

EGE Ecole de Guerre
Economique

Dépendance Économique

Royaume-Uni



Vincent Bernaud – Anaïs Briault – Alexandre Perfetti – Romain Schloesing

SURVEILLER. ANALYSER. PROTEGER. INFLUENCER.

Table des matières

1. <i>Économie : quand la finance devient l'outil à tout faire</i>	3
2. <i>Une industrie en perdition depuis plus de quatre décennies</i>	7
3. <i>Les transports : un secteur embourbé par le Brexit</i>	9
4. <i>La sécurité alimentaire : victime de la dépendance britannique aux importations</i>	10
5. <i>Énergies : une décarbonisation contrebalancée et une dépendance aux ressources énergétiques extérieures</i>	12
6. <i>La santé britannique sous perfusion</i>	14
7. <i>La défense : une dépendance économique et stratégique, conséquence de choix politiques</i>	16
8. <i>Conclusion</i>	19

Le camouflage de la pauvreté et l'engrenage de la soumission

L'achat de la paix sociale au sein du Royaume-Uni, en partie par les États-Unis à travers le plan Marshall, est un fait peu connu. Pendant des décennies, les gouvernements successifs ont camouflé les répercussions de leurs décisions socio-économiques, notamment dans les anciennes villes industrielles telles que Birmingham, Glasgow ou Newcastle. Pour illustrer ce phénomène, nous avons interviewé l'économiste M. Yann Moulier-Boutang qui explique que cette capacité à masquer la réalité sociale du pays date de l'après-guerre.

Alors que l'Angleterre est à bout de souffle économiquement, les villes les plus pauvres, dévastées par la guerre, peinent à se reconstruire. Elle s'en remet alors à Washington disposant d'une balance financière largement excédentaire et aux moyens lui permettant de soutenir l'effort britannique de relance post-conflit.¹ La réduction de la dette contractée en temps de guerre et le moratoire des paiements accordés par les États-Unis profitent alors grandement aux finances du Royaume-Uni à court terme. Elle signe cependant le début de sa soumission et dépendance auprès de son cousin transatlantique. Le meilleur indicateur du rachat de cette paix sociale et de la mise sous tutelle britannique devient ainsi la balance des paiements car elle retrace sous une forme comptable l'ensemble des flux d'actifs réels, financiers et monétaires entre les deux nations.

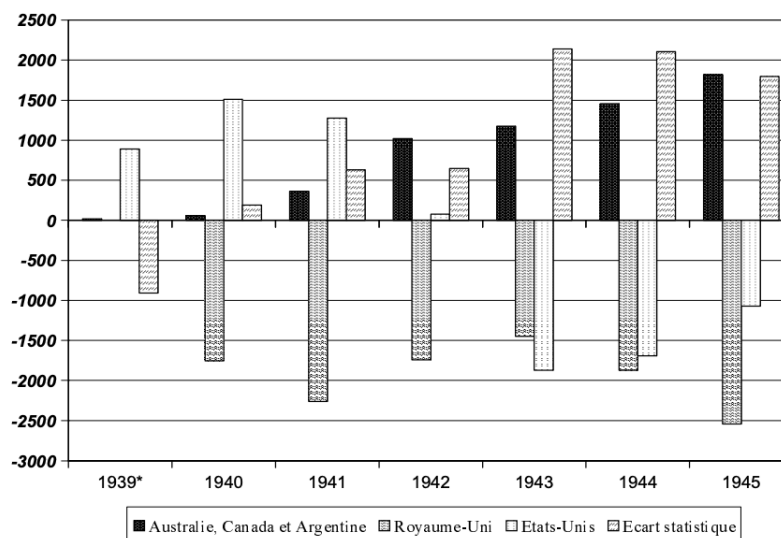


Figure 8: Déséquilibres courants pendant la deuxième guerre mondiale (en millions de dollars)

Source : Le cycle britannique des déséquilibres financiers (Jean-Baptiste Gossé)

Milton Gilbert² définit, en 1969, les conditions d'équilibre des flux commerciaux : en dehors des États-Unis, la croissance des montants des réserves nettes dans une proportion moindre que les échanges extérieurs crée un déséquilibre. Et lorsque la balance des paiements ne peut être redressée qu'au prix d'une modification des taux de change, il y a déséquilibre

¹ Tous les belligérants ont enregistré des balances courantes déficitaires pendant la guerre mis à part les États-Unis en tenant compte du prêt-bail. (Source : Jean-Baptiste Gossé).

² M.L. *Politique Étrangère*, vol. 34, no. 3, Institut Français des Relations Internationales, 1969, pp. 373–77, <http://www.jstor.org/stable/42669421>.

fondamental. C'est le cas en 1945 pour le Royaume-Uni qui tente tant bien que mal de se reconstruire après avoir eu recours au crédit-bail, à l'emprunt, à la vente d'avoir extérieur, de ses réserves d'or, et de devises.

Le camouflage des échecs sociaux est mis au jour dans les années 1970-1980. Conséquence du plan de financiarisation de l'économie de Margaret Thatcher, la situation précaire de certaines parties de la population s'aggrave ; une dure réalité que des photoreporters tels que Tish Murtha (1956-2013) dénoncent. Alors que les nouvelles directives gouvernementales sont implémentées, le nord de l'Angleterre est sévèrement touché par les nombreuses fermetures d'usines industrielles, laissant une large partie des jeunes adultes sans emploi. S'en remettre à la montée en puissance d'un système bancaire avancé n'aura en aucun cas répondu aux problématiques profondes du pays. Dans *Youth Unemployment* (1981), Murtha documente des scènes intimes de la vie quotidienne des habitants de Newcastle, marginalisés de la société. À cette époque, plus de trois millions d'Anglais sont au chômage – le chiffre le plus élevé depuis la Grande Dépression.

Aujourd'hui, des artistes engagés comme Paul SNG, réalisateur du court métrage "*Getting By*" examinent les réalités de la classe ouvrière britannique post Brexit : « Elle (Tish Murtha) a compris que les plus pauvres et les plus vulnérables ne font pas que "passer entre les mailles du filet" de la société ; ils se voient plutôt refuser les outils pour naviguer et échapper aux inégalités structurelles ». Le travail de Paul SNG s'inscrivant dans les traces de Murtha est révélateur d'une situation qui a peu changé depuis 1981. Les Britanniques dissimulent leurs membres les moins productifs pour diminuer l'impact de ces derniers sur la perception générale du pays.

1. Économie : quand la finance devient l'outil à tout faire

Le Royaume-Uni apparaît en 2021 comme une forte puissance économique en se plaçant à la 6^e place au rang mondial, devant l'Inde et derrière la France. Avec un PIB par habitant en Parité de Pouvoir d'Achat (PPA) à 37 700 dollars américains, elle se place en 3^e position en Europe. Malgré ces classements apologiques d'une situation économique et financière prospère, la réalité est bien moins élogieuse. Des années 1980 à 2007, le Royaume-Uni est une économie relativement prospère, mais le pays ayant mal subi la crise des *subprimes* de 2008, il est depuis désormais en récession.

L'accélération du développement du modèle britannique se concentrant sur une économie de service prend forme dans les années 1980 sous l'impulsion de Margareth Thatcher. La mise en place de réformes inspirées du libéralisme économique permet au Royaume-Uni de retourner à une économie de marché. Toutefois, cette transformation profonde de l'économie britannique engendre une disparité dans les domaines de sources de richesses. Ainsi, 73% du PIB provient du secteur tertiaire, mais impliquant un affaiblissement massif du secteur industriel, ne représentant alors en 2010 plus que 17,3% du PIB.

La dette nette du Royaume-Uni est estimée en 2021 à 2,173.632 milliards de livres sterling représentant désormais 97.23% du PIB national. En 2008 la dette représentait du 43.506% PIB (874.910 milliards de livres sterling) et en 2014 cette dernière monte à 78.21% du PIB (1501.399 milliards de livres sterling). La dette nette du Royaume-Uni ne cesse de croître depuis 2008, et depuis 2019, cette hausse s'accélère, notamment en raison de la crise de la COVID-19.

Dépendance Économique : Royaume Uni

La dette du Royaume-Uni est contractée auprès de différents acteurs : 47% de la dette publique est détenue par le secteur financier domestique et 71% des détenteurs sont des résidents nationaux avec seulement 29% d'étrangers, permettant au Royaume-Uni de limiter l'impact de cette dette sur sa dépendance financière auprès d'acteurs extérieurs.

Tableau 2 : Royaume-Uni : détention de la dette publique par le secteur financier domestique comptes nationaux

Établissements de crédit	6 %
Assurances et fonds de pension	30 %
Autres intermédiaires financiers	11 %
Total	47 %

Source : Comptes nationaux.

