



Opel Anvers sonne l'intolérable retour du nationalisme économique



Marc De Vos

Directeur

Itinera Institute

General Motors a finalement dévoilé ses intentions et Opel Anvers est le dindon de la farce. Les syndicats et le monde politique se démèneront de toutes leurs forces mais les chances de voir un revirement de situation sont quasi inexistantes. GM et Opel sont bel et bien des entreprises en difficultés. Le marché automobile européen est en surcapacité et doit être assaini si l'on veut éviter le pire. Face à cette impitoyable réalité économique, se pose alors la question de la manière et du lieu de la restructuration d'un groupe mondial comme GM. Cette question reflète bien plus qu'un choix économique ; c'est aussi un choix politique. La chute d'Opel Anvers constitue dès lors aussi une chute politique.

Lorsque la crise financière de 2007 entraîna le monde dans la récession, le glas aurait dû sonner pour General Motors. Le géant américain était en déclin depuis des décennies, victime d'un management incompetent, de mauvais modèles, de conditions de travail excessives et d'un réseau de distributeurs horriblement chers. L'effondrement de la demande mondiale d'automobiles aurait dû sonner la fin, pour ensuite déclencher un processus de scission et d'assainissement. A la place, Barack Obama est arrivé avec 70 milliards de dollars pour sauver GM, protéger des emplois américains et subsidier un nouvel avenir de voitures plus vertes. En Allemagne, Angela Merkel avait près de 5 milliards d'euros disponibles pour tirer le bien-aimé Opel depuis GM vers une alliance russo-canadienne, bien entendu avec la garantie des emplois allemands. L'affaire échoua en dernière ligne droite, le «New GM» - grâce aux dollars américains - ne devant plus vendre Opel et préférant maintenir chez lui la technologie européenne pour de plus petites voitures.

Opel restait à GM, mais la restructuration

Opel Anvers sonne l'intolérable retour du nationalisme économique

restait bel et bien nécessaire. GM compte – une fois de plus et sans rougir – sur le contribuable, pour un prix total de presque 3 milliards d'euros. La plus grosse partie de cet énorme soutien public proviendra de l'Allemagne. Les Allemands ne sont pas fous. Dès lors, il est a priori certain que la plus grave douleur d'une fermeture d'entreprise ne peut pas avoir lieu en Allemagne. A Anvers donc, dans une entreprise isolée au marché domestique limité.

La triste morale de cette tragique histoire est la politisation sur le dos de travailleurs et d'une direction impuissants à Anvers. Le processus naturel de restructuration est ralenti et manipulé par des agendas politiques et nationalistes dont GM se sert adroitement. A côté de la productivité, de la compétitivité ou de la qualité, la bourse du politique fait la différence. La politique n'est donc pas impuissante dans le processus de restructuration d'une multinationale comme General Motors. Au contraire, la politique n'a pas été aussi puissante depuis bien des années. Mais la Flandre et la Belgique se trouvent simplement impuissantes face à de grands gaillards comme les Etats-Unis ou l'Allemagne. Le marché et le pouvoir flamand ou belge palissent devant l'ampleur du marché et du pouvoir américain et allemand.

Ceci n'est pas un cas isolé : c'est une tendance. Cela a commencé avec le

“

La politique n'a pas été aussi puissante depuis bien des années. Mais la Flandre et la Belgique se trouvent simplement impuissantes face à de grands gaillards comme les Etats-Unis ou l'Allemagne.

”

sauvetage national de banques pendant la crise financière. Pensons au match Belgique-Pays-Bas pour Fortis, avec la France comme tiers gagnant. Cela s'est prolongé dans l'industrie automobile, avec une vague mondiale d'aides publiques en imitation à l'exemple américain. Les pouvoirs publics sont à nouveau impliqués dans l'économie et ont récupéré le réflexe naturel du nationalisme. Obama a interdit à GM d'importer des voitures bon marché depuis la Chine. Le grand patron de Renault a été convoqué par Sarkozy, le week-end passé, parce qu'il envisageait de produire la nouvelle génération de Clio en Turquie. Le gouvernement britannique s'est mobilisé la semaine passée pour défendre des firmes britanniques contre des rachats étrangers.

Pour la Flandre et la Belgique, cette évolution est une mauvaise nouvelle. Dans le combat entre pays, les petits sortent perdants. Nous avons un petit marché intérieur, très peu de multinationales et aucun ancrage financier. Comment devons-nous réagir? Il y a le rêve vert du « Flanders Drive », avec la Flandre comme berceau pour la voiture électrique du futur. Mais le rêve vert est mondial. Il y a une véritable course aux armements dans l'économie verte, financée par l'argent public : une autre illustration du retour de l'Etat pour un développement économique nationaliste. Dans cette situation aussi, nous combattons par définition dans les catégories de poids plus légers.

Opel Anvers sonne l'intolérable retour du nationalisme économique

Il existe pourtant cette Union européenne, créée afin de garantir une concurrence loyale. Il est grand temps que la Belgique et d'autres petits pays y tirent la sonnette d'alarme. On n'a pas créé l'Europe pour devenir l'appendice des grands pays. Il est temps de remettre de l'ordre dans les affaires. Entre temps, nous devons tout faire pour la reconversion à Anvers et ailleurs. Notre tissu industriel doit évoluer davantage. L'innovation, la créativité et l'entrepreneuriat constituent, à cet effet, de véritables leviers. Ce sont surtout les Belges eux-mêmes qui les détiennent, plutôt que leurs pouvoirs publics. Le gouvernement peut et doit à la fois faciliter et stimuler, mais il ne peut pas céder à la tentation du dirigisme nationaliste.

Marc De Vos

Directeur de l'Itinera Institute, think-tank indépendant pour une croissance économique et une protection sociale durables

Professeur à l'Université de Gand

Apparu dans la libre du 27 janvier

Onafhankelijke denktank en doetank voor duurzame economische groei en sociale bescherming.
"Think-tank" et "do-tank" indépendant pour une croissance économique et une protection sociale durables.



Itinera Institute VZW-ASBL

Boulevard Leopold II Laan 184d - B-1080 Brussel - Bruxelles

T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69

info@itinerainstitute.org www.itinerainstitute.org