 2035.

Pour le secteur, c'est une déconvenue de plus. Depuis 2016, le nombre de voitures fabriquées au Royaume-Uni a été divisé par deux (750.000 en 2022 contre plus de 1,7 million en 2016). Honda a fermé son usine de Swindon en juillet 2021. BMW a annoncé, en octobre 2022, l'arrêt de la production de sa Mini électrique à Oxford pour la délocaliser en Chine...

Prem Sikka, professeur émérite en gouvernance d'entreprise et membre de la Chambre des Lords, voit ces annonces comme le signe du déclin industriel britannique. « Il date des années 1980 et de la volonté des gouvernements de développer le secteur financier », commente-t-il. « Dans les années 1970, nous avions un Etat entrepreneurial qui a investi et permis le développement des biotechnologies, des technologies informatiques ou encore de l'aérospatial avec le projet de concorde avec la France. Cet Etat entrepreneurial a disparu. Depuis, les gouvernements se sont dévoués à assurer le profit des entreprises, créant cette spirale de déclin. »

Neuvième au monde

Mark Swift, porte-parole de Make UK, l'organisation qui représente le secteur manufacturier, veut nuancer : il s'agit d'un déclin relatif et qui s'observe dans toutes les économies développées. « La production est maintenant bien plus élevée qu'elle ne l'a jamais été avec moins de travailleurs en raison de la technologie et de l'augmentation de la productivité », rappelle-t-il. « Le Royaume-Uni reste le neuvième plus grand pays manufacturier au monde. » Le secteur compte 2,5 millions d'emplois (8,1 % en juillet-septembre 2022), payés 12 % de plus que le reste de l'économie.

« Ce déclin reflète aussi une transformation économique », rappelle pour sa part Michael Kitson, professeur en macro-économie internationale à la Judge Business School de Cambridge. « Mais alors que le Royaume-Uni était la première nation à être industrialisée, les Britanniques se sont désindustrialisés depuis plus longtemps et de façon beaucoup plus rapide, notamment sur l'emploi, que d'autres pays comme l'Allemagne ou la France. Mais c'est surtout le résultat d'un manque de stratégie industrielle cohérente et d'un manque d'investissement. »

En 2021, le secteur représentait 9 % du PIB selon l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques), comme la France, qui était pourtant toujours un peu au-dessus depuis au moins les années 1990, mais bien en dessous de l'Alle-

magne (19 %), de l'Italie (15 %) ou de l'Union européenne (15 %).

La spirale de déclin entraînée à la fin du XX^e siècle par les choix de la Dame de fer a cependant été arrêtée par une politique très active de son gouvernement pour attirer les investissements étrangers. « C'est à ce moment-là que se sont installées de très grandes usines automobiles japonaises », illustre Mark Swift. « Cela a apporté des bénéfices significatifs. Aujourd'hui, un tiers des entreprises membres de Made UK sont détenues par des étrangers. »

Marché libre

L'incertitude causée par le débat sur le Brexit est venue affecter cette manne. Selon le rapport de l'investissement mondial de l'OCDE de 2022, les investissements directs étrangers vers le Royaume-Uni étaient de près de 259.000 millions de dollars en 2016 contre 96.000 millions de dollars en 2017. Ces investissements n'ont fait que reculer avant de remonter en 2021, au lendemain de la pandémie.

La contrepartie, c'est que les décisions relatives aux investissements ne sont pas prises dans des conseils d'administrateurs britanniques. La fermeture de Honda à Swindon illustre cette problématique. Elle est intervenue « alors que Honda accélérât son engagement envers les voitures électrifiées », expliquait en 2019 un communiqué. « Les défis importants de l'électrification amèneront Honda à revoir ses opérations de fabrication mondiales et à concentrer ses activités dans les régions où elle s'attend à avoir des volumes de production élevés. »

Même si le Brexit a fait partie des motivations du fabricant japonais, la question des emplois et de l'innovation britanniques n'a pas été prise en compte dans cette stratégie. Selon de nombreux observateurs et acteurs du secteur au Royaume-Uni, c'est là que le gouvernement britannique échoue à jouer son rôle.