Tableau 4 : Détention de la dette publique par les résidents et les non-résidents

Détenteurs	Résidents (secteur financier domestique et autres)	Non-résidents
Zone Euro	47 %	53 %
États-Unis	70 %	30 %
Royaume-Uni	71 %	29 %
Japon	92 %	8 %

Source : Statistiques des banques centrales, 2009

Ces choix politiques et économiques ont apporté au Royaume-Uni un système bancaire particulièrement puissant. Cette montée en puissance s'explique notamment par sa position face à l'euro. En conservant sa monnaie locale, la Grande-Bretagne bénéficie de tous les avantages du marché européen tout en évitant une forte partie de ses contraintes : les autorités britanniques n'ont, par exemple, pas les mêmes contraintes sur les déficits publics que les pays ayant adopté l'euro, qui subissent des règles plus coercitives.

Il est aussi intéressant de noter qu'il bénéficie grandement d'une nette hausse de la consommation intérieure. C'est pourtant lui-même qui la finance en la nourrissant par des crédits.

L'élément qui caractérise le plus le modèle économique britannique est cette importance accordée au secteur tertiaire, détériorant lourdement le reste de l'activité du pays. C'est dans ce contexte que le Royaume-Uni se doit aujourd'hui d'importer plus de 80% des produits de consommation de sa population. Avec 570 milliards d'euros d'importations (24% du PIB) et 411 milliards d'euros d'exportation (17% du PIB) en 2018. En 2019, il se place alors 4^e pays importateur et 10^e exportateur mondial. Son solde commercial à -159 milliards d'euros, soit 6,7% du PIB, le place à la tête des pays les plus déficitaires d'Europe. Certes, sa balance de services permet de compenser une large partie de la balance commerciale, mais son besoin en biens reste satisfait par la production d'autres pays.

Dans ce contexte, le Royaume-Uni se tourne majoritairement vers l'Union Européenne pour répondre à ses besoins d'importation. En 2018, l'UE est le premier partenaire commercial en représentant 53% des importations britanniques (311 milliards d'euros) et 47% de leurs exportations (194 milliards d'euros). L'UE représente alors près de la moitié du commerce

extérieur du Royaume-Uni. Le poids du Brexit dans l'économie britannique est donc loin d'être négligeable, et devient alors source de préoccupation concernant ses approvisionnements en plus d'impacter son système bancaire, par la remise en question du passeport financier européen qui leur est aujourd'hui accordé.

Le passeport financier européen est un droit pour les différents acteurs du secteur tertiaire (banques, assurances, *fintech*, gérants d'actifs européens) de vendre leurs services et leurs produits au sein de l'Espace Economique Européen (EEE). Plus de 20% du chiffre d'affaires du système bancaire britannique repose entièrement sur ce passeport financier. Cette perte de passeport financier implique un grand nombre de désavantages. Le plus visible est l'obligation, pour les banques britanniques, de fermer tout compte client détenu par un expatrié d'un pays de l'Union européenne. Cette obligation est en application depuis la fin de la période de transition, fixée au 31 décembre 2020.

Afin de pouvoir conserver leur passeport financier, les banques britanniques sont obligées d'ouvrir des filiales au sein de l'Union Européenne. Une filiale doit être ouverte dans chaque pays dans lequel une banque britannique souhaiterait poursuivre ses activités. Pour beaucoup d'entre elles, les coûts impliqués dépassent alors bien largement les bénéfices. La perte du passeport financier est donc une menace importante pour le système bancaire britannique, et donc pour la dépendance du Royaume-Uni.

Le « dopage » par le crédit de la consommation des ménages est aussi une véritable source de craintes sur la croissance économique. Le surendettement des ménages n'est pas sans conséquence. Une hausse effrénée du nombre de déclarations de faillite personnelle se ressent depuis 2002. En 2004, ce sont près de 38 000 déclarations de faillite personnelle qui sont effectuées. En 2006, il était désormais question de 110 000 déclarations annuelles. 'Citizens Advice', un organisme caritatif qui aide les particuliers à la gestion de leur dette déclarait en 2007 venir en aide à près de 1.7 million de personnes.

La structure de la balance commerciale nettement négative du Royaume-Uni révèle deux aspects : un rôle stable joué par les partenaires européens et une dégradation des échanges commerciaux britanniques hors Europe en raison des échanges de pétrole. Au début des années 2000, le pic pétrolier au Royaume-Uni est atteint. La compagnie britannique BP, indique en 2006 que sa production de pétrole du Royaume-Uni a chuté de 40% depuis 1999. Cette chute importante de production de pétrole a rendu les Britanniques importateurs nets d'énergie à partir de 2004 (gaz naturel). Ces importations impactent lourdement la balance commerciale et les rentrées fiscales.

Le tout rend la situation financière du Royaume-Uni particulièrement complexe. Une hausse nette et rapide de sa dette l'a invité à mettre en place une politique de monétisation de la dette. Cette politique a donné aux Britanniques le record d'encours de dette publique détenue par une banque centrale, 15% fin 2011. Il découle de cette situation, une inflation alors particulièrement élevée avec 4,5% fin 2011. À noter que les choix et actions politiques mis en place par le Royaume-Uni ne seraient pas autorisés au sein de la zone Euro, où l'achat de dette publique par une banque centrale n'est pas autorisé.

La productivité du travail est nettement inférieure au Royaume-Uni que dans les pays de l'Union Européenne. Un taux d'emploi particulièrement élevé permet de justifier cela. En effet, le taux d'emploi est estimé à 72.6% en 2005, contre 62.3% en France.

Au-delà du million de salariés britanniques sous contrat à "zéro heure" de travail garantie, ce sont près de 7 millions de britanniques qui travaillent sous un statut très flexible et donc précaire. Ce statut n'accorde que très peu de sécurité face à un licenciement et des indemnités particulièrement faibles.

La pauvreté est ainsi devenue impossible à dissimuler dans le système économique britannique. Quatre millions de Britanniques ne possèdent pas la moitié des ressources suffisantes pour vivre au-dessus du seuil de pauvreté. Un million et demi d'habitants ne peuvent pas non plus se payer des produits de première nécessité.

Entre 2017 et 2018, le pays a connu la plus grosse hausse du taux de pauvreté jamais vue depuis 1988. Passant de 22.1% à 23.2%, ce taux devient un symptôme d'une situation financière et politique inquiétante.

Les décisions économiques et politiques prises durant les trente dernières années ont généré une véritable économie de service. Ce modèle accorde désormais un excès de confiance dans un secteur tertiaire devenu éminent. Au détriment des autres secteurs, c'est ce dernier qui assure un rôle crucial à toutes les échelles du pays. Cependant, la désindustrialisation pesante sur la balance commerciale, la pauvreté profonde et grandissante ne semblent pas pouvoir être totalement sauvées par un système bancaire avancé. Ainsi, la menace qui est la perte du passeport financier impacte lourdement les activités de ce système bancaire. Une menace qui pèse donc sur tous les fronts de l'économie du pays comme nous le verrons dans les parties suivantes.

2. Une industrie en perdition depuis plus de quatre décennies

Dans les années 1970, le modèle économique britannique effectua donc une transition vers une économie de services, rompant avec le modèle historique basé sur l'industrie. Cette transition, de pair avec l'essor du capitalisme, remodèle le tissu industriel, tant dans la structure des entreprises que dans les catégories de biens issus de l'industrie. Cette partie ne pouvant pas couvrir toute l'industrie britannique, celle-ci se concentre premièrement sur la mutation des entreprises et deuxièmement sur un des secteurs industriels révélateurs de la dépendance économique anglaise à l'UE.

Dans un premier temps, l'étude des typologies d'entreprises permet de poser quelques éléments de contexte pour l'analyse du tissu industriel. Parmi ces éléments se trouvent le nombre d'entreprises déclarées, leur taille, leur secteur d'activité et enfin combien de personnes sont employées par ces structures. En 2021, le Royaume-Uni connaît sa première baisse en nombre d'entreprises privées depuis 2000. Le Royaume-Uni comptait 3.5 millions d'entreprises en 2000, chiffre qui ne cesse de croître jusqu'à atteindre 5,98 millions en 2020 avant de connaître une chute de 6.5% en 2021 soit 390 000 entreprises en moins. Au-delà du nombre, la taille de ces structures en termes de nombre de salariés donne aussi une indication sur la répartition de l'emploi. Ainsi, le Royaume-Uni se compose à 74.67% d'entreprises unipersonnelles, le reste étant principalement des entreprises de moins de 49 employés (24.55%). Le pays compte très peu de moyennes et grandes entreprises (0.7%) soit 43 275 structures, avec une tendance à la baisse depuis la crise de la COVID-19. Cependant, ces moyennes et grandes entreprises pèsent lourd dans le marché de l'emploi, représentant près de 52.32% des emplois totaux. Le tissu industriel est ainsi principalement composé de petites entreprises et de compagnies unipersonnelles, en croissance depuis 2000, mais dont la majorité des emplois est fournie par les moyennes et grandes entreprises.

