

Le Royaume-Uni : la faute au laisser-faire

l'expert « C'est au gouvernement de choisir les bonnes batailles »

ENTRETIEN

C.GFT

Michael Kitson est professeur en macro-économie internationale à la Judge Business School de Cambridge.

Dans quelle mesure le déclin relatif de l'industrie britannique est un problème pour l'économie du pays ?

Les produits manufacturiers sont une source importante d'exportations nettes. Or, le Royaume-Uni a, de façon constante, un déficit de la balance des paiements, cela affecte ses performances commerciales. Cela affecte aussi ses performances en termes d'innovation. Vous avez besoin d'un secteur manufacturier dynamique pour aider le développement et la prospérité de vos innovations. Ce déclin explique enfin le déséquilibre régional plus prononcé que dans d'autres pays européens. Londres s'en sort très bien depuis les années 1980-1990 (grâce à la finance, NDLR). En revanche, le reste du pays, y compris l'Écosse, l'Irlande du Nord et le pays de Galles, reste à la traîne.

Les gouvernements tories essaient de traiter ce déséquilibre régional par le plan de Levelling up. Peut-il réussir ?

Il ne s'agit que d'un slogan ! Il n'y a que des slogans mais pas de stratégie à long terme, que ce soit pour l'industrie ou pour l'économie de façon générale. Nous n'avons pas le cadre, les institutions adéquates, pour permettre les investissements nécessaires. Dans les années 1960, le pays a développé un ministère des Affaires économiques pour encourager l'investissement à long terme et le développement de l'économie. Rien n'a remplacé ce ministère. Il y avait aussi des agences de développement régional mais pour des raisons politiques de court terme, le gouvernement s'en est débarrassé en 2010. Il manque la volonté aussi bien que les institutions.

Pourquoi ?

Le ministère prédominant est celui des

Finances et le Trésor se préoccupe de l'équilibre à court terme, de la différence entre les dépenses et les impôts, et non pas de croissance à long terme. Cette vision contamine tous les autres ministères. En comparaison, l'Allemagne a des gouvernements régionaux bien plus forts. Il y a bien les centres de technologies et d'innovation du réseau Catapult, conçus sur le modèle allemand, mais ce n'est pas du tout aussi étendu et financé. Les politiciens se préoccupent d'être réélus dans les cinq ans et non de l'état de l'économie dans 20 ans. Depuis Thatcher, il y a aussi cette idée que le gouvernement fait partie du problème et non de la solution. Une stratégie mieux définie sera critiquée comme une façon pour le gouvernement d'interférer dans les affaires, c'est au marché de choisir les gagnants de l'économie et non à l'État – on en revient à des slogans. Or, le but ce n'est pas pour le gouvernement de choisir des gagnants mais de choisir les bonnes batailles économiques.



Il faut développer entre autres une économie plus verte et plus durable

Michael Kitson
Professeur en macro-économie internationale à la Judge Business School de Cambridge

”

Sur quoi devrait reposer une stratégie industrielle britannique ?

Outre la question des institutions à mettre en place, le pays a besoin de plus d'innovation mais aussi d'une façon de diffuser cette innovation dans l'économie, dans les secteurs privé et public. Un trop grand nombre d'entreprises n'utilisent pas les derniers outils technologiques disponibles. L'encouragement aux investissements privés ou publics est aussi essentiel. Une grande partie du marché de l'industrie pharmaceutique repose sur le service national de santé (NHS). C'est la même chose pour l'industrie aéronautique : elle dépend beaucoup des dépenses de la défense. Le rôle de l'État a été important dans le développement de ces deux secteurs.

Le Brexit affecte le futur pipeline d'exportation du pays

Le déclin relatif de l'industrie britannique précède le Brexit et résulte de bien d'autres facteurs. Mais la sortie de l'Union européenne est venue compliquer l'exportation des produits britanniques. Or, le secteur manufacturier représente près de la moitié des exports selon Make UK, l'organisation qui le représente, et l'UE est toujours le premier partenaire commercial du Royaume-Uni (42 % des exportations et 45 % de toutes ses importations en 2021).

L'accord de coopération et de commerce post-Brexit a permis d'éviter le pire scénario : la création de douanes entre les deux partenaires. Mais les barrières non tarifaires ont ajouté des obstacles administratifs (formalités douanières, exigences en matière de d'origine) et les coûts qui vont avec. La perturbation des flux de main-d'œuvre a quant à elle affecté certains secteurs comme l'alimentation et la boisson. « Tous les fabricants britanniques dépendaient fortement d'un commerce sans friction avec l'UE pour maintenir des chaînes d'approvisionnement efficaces », rappelait dans un rapport de 2022 le professeur en économie d'entreprise David Bailey. « Les travailleurs de l'industrie manufacturière de l'UE comblaient également souvent des lacunes importantes en matière de compétences, comme dans l'ingénierie, au Royaume-Uni. »

Après le Brexit, les contraintes imposées dans ces échanges se sont traduites par une baisse des exports britanniques vers l'Europe de 22,9 % dans les quinze mois qui ont suivi l'accord (janvier 2021 – mars 2022) selon une étude de l'université d'Aston. La variété des produits exportés a diminué de 42 %.