« La manufacture crée de la richesse, chaque emploi de ce secteur en crée plus d'un directement ou indirectement pour fournir le service qui va avec », souligne Prem Sikka. « J'ai demandé au gouvernement s'il était prêt à investir directement pour soutenir des projets comme Britishvolt, mais il s'y refuse. La croyance au marché libre est telle dans ce pays qu'elle le prive des investissements pour développer les nouvelles technologies qui demandent une prise de risque, comme le nucléaire. »

Déclin auto-infligé

Mark Swift considère aussi ce refus comme un acte politique. « L'Allemagne a fait le choix de protéger ses industries de la hausse du coût d'énergie alors qu'ici, le gouvernement a protégé en priorité les consommateurs plutôt que le secteur industriel. Les producteurs d'acier en Allemagne n'ont pas eu les mêmes coûts supplémentaires qu'ici. L'exemple de Britishvolt est aussi très parlant. Le gouvernement aurait dû mettre en place un plan pour faire la transition entre la fabrication de moteur à combustion, fabriqué ici depuis près d'un siècle, et l'électrique, mais il a préféré s'en remettre au marché libre et au laisser-faire. Certains mécanismes du déclin relatif sont ainsi auto-infligés. »

La CBI, la Confédération de l'industrie britannique, refuse de parler de déclin et vante « l'adaptabilité des entreprises britanniques ». Mais elle aimerait aussi voir un soutien plus marqué au secteur industriel. « Le gouvernement actuel a eu raison de se concentrer sur la stabilité économique après les conséquences du mini-budget de l'année der-

Si le déclin relatif de l'industrie britannique précède le Brexit et résulte de bien d'autres facteurs, la sortie de l'Union européenne est venue compliquer l'exportation des produits britanniques.

© PHOTO NEWS.



à Swindon Quand la logistique prend la place

REPORTAGE

C.GFT

La première chose qui frappe en arrivant à Swindon, une ville de 233.000 habitants située entre Bristol et Londres, ce sont les grands hangars Amazon qui trônent aux abords de la ville, signes d'emplois et de modernité. Mais la deuxième, c'est un centre-ville déserté de ses boutiques, un mal qui gangrène l'Angleterre. Les vitrines vides sont légion, d'autres annoncent une liquidation complète avant fermeture, le tout entravé de travaux dans le but de créer de nouveaux logements et une nouvelle gare de bus.

« Ce qu'il nous faut, ce sont des nouvelles boutiques ! Mais le loyer est trop cher, elles sont obligées de fermer et tous les salariés qui travaillaient ici sont obligés d'aller chercher du travail ailleurs », se plaint Lisa Chamberlain, une quadragénaire qui fait le ménage dans une école située dans une ville voisine.

Le déclin du centre n'a rien à voir avec l'arrêt de production de l'usine Honda, située à quinze minutes en voiture, en juillet 2021. Mais la fermeture de cette entreprise ouverte en 1985 a renforcé la morosité des habitants.

« De nombreux efforts avaient été dé-

nière », souligne Sean McGuire, directeur pour l'Europe de la CBI. « Mais cela doit aller avec un programme pro-croissance qui comprenne de l'investissement dans la croissance verte, le soutien à l'innovation et à la mobilité à l'échelle mondiale pour régler les problèmes de

manque de main-d'œuvre et de qualifications. Il faut aussi changer les règles de planification pour construire plus vite des éoliennes de façon à améliorer les infrastructures. »

Annoncée en mars 2021 par l'ancien Premier ministre Boris Johnson, la stra-



Dans le centre de Swindon, les vitrines vides sont légion, d'autres annoncent une liquidation complète avant fermeture... © C.GFT