La Grande-Bretagne vit depuis plusieurs décennies dans une économie de service, comptant pour $\frac{3}{4}$ des entreprises. Le terme « industry » en anglais à un sens bien plus large que dans la langue française. En effet, le sens d'« industry » est bien plus proche de « secteur d'activité » que de « industrie » en français. Cette distinction prend toute son importance lorsque l'accent est mis sur l'étude de l'industrie britannique en termes de production industrielle. Sous cet angle, l'industrie de production britannique apparaît comme fragile, précaire et dépendante de l'import à l'UE.

Une fois les entreprises de services exclues de l'équation, restent les entreprises du secteur secondaire, soit la construction et l'industrie manufacturière. Premièrement, le secteur de la construction compte pour 16% des entreprises totales dont 76,4% comportent moins de 49 salariés et emploi 2 millions de personnes. Le secteur de l'industrie manufacturière est quant à lui un cas intéressant, non pas en termes de chiffres brut mais de dépendance à l'import. En effet, ce secteur emploie 2.6 millions de personnes dans des entreprises majoritairement de plus de 250 salariés.

La force de la Grande-Bretagne réside dans sa capacité à dissimuler l'état réel de son industrie de production en fournissant des chiffres biaisés. En effet, les chiffres des exportations comprennent autant les exports des biens produits sur le sol britannique que les imports étrangers seulement revendus. Cette mascarade permet au Royaume-Uni de masquer une industrie de production en forte perte de vitesse depuis la 2^e guerre mondiale.

Dépendance Économique : Royaume Uni

En analysant plus en profondeur les chiffres des importations et exportations, des différences notoires apparaissent sur certaines catégories de biens. À titre d'exemple, l'automobile est un des secteurs industriels britannique annoncés comme majeur, au même titre que le secteur aérospatial ou la chimie. Dans les faits, ces trois secteurs sont fortement dépendants des importations européennes, notamment en provenance d'Allemagne, au niveau des pièces détachées plus qu'à celui des produits finis. En effet, l'industrie de production de la Grande-Bretagne assemble des pièces détachées importées afin d'en produire des biens, mais est très peu active sur la production de ces pièces. Ce constat est d'autant plus fort pour l'industrie automobile.

En 1950, le Royaume uni est le second producteur mondial d'automobile et le premier exportateur mondial. Sur les 34 constructeurs automobiles britanniques au XXe siècle, 22 ont disparu, majoritairement dans les années 70. Concernant les 12 entreprises produisant toujours des véhicules, seules 3 marques subsistent au rachat par des groupes étrangers : AstonMartin, Morgan et Ginetta. De plus, ces marques produisent exclusivement des produits de luxe, en faibles quantités (quelques milliers par an) et utilisant des pièces étrangères.

Constructeur	Chiffre d'affaires 2020 en \$	Provenance des moteurs
Aston Martin	<u>819 millions</u>	<u>Mercedes</u>
Morgan	<u>20 millions</u>	<u>BMW</u>
Ginetta	<u>8,6 millions</u>	<u>Ford, Ginetta</u>

Pourtant, les chiffres officiels d'exportation de voitures depuis le Royaume-Uni en 2019 s'élèvent à 37,8 milliards de dollars, dont 847,6 millions pour les constructeurs britanniques seuls. La dépendance du Royaume-Uni sur le secteur automobile est donc double. Premièrement, le pays importe près de 40 milliards de dollars de voitures en 2019, principalement depuis l'UE, afin de fournir sa population en véhicule et pallier à l'abandon de son industrie automobile depuis les années 70. Et deuxièmement, la production de voitures sur son sol est dépendante d'entreprises et de pièces détachées étrangères sans lesquelles son industrie automobile serait réduite au luxe de ses 3 derniers constructeurs.

Le constat effectué pour l'industrie automobile peut être transposé au reste de l'industrie de production britannique, dont l'importation globale ne cesse de croître et où l'exportation de biens purement issus de son industrie propre est en forte décroissance.

3. Les transports : un secteur embourbé par le *Brexit*

En délaissant ses capacités de production, le Royaume-Uni se dirige vers un modèle d'importation en grande quantité pour subvenir à ses besoins. De fait, le domaine des transports devient vital, pour assurer la mobilité de la population et le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement du pays.

Dans tous les domaines de l'économie britannique de la vente au détail à la construction en passant par les denrées alimentaires, les réseaux de transports sont cruciaux pour le pays. Dans ces circonstances, la reprise économique du Royaume-Uni après la récession Brexit/COVID dépend d'une émergence rapide et forte du secteur des transports qui se doit être agile et capable de supporter la majeure partie des industries du pays. Pourtant l'Angleterre trébuche sur cet aspect depuis le début de l'année 2020.

À la suite du Brexit, la Grande-Bretagne se voit contrainte de renouveler ses accords avec les pays de l'Union Européenne dont la Pologne, pays phare du transport routier européen. Par ailleurs, l'envoi récent de troupes britanniques en soutien aux forces polonaises dans le cadre de la crise à la frontière biélorusse n'est en ce sens pas anodin.

À cela se rajoute la pénurie de chauffeurs de poids lourds touchant l'Europe, comme mis en lumière par [*Transport intelligence*](#). Des données de 2020 montraient en effet que l'Allemagne manquait près de 45 000 chauffeurs, et la Pologne 124 000 chauffeurs, un chiffre supérieur à celui de l'Angleterre (100 000). Cependant, les étalages des supermarchés polonais étaient remplis alors que celles des principales chaînes de grande distribution anglaises (*Tesco, Sainsbury's, Morrisons*) étaient à moitié vides. Cette différence entre le continent et le Royaume-Uni s'explique notamment par les directives post-Brexit dont la mise en vigueur de lois de cabotages³ extrêmement contraignantes rend l'accès de certaines routes impossibles pour les chauffeurs européens. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les routiers et opérateurs de transports européens se trouvent donc en incapacité d'effectuer des missions sur le territoire du Royaume-Uni qui peine à remplacer les chauffeurs étrangers qui couvraient ses routes intérieures. On estime entre 15 000 et 25 000 le nombre de chauffeurs étrangers obligés de quitter le territoire britannique à la suite du Brexit.

Du côté du secteur aérien, un problème similaire apparaît. De nombreuses compagnies aériennes comme EasyJet, un des leaders des vols *low-cost* se frottent aux contraintes du cabotage. Afin de pouvoir continuer à opérer sur les routes internes européennes, la compagnie s'est vue contrainte de changer l'immatriculation d'une partie de sa flotte vers des AOC (*Air Operator's Certificate*) autrichien et suisse. Une autre compagnie, [EasyJet PLC a quant à elle commencé sa transition pour devenir une compagnie européenne](#), en privant certains des actionnaires du droit de vote afin d'assurer sa conformité avec les exigences de propriété et de contrôle de l'Union. Cette manœuvre a entraîné des coûts monumentaux pour cette entreprise touchée de plein fouet par la chute des vols liée à la COVID-19. La compagnie nationale, British Airways, reste relativement protégée par la signature d'un accord bilatéral avec les États-Unis lui permettant d'opérer ses routes les plus populaires dont les liaisons entre Heathrow et JFK, [route la plus profitable au monde](#). La survie des compagnies aériennes est liée à leurs modèles de gestion et le cabotage actuel ne leur laissera que peu d'options. Sur le long terme, les compagnies britanniques qui basaient leurs stratégies sur des vols

³ Le cabotage est la faculté accordée à titre temporaire à un transporteur européen, non-établi au Royaume-Uni, titulaire d'une licence communautaire, de réaliser un transport intérieur sur le territoire national. En Europe, le principe du cabotage est régi par le règlement (CE) 1072/2009 du 14 mai 2010.

régionaux ou continentaux se voient obligées d'investir massivement à l'étranger pour adapter leurs flottes ou seront dépendantes des États de l'UE qui pourraient leur empêcher d'opérer dans les conditions pré-COVID.

On observe des phénomènes équivalents sur le secteur ferroviaire toutefois à moindre ampleur puisque le réseau intérieur du pays est suffisamment développé pour assurer un acheminement non assujéti aux règles de cabotage. Cependant, le secteur ne permet pas de compenser les carences du domaine du transport. De plus, l'accès à ses échanges ferroviaires avec la Belgique et le Pays-Bas qui représentent respectivement 8% et 3,46% de ses importations (en 2019 tous types de transports confondus) dépend en réalité entièrement de la France. En effet, la connexion à ces deux pays se fait à travers le tunnel sous la manche passant par Calais le réseau étant relié à celui de l'Europe continentale par le tunnel sous la Manche et la *High Speed 1*.