« Les produits qui s'exportent moins sont généralement ceux de petites entreprises, de nouveaux exportateurs ou qui sont exportés vers de nouveaux marchés », souligne Oleksandr Shepotylo, docteur en économie et co-auteur de l'étude. « Et ce sont ces petites entreprises qui exporteraient normalement beaucoup plus à l'avenir, à mesure qu'elles augmentent leurs volumes et leurs produits – c'est donc le futur pipeline d'exportation du Royaume-Uni qui est affecté. »

Cette baisse d'exportation devait être compensée par la divergence des réglementations, devant ouvrir les portes du monde à la Global Britain. Cette théorie doit encore faire ses preuves. « Bien qu'il y ait eu une certaine réorientation des exportations vers des pays non membres de l'UE, cela n'a pas compensé la réduction des échanges avec les Européens », confirme David Bailey.

Sean McGuire, directeur pour l'Europe de la CBI (Confédération de l'industrie britannique), assure de son côté que les entreprises britanniques ont fait le « deuil » du marché unique. « Elles ont accepté que les nouvelles règles du jeu reposaient sur l'accord post-Brexit de 2020 et il n'y a pas d'appétit pour un retour », affirme-t-il.

Mais certaines industries cherchent toujours à minimiser l'impact du Brexit là où c'est encore possible. « Nous faisons campagne pour que le remplacement du marquage CE par un marquage britannique soit annulé et que les entreprises européennes puissent toujours exporter au Royaume-Uni des produits CE », illustre Mark Swift. C.GFT



Le déclin de la manufacture



ployés par les dirigeants locaux, dans les années 1980, pour encourager Honda à venir après la fermeture des travaux ferroviaires (qui avaient alors pourvu de nombreux emplois, NDLR) », explique Jim Robbins, le chef du groupe travailliste local et conseiller municipal. « Nous avons été très déçus que l'administration conservatrice actuelle n'a pas fait de même pour que l'usine reste ouverte. La perte d'un si grand nombre d'emplois qualifiés est difficile à gérer pour toute économie locale. »

Reconversion par le bas

Un an et demi après, le sort des anciens employés intéresse peu : Unite, le syndicat chargé de les représenter, n'a plus de centrale sur place à même de commenter, Honda ne répond pas aux questions. Selon différents journaux locaux, certains des employés ont choisi de partir plus tôt à la retraite, d'autres se sont lancés dans l'entrepreneuriat ou ont accepté des postes moins qualifiés – et moins payés.

« Un grand nombre des nouveaux emplois créés se trouvent dans le secteur de la logistique et, bien qu'ils soient les bienvenus, ils ne sont pas aussi précieux que les emplois que nous avons perdus », estime Jim Robbins.

Certains anciens travailleurs ont d'ailleurs refusé cette reconversion par le bas. « Mon voisin est resté des années dans cette usine et il n'a pas accepté de travailler chez Amazon », illustre Joan Porte, une septuagénaire qui habite la ville depuis 50 ans. « Au final, il a réussi à trouver un travail au niveau de ses qualifications à Cirencester, une ville voisine. Swindon était une très belle ville, mais maintenant il n'y a plus rien parce que les gens achètent tout en ligne. »

Une ville gagnante mais...

Pourtant sur le papier, Swindon a tout d'une gagnante. Elle est la quatrième ville la plus productive du Royaume-Uni selon le baromètre du *think tank* Centre for Cities 2023, juste devant Londres. Le taux de chômage est de 3,7 % dans la ville contre 4,1 % pour la moyenne nationale.

Mais le taux de chômage annoncé au Royaume-Uni n'est qu'un trompe-l'œil, selon le *think tank*. Ces bons chiffres ne sont pas liés à un nombre record de personnes qui travaillaient : il reflète le nombre croissant de personnes « économiquement inactives » qui se retirent du marché du travail.

Si cette réalité est difficile à mesurer à

Swindon, elle correspond à l'image qu'offre la ville, vidée de ses commerces et ridée de travaux. Sans surprise, la ville a été classée huitième des pires endroits où habiter en Angleterre, selon un sondage du site *Ilivehere.uk*, qui encourage les Britanniques à se prononcer sur leur propre ville.

Certains des employés ont choisi de partir plus tôt à la retraite, d'autres se sont lancés dans l'entrepreneuriat ou ont accepté des postes moins qualifiés – et moins payés

Quant au vieux site Honda, il a été racheté en août 2021 par Panattoni, qui se décrit comme le plus grand promoteur immobilier logistique au Royaume-Uni et en Europe. L'entreprise, qui n'a pas répondu à nos sollicitations, avait alors annoncé que 9.000 emplois seraient créés pour les habitants de la ville et 7.000 pour ceux des environs. Les nouvelles installations pourraient employer près de 900 personnes pour les travaux, mais elles ne devraient être prêtes que dans dix ans.