À cela s'ajoute l'accès des transports maritimes aux ports anglais et la traversée de la Manche. Les navires qui partaient initialement des ports d'Anvers, Amsterdam ou du Nord-Ouest de l'Europe se confrontent désormais à des conditions de passage administrativement plus contraignantes pour l'acheminement de certains biens et produits alimentaires. Avec 80% des biens consommés importés, le Royaume-Uni et les consommateurs sont vulnérables aux contraintes posées par le flux d'approvisionnement et ses limites. Le pouvoir d'achat des Britanniques est fortement dépendant de la capacité du pays à se fournir, les prix s'envolant avec l'augmentation des taxes d'entrée du territoire (inflation : 4.2% en octobre 2021 et 3.8% en moyenne sur 12 mois).

Finalement, la politique liée à la COVID-19 joue aussi un rôle important ; les conditions d'accès au territoire extrêmement sévères. Cette position n'encourage pas les acteurs extérieurs à travailler avec le Royaume-Uni puisque la rentabilité est trop faible pour justifier les contraintes opérationnelles que le passage de la frontière implique. Ainsi, la politique d'ostracisme post-Brexit et son appareil protectionniste ont des effets lourds sur les services de transports vers le pays. Le Royaume-Uni était en 2016 un des pays les plus ouverts et intégrés au monde extérieur, clé de voûte de l'économie britannique. La volte-face du Brexit mit fin à 30 ans de choix économiques pris dans ce sens. La mise en place des mesures depuis le 1^{er} janvier 2020 a mis en exergue la dépendance du pays face à ses voisins européens dans les domaines vitaux pour son approvisionnement.

4. La sécurité alimentaire : victime de la dépendance britannique aux importations

En 2021, la sécurité alimentaire et l'accès à la nourriture des consommateurs britanniques a fait un passage fulgurant sous la lumière des projecteurs médiatiques. Sous la pression de la COVID-19 et les contraintes du Brexit, le système d'approvisionnement a fait face à une crise qui a impacté une large proportion de la population britannique, mettant au jour les fragilités du système.

Pendant près d'un demi-siècle, le secteur agroalimentaire a été intrinsèquement lié à son adhésion à la Communauté Européenne puis à l'Union Européenne. Le Royaume-Uni, bien que produisant la moitié de ce qu'il consomme, importe environ 45% des biens de consommation alimentaires (nourriture et boisson), dont un tiers provenant de ses voisins européens. Toutefois, ces données se basent uniquement sur les valeurs des biens, le

Royaume-Uni importe en réalité bien plus en termes de volume⁴. Dans la période précédant le Brexit, cette réalité se matérialisait par l'arrivée quotidienne de plus de 10 000 conteneurs en provenance de l'Union Européenne pour un équivalent de 50 000 tonnes.

La dépendance alimentaire du Royaume-Uni touche tous les secteurs de l'agroalimentaire. En premier lieu, dans le secteur horticole, le Royaume-Uni est le 3e plus grand importateur de légumes (5.57% des importations mondiales) et 7e importateur de fruits (4.33% des importations mondiales) avec 40% des légumes et 37% des fruits importés de l'Union Européenne. De même, pour les viandes et protéines animales, en 2019, le Royaume-Uni importait 35% de la consommation britannique en bœuf et veau, 60% pour le porc et environ 30% pour l'agneau, selon la *British Meat Processors Association*. Cette dépendance à l'importation ne cesse de croître à mesure que la demande des consommateurs britannique augmente, les secteurs de l'agriculture et de l'élevage rencontrant des difficultés à augmenter leurs capacités pour répondre aux besoins de la population. En effet, la production agricole relève d'un système basé sur l'avantage comparatif (ce qui se produit le mieux) et l'économie des marchés (ce qui est le plus rentable à produire) et de ce fait, ne s'est pas développée pour répondre aux besoins des consommateurs. Cependant, quand bien même la production locale parviendrait à augmenter, les prix des produits locaux étant supérieurs aux produits importés, une importante partie de la population ne serait pas en mesure d'assumer cette augmentation des prix. L'approche commerciale choisie par le Royaume-Uni du « *Global Britain* » qui devait fournir de la nourriture à un prix abordable par un équilibre entre importation et production locale se retrouve face à ses limites, et les consommateurs britanniques sont les premiers affectés.

Cette dépendance dans le secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire se manifeste aussi à travers la dépendance aux travailleurs étrangers. En 2016, une enquête réalisée par le parlement britannique recense 27 000 nationaux de l'Union Européenne travaillant dans le secteur agricole et environ 75 000 travailleurs saisonniers étrangers, dont 98% provenaient de l'Union Européenne. En 2017, on comptait aussi 30% des employés de l'industrie agroalimentaire migrants de l'UE, dont 63% pour l'industrie de la viande rouge et blanche.

Cette situation implique des conséquences importantes sur la sécurité alimentaire du Royaume-Uni. La dépendance aux importations a rendu le système alimentaire vulnérable aux facteurs endogènes et exogènes alors que la pauvreté alimentaire est en croissance. Comme évoqué précédemment, depuis septembre 2021, l'acheminement des marchandises est à l'origine d'une pénurie connue dans tout le pays. Avec un manque de plus de 100 000 chauffeurs routiers selon la Road Haulage Association, les marchandises n'ont pu être acheminées, laissant près d'un adulte sur six en incapacité d'acheter des aliments de bases. Bien que le risque fût connu dès le début des négociations suivant le Brexit, le gouvernement britannique n'a pas été en mesure de gérer la crise qui pourrait durer encore plusieurs mois. Dans les années 2000, une grève des dockers avait aussi impacté les rayons des supermarchés et les consommateurs avaient connu une augmentation moyenne de 22% du prix des produits importés.

Les importations des produits alimentaires par le Royaume-Uni se caractérisent par une autre vulnérabilité : la faible diversité de l'origine des produits, conséquence de l'optimisation de la

⁴ Lang, T. (2020). Preface *Feeding Britain : Our Food Problems and How to Fix Them (Pelican Books)*. Pelican.

chaîne d'approvisionnement. Une large proportion des fruits et légumes vendus proviennent d'un nombre relativement faible de régions en Europe. En effet, le pays se reposait en 2017 sur juste deux pays pour 69% de ces importations en légumes (Espagne et Pays-Bas) et quatre pays pour 44% des importations en fruits. Ainsi, une détérioration significative des conditions dans ces pays ou un accroissement du protectionnisme local pourrait impacter durement la chaîne d'approvisionnement britannique. Cette vulnérabilité est nourrie par le système d'approvisionnement du « juste à temps » choisi par les grandes enseignes commerciales britanniques. Les grandes chaînes du pays fonctionnent uniquement avec une réserve estimée à 3 à 4 semaines et quelques jours pour les produits frais et périssables. Structure initialement choisie pour sa rentabilité, elle a désormais atteint ses limites sous les conditions induites par le Brexit.

Poussé par sa politique de « *Global Britain* » et par une optimisation des coûts, le gouvernement britannique a privilégié une large autonomie de l'industrie agroalimentaire, au détriment de son indépendance vis-à-vis de l'extérieur. Le Brexit et la sortie de la politique agricole commune auraient pu être l'occasion pour le gouvernement de soutenir son secteur agricole et renforcer sa sécurité alimentaire. En 2020, lorsque l'Agriculture Act est votée pour remplacer la PAC, le gouvernement prit le choix de se concentrer majoritairement sur le volet environnemental.

Aujourd'hui, les problèmes actuels liés à la sécurité alimentaire reviennent sur le devant de la scène. Ils imposent au pouvoir politique britannique de décider s'il souhaite continuer sa politique peu interventionniste ou jouer un rôle proactif afin de garantir à sa population un accès à des produits alimentaires aux standards locaux.

5. Énergies : une décarbonisation contrebalancée et une dépendance aux ressources énergétiques extérieures

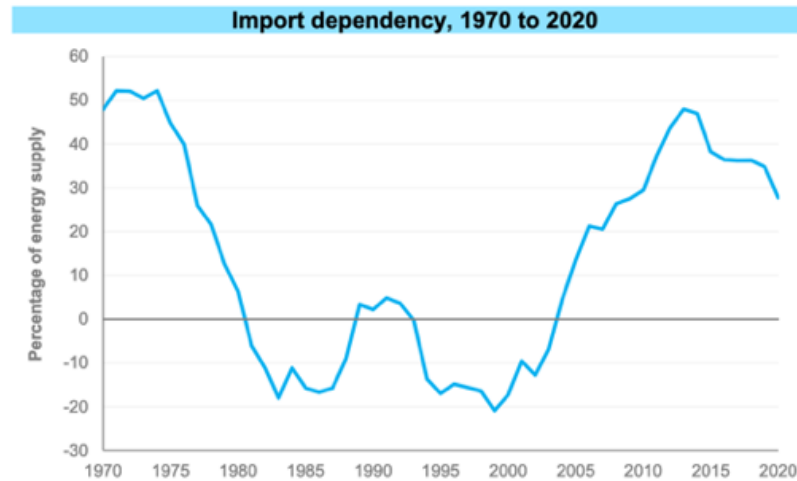
Pays hôte de la COP26 en octobre et novembre 2021, le Royaume-Uni est en même temps victime de la fluctuation des prix du gaz, élément majeur de son mix énergétique malgré des évolutions en faveur de la décarbonisation de son d'énergie.

En 2020, la consommation totale d'énergie du Royaume-Uni était de 121 millions de tonnes équivalent pétrole soit 1.407 TWh, une consommation reposant sur des sources variées. Les dix dernières années ont été témoins de la transition énergétique avec un mix énergétique britannique ayant fortement évolué : alors que le charbon représentait 31.3% de la consommation d'énergie, le gaz 24% et le pétrole 36.1% en 1990, en 2020 le charbon ne représente plus que 3.4%, le gaz 41.9% et le pétrole 31.2% avec une augmentation des ressources à faible teneur en carbone. La même année, le nucléaire représentait 21% de la production d'électricité et la part d'énergies renouvelables augmenta grâce aux conditions favorables : l'éolien a ainsi battu des records, contribuant jusqu'à 60% de la production d'électricité en mai 2021. Le Royaume-Uni importe aussi une part relativement faible d'électricité, qui a toutefois doublé depuis 1995, dont près de la majorité en provenance de France et ses centrales nucléaires.

Se concentrant sur des ressources d'énergies à faible teneur en carbone et délaissant la production par le charbon et le pétrole, le Royaume-Uni s'est toutefois rendu extrêmement dépendant à l'importation des ressources nécessaires à la production d'énergie dans tous les domaines : industrie, commercial (résidentiel), transport et services. Importateur net dans les

Dépendance Économique : Royaume Uni

années 1970, le développement de la production de pétrole et gaz dans la Mer du Nord fait du Royaume-Uni un exportateur net en 1981. Cependant, dès les années 2000, la production diminue progressivement à la suite des politiques engagées en matière de diminution d'émission de gaz à effets de serre. Le Royaume-Uni devient ainsi en 2004 importateur net de gaz naturel, en 2005 de pétrole brut et en 2012 de produits pétroliers. La dépendance à l'importation est particulièrement importante pour le gaz naturel ; en 2020, plus de la moitié du gaz naturel utilisé provenait de l'importation.

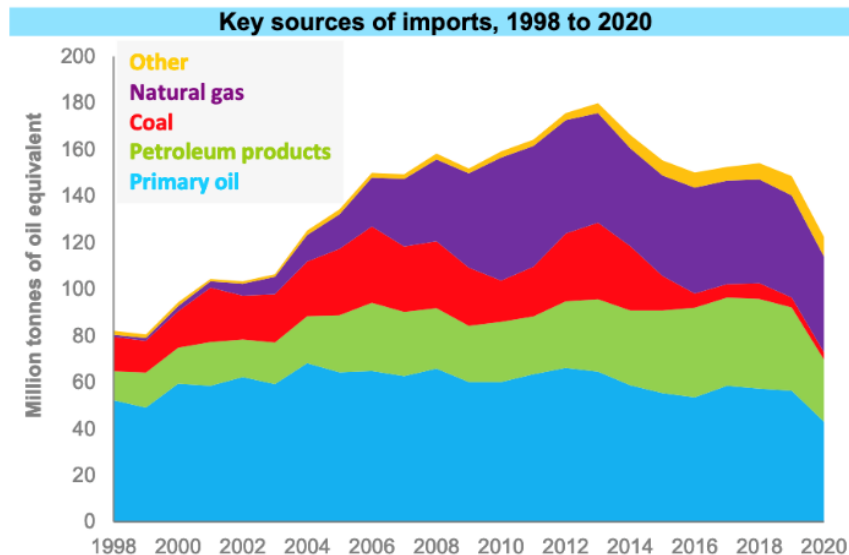


	Percentage					
	2000	2005	2010	2018	2019	2020
Coal	39%	71%	52%	78%	68%	47%
Gas	-11%	7%	40%	50%	50%	47%
Oil	-55%	-3%	14%	29%	26%	10%
Total	-17%	13%	29%	36%	35%	28%

Dépendance à l'importation, 1970 à 2020

Source : Department for Business, Energy & Industrial Strategy

Bien qu'étant relativement diverses, les ressources énergétiques proviennent d'un nombre limité de pays selon leur nature. Le Royaume-Uni importait en 2020 34% de pétrole brut de la Norvège et 32% des États-Unis. La Norvège représentait aussi 55% des importations du gaz la même année, et le Qatar 48% des importations en gaz naturel liquéfié (LNG). Et si les chiffres en 2019 et 2020 ont montré une baisse des importations, ils sont en réalité le résultat d'une baisse de la consommation totale du Royaume-Uni en énergie due à la COVID-19 et de conditions météorologiques favorables.



Ressources principales importées, 1998 à 2020

Source : *Department for Business, Energy & Industrial Strategy*

En 2019, le rapport périodique de l'Agence International sur l'Énergie indiquait que la sécurité énergétique du Royaume-Uni était au plus haut grâce à la force de son mix énergétique. Cependant, la reprise post-COVID montre ses limites. En effet, le Royaume-Uni connaît actuellement une hausse du prix du gaz, dont la valeur a doublé, voir triplé selon les régions en quelques semaines et les Britanniques semblent plus impactés que leurs voisins. Cette hausse des prix est la conséquence d'un mécanisme de marché relativement simple. La demande est supérieure à l'offre, un phénomène exacerbé par un enchevêtrement de circonstances : la vague de chaleur de l'été 2021 augmentant la consommation des foyers, la compétition grandissante du marché asiatique pour la ressource énergétique, la remise en cause de la fiabilité des importations en gaz de la Russie, la capacité limitée du Royaume-Uni à stocker le gaz, la diminution en production des centrales nucléaires et finalement les conditions météorologiques qui ne permettent pas à l'éolien de produire suffisamment. Victime de ces mauvaises conditions, Westminster protège toutefois les consommateurs britanniques par un plafonnement des prix. Cependant, non sans conséquence, les revendeurs d'énergie sont les premiers impactés : en 2021, 26 entreprises ont quitté le marché de l'énergie, laissant plus de deux millions de consommateurs dépendants du mécanisme de sécurité mis en place par Ofgem, le régulateur du marché.

La dépendance du Royaume-Uni dans le domaine de l'énergie est incontestable, celui-ci étant largement dépendant des importations de ressources énergétiques. Malgré le développement des énergies renouvelables, Londres est encore largement vulnérable aux fluctuations internationales et devra continuer à promouvoir la diminution de sa consommation afin de renforcer sa sécurité énergétique.

6. La santé britannique sous perfusion

Dans son étude Mirror, Mirror 2017- International Comparison Reflects Flaws and Opportunities for Better U.S. Health Care, le Commonwealth Fund évalue la performance des systèmes de santé de 11 pays sur la base de 72 indicateurs, classant le Royaume-Uni au premier rang. Cependant, le Royaume-Uni ne figurait pas parmi les 10 premiers pays en

termes d'offres de soin de santé selon le dernier rapport de l'Organisation mondiale de la santé.

En juillet 2020, le gouvernement Johnson investit près de 100 millions de livres sterling dans de nouvelles installations de production de vaccins, dont certains ciblant la COVID19. Le complexe doit ouvrir en décembre 2021, une ouverture rapide si on prend en considération qu'il a fallu 6 ans à Pfizer pour construire leur dernier site de fabrication en 2008. Jusque-là, le Royaume-Uni n'aura pas la capacité de produire entièrement un vaccin. Malgré l'investissement massif du gouvernement dans des installations de recherche dès 2016, ils doivent toujours compter sur des pays tiers pour s'approvisionner en vaccins. Comme noté dans le UK COVID-19 delivery plan, "le VTF [se concentre] sur les vaccins qui pourraient être disponibles rapidement, qui pourraient être fabriqués en grandes quantités (de préférence au Royaume-Uni) et pourraient être livrés dans les plus brefs délais". Une majeure partie de la production continuera donc d'être gérée par des fournisseurs étrangers rendant Londres dépendant de pays tels que les États-Unis, l'Inde, la France ou l'Allemagne. Cependant, malgré de fortes importations, la dépendance du Royaume-Uni dans la pharmaceutique est autant importante à l'exportation.

Le Royaume-Uni dispose de deux groupes dans le top 15 mondial dans le domaine pharmaceutique : GSK et AstraZeneca, et selon l'Office of National Statistics le pays compte 610 entreprises dans le secteur pour un total d'environ 63 000 employés. Le client le plus important pour ces entreprises est le NHS (National Health Service), premier employeur du Royaume-Uni représentant environ 12% des emplois. Cependant, en 2019, sur la totalité de la production pharmaceutique nationale, seulement 30% étaient destinées au marché domestique contre 42% à l'export, notamment aux États-Unis.

En effet, le marché américain offre un potentiel important pour les entreprises britanniques : il est le plus grand marché intérieur en produits pharmaceutiques, et le plus gros client à l'exportation pour l'industrie pharmaceutique du Royaume-Uni. En 2019, ils représentaient près de la moitié (49%) des ventes pharmaceutiques mondiales en valeur, suivis par Europe (21,5%). Ainsi, les groupes britanniques tentent de capitaliser sur le marché américain qui enregistre une augmentation des ventes de médicaments pour l'oncologie, l'immunologie et le système nerveux.

Cependant, même dans des conditions porteuses, les revenus des exportations du Royaume-Uni vers le marché américain devraient se stabiliser en raison des nouveaux médicaments concurrents et d'une livre sterling plus faible. De surcroît, l'incertitude sur l'avenir de l'*Affordable Care Act* américain ainsi que les questions sur la viabilité et l'étendue d'un accord commercial dans le secteur entre les États-Unis et le Royaume-Uni post-Brexit demeurent préoccupantes. Un échec de ces accords impacterait les ventes et les retombées économiques pour les entreprises pharmaceutiques britanniques. Ainsi, en 2017, leur chiffre d'affaires chuta à la suite d'une demande plus faible des États-Unis et la perte de brevets de certains médicaments importants comme le Glivec de Novartis.

Le Royaume-Uni pourrait aussi se tourner vers l'Asie et l'Europe qui représentent déjà une part importante de ses exportations. Il lui faudra néanmoins agir avec précaution sur différents points pour conserver son accès à ces marchés.

L'Union Européenne représente actuellement 63 % du commerce pharmaceutique total du Royaume-Uni, l'Allemagne étant le principal client. Toutefois, les inspections douanières à l'entrée du marché entraînent des retards, impactant négativement le service et les marges tout en créant des coûts additionnels. Les fabricants de médicaments britanniques sont ainsi

Dépendance Économique : Royaume Uni

contraints de mettre en place des opérations supplémentaires dans l'Union Européenne pour assurer leurs accès à la chaîne d'approvisionnement et aux marchés.



Exportations de produits pharmaceutiques britanniques

Source: Atlas of Economic Complexity

En plus d'une dépendance au volume d'exportation qui garantit la pérennité de son industrie et de ses chaînes d'approvisionnements, le Royaume-Uni doit aussi se munir d'un accès à une main-d'œuvre qualifiée et à des financements que le Brexit met à mal. Étant un domaine à forte intensité en recherche et développement, le secteur pharmaceutique britannique est contraint de maintenir un flux de recrutement continu d'employés qualifiés en provenance pour beaucoup de l'étranger ainsi qu'à des financements importants pour garantir sa performance. Cependant, à la suite du Brexit, les entreprises pharmaceutiques et les universités britanniques n'auront plus accès aux initiatives de financement de l'UE telles qu'Horizon 2020 – le Royaume-Uni recevait 15 % des financements d'Horizon 2020, soit 4 milliards d'euros. Ainsi, le socle de R&D pourrait diminuer fortement : Celui-ci représentant 40% de l'industrie pharmaceutique du pays, les répercussions économiques pourraient être désastreuse. Sans les financements européens, les prestataires du NHS se retrouvent aussi sans les fonds nécessaires pour parvenir à maintenir le niveau de formation attendu. KingsFund souligne dans ce sens que les investissements dans la formation dans le NHS ont diminué, passant de 5 % des dépenses totales de santé en 2006-2007 à 3 % en 2018-2019.

7. La défense : une dépendance économique et stratégique, conséquence de choix politiques

Sixième exportateur mondial en armement et équipement militaire en 2020 selon le dernier classement SIPRI de mars 2021 avec une part de marché de 3,3%, le Royaume-Uni est aussi le 14^e importateur mondial. Et bien que les Britanniques disposent d'une industrie de défense parmi les plus renommées, les décisions prises par le gouvernement ont rendu ce dernier et son industrie dépendants de l'extérieur à plusieurs égards, mais avant tout vis-à-vis de son allié traditionnel : les États-Unis.

En 2019, le Royaume-Uni importa pour 5,72 millions de dollars américains en armement (hors pistolets et petits calibres) dont 70,49% en provenance des États-Unis, et pour 57.3 millions de dollars américains en pièces d'armement, avec toujours une large majorité (59.57%) provenant de son allié. Considérant la relation « spéciale » entre les deux pays et l'importante coopération militaire, le poids de l'armement américain dans le portfolio britannique n'est ni étonnant ni récent. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le Royaume-Uni se procura presque exclusivement auprès de son voisin transatlantique. À cela s'ajoute l'utilisation par les forces armées britanniques d'un nombre important d'équipements américains ; le F-86 Sabre, le Phantom, le F-35, le B-29, le P-2 Neptune ne sont que quelques exemples. Et en 2021, près de la moitié des plus grands fournisseurs domiciliés au Royaume-Uni sont américains.

Toutefois, bien que le Royaume-Uni et les industriels soient des partenaires privilégiés dans les programmes de défense, la relation entre les deux alliés n'est pas égale et la dépendance du Royaume-Uni envers les États-Unis est évidente : la force de frappe nucléaire, pierre angulaire de la dissuasion britannique, est entièrement dépendante de Washington. En effet, le ministère de la défense (MoD) ne dispose pas de ses propres missiles, mais a des « titres » sur 58 missiles *Trident* positionnés dans une réserve partagée avec la marine américaine. Le remplacement de ses missiles aurait pu être l'occasion pour Londres de récupérer son indépendance, mais les déclarations du commandant de la US Strategic Command devant le Sénat américain prouvent le contraire. Alors que le gouvernement Johnson annonce dans sa nouvelle stratégie vouloir augmenter par 40% sa réserve d'ogives, la composante nucléaire reste dépendante des États-Unis.

De plus, avec l'augmentation des programmes de développement conjoints, Washington est aussi de plus en plus à même d'influencer et contraindre le Royaume-Uni, notamment à travers les dispositions des ITAR interdisant le transfert d'informations technologiques sous contrôle et intéressant le domaine de la défense. En intégrant des technologies sous ITAR dans leurs programmes d'armement, Westminster se rend vulnérable aux décisions de Washington, capable d'influencer la capacité de production britannique en matière d'armement.

Ce sont les décisions prises par le gouvernement britannique en matière d'appels d'offres et d'acquisition qui ont permis la dépendance du Royaume-Uni à l'extérieur. Face à des coupes budgétaires, le MoD privilégia les solutions les plus économiques en s'adressant aux fournisseurs étrangers ou en s'engageant dans des programmes d'armement en coopération avec des partenaires au niveau industriel comparable. L'impératif de rentabilité, ou *value for money* est devenu un point cardinal de la logique d'acquisition. La BITD britannique s'est alors adaptée et deux phénomènes ont caractérisé les dernières décennies : le resserrement de la palette de fournisseurs et l'internationalisation de la chaîne d'approvisionnement. En constante recherche de nouveaux sous-traitants, BAE est devenu un intégrateur de systèmes avant d'être un constructeur. De fait, les grands industriels deviennent d'autant plus vulnérables que leurs chaînes d'approvisionnement sont composées d'une multitude d'entreprises.

Le secteur de l'industrie de défense n'a pas été épargné par l'accumulation des difficultés liées au Brexit et à la pandémie de la COVID-19. Le Royaume-Uni se repose en réalité sur l'implantation de grands industriels sur son territoire dont les bénéfices retombent dans le

calcul des exportations. Durant les négociations post-Brexit, de nombreux industriels, dont Airbus, une des entreprises les plus importantes en termes de revenu et d'emplois, annonçait qu'il pourrait fermer ses usines et son centre de design si un accord n'était pas trouvé. Un même cas avait inquiété le secteur quelques années plus tôt. Fin 2018, General Electric annonça la possible délocalisation du site de Rugby, responsable de la production des moteurs de frégate de type 26. Un accord fut trouvé et le site fut conservé. Cependant, le cas General Electric révéla la faible implication des ministères de la défense et du commerce dans cette industrie.

Le manque d'attention de Westminster pour le secteur de l'industrie de défense l'a rendu dépendant aux investissements étrangers. Pour les deux ministères cités précédemment, la nationalité importe peu, dès lors que son activité crée de l'investissement, de l'innovation, des dépôts de brevet et de la création d'emplois. Les principales entreprises britanniques du secteur sont ainsi dépendantes des fonds d'investissement étrangers. Selon Andrew Kinninburg, directeur général de *Make UK Defence*, la participation étrangère s'étend à près de 19%, un chiffre qui pourrait être revu à la hausse selon les définitions choisies. Ce phénomène touche les PME possédant des technologies au potentiel stratégique. La base de données de la *Henry Jackson Society* recense un nombre de PME britanniques rachetées par des fonds d'investissement ou entreprises chinoises et pouvant poser un risque à la sécurité nationale du Royaume-Uni. Le risque de perte des brevets se pose pour le MoD qui semble tout juste en prendre conscience.

Figurant parmi les premiers producteurs et exportateurs d'armement, le Royaume-Uni a, en réalité, sacrifié son industrie de défense par des logiques de contraction de budget et d'ouverture à la compétition internationale. Avec la Stratégie Industrielle de Défense et Sécurité de 2021, Londres souhaite sortir de sa ligne directrice de la compétition mondiale par défaut, prenant une position plus protectrice et obligeant les entreprises à créer des opportunités pour la chaîne d'approvisionnement locale. Cependant, la dépendance créée depuis plusieurs décennies est déjà trop avancée pour que Westminster puisse en sortir, si telle est réellement sa volonté, la coopération avec les États-Unis s'intensifiant avec le dernier partenariat AUKUS.

8. Conclusion

Le Royaume-Uni, puissance économique mondiale, est incontestablement dépendant de l'extérieur. Autrefois fort d'une capacité industrielle productrice et s'appuyant sur son réseau impérial de colonies, la transition opérée à la suite des deux guerres mondiales vers une économie de services a démantelé la production britannique de biens. Ces dernières décennies virent ainsi les grands industriels délaissier leurs capacités manufacturières en faveur d'une activité d'intégration de pièces détachées et systèmes provenant majoritairement de l'étranger, tels que l'Allemagne dans le cas du secteur automobile.

Fier de son ouverture au monde affichée par la stratégie du « *Global Britain* », le gouvernement britannique ouvra son marché à une compétition étrangère plus rentable, mais de fait n'a pas su préserver ses productions locales auprès de son marché intérieur. Cette dépendance n'impacte cependant pas uniquement l'industrie, mais touche tous les secteurs et affecte directement ou indirectement la population britannique : c'est le cas des secteurs vitaux de l'agriculture ou l'alimentation, de l'énergie et de la santé où les importations de biens et ressources sont cruciales et indispensables pour répondre aux besoins minimums de la population. Quant au secteur de la défense, les importations sont à l'origine d'une dépendance tant sur le plan économique que stratégique, posant de véritables enjeux pour Westminster, qui compte néanmoins sur son alliance historique avec les États-Unis.

Jusqu'à présent, Londres dissimula ses faiblesses en se reposant principalement sur le gain économique de son secteur financier. Cependant, le Brexit et la crise de la COVID-19 bouleversèrent l'ordre mis en place depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'instauration des barrières douanières et les difficultés liées aux mouvements humains et de biens entre le Royaume-Uni et le continent marquent les limites du système : pénuries d'employés et de biens, remises en cause de l'implantation sur le territoire britannique, changement de stratégie des entreprises, etc. Londres et son économie sauront s'adapter si leur secteur financier parvient à soutenir les changements imposés.

Cependant, la finance britannique est elle aussi fortement dépendante de son rapport avec l'extérieur. Pont entre l'Europe et les pays tierces – les États-Unis et l'Asie en tête – durant plusieurs décennies, la possible remise en cause du passeport financier pose une menace conséquente sur l'avenir de la *City* et sur l'économie britannique.

Ainsi, malgré ses nombreuses forces et sa capacité à dissimuler ses faiblesses, le Royaume-Uni se trouve face à une situation critique où sa position de puissance économique de rang mondial et sa capacité décisionnelle sont vulnérables aux influences étrangères pouvant influencer sur la capacité de Londres à s'approvisionner et répondre aux besoins de sa population. Les prochaines années seront décisives pour déterminer si la « *Global Britain* » aura porté ses fruits ou aggravé la dépendance britannique.

SOURCES

GÉNÉRAL

Harvard Growth Lab. Atlas of Economic Complexity. Harvard University.
<https://atlas.cid.harvard.edu/>

INTRODUCTION ET PRÉREQUIS

Ambition for Ageing. (2020, juin). *Mapping and working with marginalised communities.*

<https://www.tnlcommunityfund.org.uk/media/insights/documents/Mapping-and-working-with-marginalised-communities-Workbook.pdf?mtime=20200703163650&focal=none>

Direction Générale Du Trésor. (2021, 8 novembre). *Présentation de l'économie britannique.*

Direction Générale du Trésor. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/GB/presentation-de-l-economie-britannique>

Guillemoles, A. (2016, 27 juin). Le Royaume-Uni très dépendant de ses partenaires extérieurs.

La Croix. <https://www.la-croix.com/Economie/Monde/Le-Royaume-Uni-tres-dependant-partenaires-externes-2016-06-27-1200771844>

M.L. *Politique Étrangère*, vol. 34, no. 3, Institut Français des Relations Internationales, 1969, pp. 373–77, <http://www.istor.org/stable/42669421>.

Matthew Ward. (2021, 22 janvier). *Business statistics.* House of Commons Library.

<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN06152/SN06152.pdf>

Patrick Diamond. (2010, octobre). *How globalisation is changing patterns of marginalisation and inclusion in the UK.*

https://www.jrf.org.uk/sites/default/files/jrf/migrated/files/globalisation-marginalisation-inclusion-full.pdf?fbclid=IwAR2d_fuG11PswUvAmbYig3bknfopjvkj_JCZ7gNyNG0EfL2E1Tz62EJnhxQ

Payne, C. (2021, 17 novembre). Consumer price inflation, UK - Office for National Statistics. Office for National Statistics.

[https://www.ons.gov.uk/economy/inflationandpriceindices/bulletins/consumerpriceinflation/october2021#:~:text=Image%20.csv%20.xls-,The%20Consumer%20Prices%20Index%20including%20owner%20occupiers'%20housing%20costs%20\(CPIH,%2C%20when%20CPIH%20was%204.1%25](https://www.ons.gov.uk/economy/inflationandpriceindices/bulletins/consumerpriceinflation/october2021#:~:text=Image%20.csv%20.xls-,The%20Consumer%20Prices%20Index%20including%20owner%20occupiers'%20housing%20costs%20(CPIH,%2C%20when%20CPIH%20was%204.1%25)

RSA. (2016, mai). *Inclusive Growth for dynamic, resilient local economies.*

<https://www.thersa.org/globalassets/pdfs/reports/inclusive-growth-seminar-1-write-up-paper.pdf>

FINANCES

(US) Energy Information Administration - North Sea oil (janvier 2007)

Anytime, 01 octobre 2020, *Brexit : les banques britanniques ferment les comptes des clients européens* :

<https://www.anyti.me/fr/actualites/20201001071532/perde-du-passeport-financier-pour-les-banques-britanniques>

Capital, 22 janvier 2021, *Le déficit et la dette du Royaume-Uni explosent* :

<https://www.capital.fr/economie-politique/le-deficit-et-la-dette-du-royaume-uni-explosent-1391603>

Etude de la fondation pour l'Innovation Politique, Avril 2011, *Qui détient la dette* :

<https://www.fondapol.org/etude/leroy-qui-detient-la-dette-publique/>

Eurostat : <https://ec.europa.eu/eurostat>

Le Kiosque, N°83 Avril 2019, *Le chiffre du commerce extérieur* :

https://lekiosque.finances.gouv.fr/fichiers/etudes/tableaux/ee_83.pdf

Rapports, données générales et indicateurs du Fond Monétaire International, Octobre 2021 :

<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October>

Sandra Vandermerwe and Juan Rada, *Servitization of business : Adding value by adding services*, :

https://econpapers.repec.org/article/eeeeurman/v_3a6_3ay_3a1988_3ai_3a4_3ap_3a314-324.htm

INDUSTRIE

Department for Business, Energy & Industrial Strategy. (2021, 8 octobre). *Business population estimates for the UK and regions 2021 : statistical release (HTML)*. GOV.UK.

<https://www.gov.uk/government/statistics/business-population-estimates-2021/business-population-estimates-for-the-uk-and-regions-2021-statistical-release-html#composition-of-the-2021-business-population>

Lethuillier, Y. (2018, 2 décembre). *Aston Martin - Un doublement de la production prévu pour 2025*. Motor1.com. <https://fr.motor1.com/news/281975/aston-martin-doublement-production-2025/>

Office For National Statistics. (2021, 14 septembre). *JOBS05 : Workforce jobs by region and industry - Office for National Statistics*. Office for National Statistics.

<https://www.ons.gov.uk/employmentandlabourmarket/peopleinwork/employmentandemployeetypes/datasets/workforcejobsbyregionandindustryjobs05>

TRANSPORTS

CAPA - Centre for Aviation. (2021, 7 janvier). *Brexit and aviation : all's well that ends well, almost. . .* CAPA - Centre for Aviation. <https://centreforaviation.com/analysis/reports/brexit-and-aviation-alls-well-that-ends-well-almost-548205>

Cross Channel Institute. (2020, mai). *Le double impact du COVID-19 et du Brexit sur les échanges franco- britanniques dans le secteur des Transports*.

https://francobritishchamber.com/web/wp-content/uploads/2020/05/FINAL-Le-secteur-des-transports-en-France-et-au-Royaume-Uni-et-l%E2%80%99impact-du-COVID-19-20200507_VF.pdf

Dudley, D. (2019, août 14). *The \$1 Billion Prize : The World's 10 Most Lucrative Airline Routes*. *Forbes*. <https://www.forbes.com/sites/dominicdudley/2019/08/13/most-profitable-airline-routes/?sh=33f6be3d6963>

Gowans, G. (2021, 15 septembre). *There's a Europe-wide HGV driver shortage. So why do UK supply chains seem more disrupted ?* *Trans.INFO*. <https://trans.info/en/there-s-a-europe-wide-hgv-driver-shortage-so-why-do-uk-supply-chains-seem-more-disrupted-254524>

Law, G. (2020, 14 mai). *UK Recovery – Why the Transport Industry is Key*. Asset Alliance Group. <https://assetalliancegroup.co.uk/2020/05/14/uk-recovery-why-the-transport-industry-is-key/>

Partridge, J. (2021, 15 octobre). *What is 'cabotage' and why have UK road freight rules changed ?* *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/business/2021/oct/15/what-is-cabotage-and-why-have-uk-road-freight-rules-changed>

Rédaction, L. (2021, 27 septembre). *Royaume-Uni : le gouvernement va accorder jusqu' ; à 10 500 visas de travail temporaires*. *InfoMigrants*.

<https://www.infomigrants.net/fr/post/35327/royaumeuni--le-gouvernement-va-accorder-jusqua-10-500-visas-de-travail-temporaires>

Wheeldon, T. (2021, 28 septembre). Les pénuries au Royaume-Uni, le résultat d'un « Brexit trop rapide ». *France 24*. <https://www.france24.com/fr/europe/20210928-les-p%C3%A9nuries-au-royaume-uni-le-r%C3%A9sultat-d-un-brexit-trop-rapide>

SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

Benton T.G., Froggatt A., Wright G., Thompson C.E., & King R. (2019, janvier). *Food Politics and Policies in Post-Brexit Britain*. Chatam House.

<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/publications/research/2019-01-10-BentonFroggattWrightThompsonKing.pdf>

Coe, S., & Finlay, J. (2020, décembre). *The Agriculture Act 2020*.

<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-8702/CBP-8702.pdf>

Food Standards Agency. (2017). *The Food & You Survey Wave 4*.

https://www.food.gov.uk/sites/default/files/media/document/food-and-you-w4-combined-report_0.pdf

Garnett, P. (2020, 4 juin). *Vulnerability of the United Kingdom's food supply chains exposed by COVID-19*. Nature Food. https://www.nature.com/articles/s43016-020-0097-7?error=cookies_not_supported&code=580095a3-b616-40d9-b410-406de7dd3d23

Grimwood, G. G. (2021, 4 décembre). *Migrant workers in agriculture*. House of Commons Library. <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-7987/>

Hasnain, S., Ingram, J., Zurek, M. 2020. Mapping the UK Food System – a report for the UKRI Transforming UK Food Systems Programme. Environmental Change Institute, University of Oxford, Oxford. ISBN 978-1-874370-81-9

<https://www.eci.ox.ac.uk/research/food/downloads/Mapping-the-UK-food-system-digital.pdf>

Heron T. (2020, 21 mai). *COVID-19 is a reminder of how deeply the UK's food security is dependent on the EU*. LSE BREXIT. <https://blogs.lse.ac.uk/brexit/2020/05/21/covid-19-is-a-stark-reminder-of-how-deeply-the-uks-food-security-is-dependent-on-the-eu/>

Houses of Parliament. Parliamentary Office of Science and Technology. (2017, juin). *Security of UK Food Supply*. Houses of Parliament.

<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/POST-PN-0556/POST-PN-0556.pdf>

Lang, T. (2020). *Feeding Britain : Our Food Problems and How to Fix Them (Pelican Books)*. Pelican.

Sky News. (2021, 8 octobre). *Supply crisis : Eight million Britons unable to buy essential food items in last fortnight, ONS survey suggests*. <https://news.sky.com/story/food-shortages-eight-million-britons-unable-to-buy-essential-food-items-in-last-fortnight-ons-survey-suggests-12429058>

Specialty Food Magazine. (2021, 13 septembre). *Why UK food shortages could be here to stay*. <https://www.specialtyfoodmagazine.com/retail/uk-food-shortages-here-to-stay>

Thomas A. (2018, 14 octobre). *La nourriture des Britanniques, première victime d'un Brexit dur*. *Ouest France*. <https://www.ouest-france.fr/europe/grande-bretagne/la-nourriture-des-britanniques-premiere-victime-d-un-brexit-dur-6017311>

ÉNERGIES

Agence International de l'Énergie. (2019, juin). *United Kingdom 2019 Review*.

https://iea.blob.core.windows.net/assets/298930c2-4e7c-436e-9ad0-2fb8f1cce2c6/Energy_Policies_of_IEA_Countries_United_Kingdom_2019_Review.pdf

Cyrus, C. (2021, 1 octobre). *Failed UK Energy Suppliers Update, December 2021*. Forbes Advisor UK. <https://www.forbes.com/uk/advisor/energy/failed-uk-energy-suppliers-update/>

- Department for Business, Energy & Industrial Strategy. (2021, juillet). *UK ENERGY IN BRIEF 2021*. [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1032260/UK Energy in Brief 2021.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1032260/UK_Energy_in_Brief_2021.pdf)
- Department for Business, Energy & Industrial Strategy. (2021, septembre). *Energy Consumption in the UK (ECUK) 1970 to 2020*. [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1021836/Energy Consumption in the UK 2021.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1021836/Energy_Consumption_in_the_UK_2021.pdf)
- Kollewe, J. (2021, 21 mai). May gales help Britain set record for wind power generation. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/2021/may/21/may-gales-help-britain-set-record-for-wind-power-generation>
- Parsons, A. (2021, 20 septembre). *Energy crisis : UK's « particularly difficult » circumstances mean it's suffering worse than European neighbours*. Sky News. <https://news.sky.com/story/energy-crisis-uks-particularly-difficult-circumstances-mean-its-suffering-worse-than-european-neighbours-12413057>

SANTÉ

- Björnberg, A., & Phang, A. Y. (2019, février). *Euro Health Consumer Index 2018*. Health Consumer Powerhouse. <https://healthpowerhouse.com/media/EHCI-2018/EHCI-2018-report.pdf>
- Department of Health and Social Care. (2021, janvier). *UK COVID-19 vaccines delivery plan*. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/951928/uk-covid-19-vaccines-delivery-plan-final.pdf
- Enterprise Ireland. (2019). *The UK Pharmaceutical Sector An Overview*. <https://globalambition.ie/wp-content/uploads/2020/03/Enterprise-Ireland-Report-UK-Pharmaceutical-Manufacturing-Sector-Overview.pdf>
- Kollewe, J., & Scruton, P. (2020, 3 février). What are Brexit contingency plans for pharmaceutical industry ? *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/politics/2019/feb/19/what-are-brexit-contingency-plans-for-pharmaceutical-industry>
- Maguire, D. (2020, 14 février). *The economic influence of the NHS at the local level*. The King's Fund. <https://www.kingsfund.org.uk/publications/economic-influence-nhs-local-level>
- Schneider, E. C., Sarnak, D. O., Squires, D., Shah, A., & Doty, M. M. (2017, 14 juillet). *Mirror, Mirror 2017 : International Comparison Reflects Flaws and Opportunities for Better U.S. Health Care*. Common Wealth Fund. <https://www.commonwealthfund.org/publications/fund-reports/2017/jul/mirror-mirror-2017-international-comparison-reflects-flaws-and>
- Tandon, A., Murray, C. J. L., Lauer, J. A., & Evans, D. B. (2000). *Measuring Overall Health System Performance for 191 Countries*. World Health Organization. <http://people.stern.nyu.edu/wgreene/Statistics/WHO-COMP-Study-30.pdf>
- Taylor, L. (2013, 2 avril). *Novartis loses Indian Glivec patent case*. PharmaTimes. <https://www.pharmatimes.com/news/novartis-loses-indian-glivec-patent-case-1004741>
- The Access Group. (s. d.). *Potential of UK's £100m vaccine manufacturing facility*. The Access Group. <https://www.theaccessgroup.com/en-gb/manufacturing/resources/pharma-insights/realising-the-full-potential-of-the-uk-s-100m-vaccine-manufacturing-facility/>
- The King's Fund. (2021, mai). *Trustees' annual report and accounts for the year ended 31 December 2020*. https://www.kingsfund.org.uk/sites/default/files/2021-07/Trustees%20Annual%20Report_2020_web.pdf
- UCL. (2020, octobre). *Policy Briefing. Part 2 : Manufacturing new vaccines for pandemics*. <https://www.ucl.ac.uk/steapp/sites/steapp/files/vax->

hub vaccine explainer part 2 manufacturing new vaccines for pandemics oct 2020.pdf

Which countries have the best healthcare systems? (2019, 12 mars). APRIL International.
<https://fr.april-international.com/en/healthcare-expatriates/which-countries-have-best-healthcare-systems>