L'agglomération de Tyneside face aux dérèglements socio-économiques des cinq dernières décennies

Revest Didier

Pour citer cet article
Revest Didier, « L'agglomération de Tyneside face aux dérèglements socio-économiques des cinq dernières décennies », *Cycnos*, vol. 29.1 (Législation et progrès socio-économique dans le monde anglophone), 2013, mis en ligne en avril 2016.
http://epi-revel.univ-cotedazur.fr/publication/item/192

Lien vers la notice http://epi-revel.univ-cotedazur.fr/publication/item/192
Lien du document http://epi-revel.univ-cotedazur.fr/cycnos/192.pdf

Cycnos, études anglophones
revue électronique éditée sur épi-Revel à Nice
ISSN 1765-3118 ISSN papier 0992-1893

AVERTISSEMENT

Les publications déposées sur la plate-forme épi-revel sont protégées par les dispositions générales du Code de la propriété intellectuelle. Conditions d'utilisation : respect du droit d'auteur et de la propriété intellectuelle.

L'accès aux références bibliographiques, au texte intégral, aux outils de recherche, au feuilletage de l'ensemble des revues est libre, cependant article, recension et autre contribution sont couvertes par le droit d'auteur et sont la propriété de leurs auteurs. Les utilisateurs doivent toujours associer à toute unité documentaire les éléments bibliographiques permettant de l'identifier correctement, notamment toujours faire mention du nom de l'auteur, du titre de l'article, de la revue et du site épi-revel. Ces mentions apparaissent sur la page de garde des documents sauvegardés ou imprimés par les utilisateurs. L'université Côte d'Azur est l'éditeur du portail épi-revel et à ce titre détient la propriété intellectuelle et les droits d'exploitation du site. L'exploitation du site à des fins commerciales ou publicitaires est interdite ainsi que toute diffusion massive du contenu ou modification des données sans l'accord des auteurs et de l'équipe d'épi-revel.

EPI-REVEL
Revues électroniques de l'Université Côte d'Azur

L'agglomération de Tyneside face aux dérèglements socio-économiques des cinq dernières décennies

Didier Revest

Université de Nice Sophia Antipolis
Maître de conférences à l'université de Nice Sophia Antipolis. Ses travaux portent entre autres sur les thématiques conjointes du social et de la ville en Grande-Bretagne au cours des XIXe et XXe siècles. C'est dans ce cadre qu'il a par exemple dirigé en 2011 le numéro de *Cycnos* intitulé « Ville et violence » (Vol. 27/1).

Because of the nature of its industries and employment areas, which have shaped the local social universe down to this day, the Tyneside conurbation in North East England offers a valuable insight into the relationship between the socio-economic sphere and the legislation enacted by the UK state both to reduce the ills consequent upon the « creative destruction » that characterises capitalist development, and to help smooth the way for structural changes. This contribution aims in particular at defining the logics inherent in that type of interaction, at assessing whether it has delivered benefits or not, and at looking into the reasons why it has or has not.

capitalism, (central and local) Government, MPs, mining, (New) Labour, North East, shipyards, trade unions, Tyneside, unemployment

« For God's sake, man, Geordie[1], we've had nationalisation and rationalisation… and then regionalisation… and now diversification… I don't think I can take any more. »

Alan Plater,
Close the Coalhouse Door[2],
Newcastle upon Tyne : Bloodaxe Books, 2000 (1968), p. 68

L'agglomération connue sous le nom de « Tyneside », et qui s'étend sur 400 kilomètres carrés environ, est située dans le nord-est de l'Angleterre, plus précisément dans la basse vallée de la Tyne, fleuve qui se jette dans la mer du Nord ; elle comprend les communes de Newcastle upon Tyne (au nord du fleuve) et de

[1] Surnom donné aux habitants de Tyneside.

[2] Il s'agit d'une célèbre comédie musicale en trois actes écrite (en collaboration avec Alex Glasgow et Sid Chaplin) par un auteur né à Jarrow. Elle traite des combats menés par les mineurs du nord-est de l'Angleterre et des espoirs qu'ils ont entretenus de sauver leur gagne-pain et leur mode de vie. Fait intéressant, le texte de la pièce a évolué au fil du temps afin de prendre en compte les bouleversements des décennies 1980 et 1990.

Gateshead (au sud), ainsi que, à l'est, les districts de « North Tyneside » et « South Tyneside », ensembles composés respectivement des villes de Longbenton, Wallsend, North Shields, Tynemouth et Whitley Bay, et de Hebburn, Jarrow, South Shields et Boldon. C'est dans ce cadre géographique relativement exigu, mais abritant aujourd'hui près de 900 000 âmes (ce qui en fait la sixième plus grande conurbation du Royaume-Uni), que nous nous proposons de traiter de l'attitude adoptée par les salariés, les syndicats, les élites locales, les élus, les corps constitués, et, plus généralement, les citoyens, afin de faire face aux alea de l'économie et à leurs répercussions dans la sphère sociale depuis les années 1960, début d'un déclin industriel particulièrement marqué.

L'intérêt d'une telle démarche pourrait certes se justifier pour des raisons strictement monographiques, d'autant qu'il s'agit d'un territoire assez peu évoqué de ce côté-ci de la Manche, où l'on a tendance à se concentrer sur des ensembles urbains tels que Birmingham, Manchester ou Glasgow. Toutefois, les lignes qui suivent participent également d'un autre dessein : outre le triste privilège qui est le sien d'être à l'heure actuelle l'une des zones les plus pauvres du pays, c'est-à-dire l'une de celles qui ont le plus souffert des diverses crises et récessions depuis une cinquantaine d'années, l'agglomération de Tyneside se caractérise surtout par une configuration socio-économique héritée des siècles passés qui en fait *a priori* l'archétype même des thèmes et problématiques choisis pour ce numéro de *Cycnos*.

En effet, elle allia, dès la première moitié du XIXe siècle, et jusqu'à une époque très récente, tout à la fois les fleurons de l'industrie britannique (extraction de charbon[3], chantiers navals, industrie sidérurgique), leur main d'œuvre nombreuse, diverse, organisée, et une bourgeoisie d'affaires particulièrement active. Cette dernière, à l'instar de son ancêtre médiévale et classique devenue prospère grâce au commerce avec le Nord de l'Europe (Newton & Pollard: xxxiii) et à une exploitation précoce du sous-sol, activité ardemment protégée des velléités de contrôle des négociants londoniens (Healy : 219), fit fond sur cette indépendance ; surtout, elle fut en mesure (contrairement à ses homologues de Southampton, Ipswich ou Coventry) de continuer à accumuler des capitaux, tout en gardant la haute main sur la vie politique locale (Healy : 240).

Ces industriels et marchands purent donc pu figurer parmi les premiers à embrasser un mode de développement résolument capitaliste, fondé précisément sur l'investissement à grande échelle, mais aussi sur la concentration des activités et la division / spécialisation du travail, génératrice d'efficacité et de qualité. Ainsi a-t-on, par exemple, amélioré, dès le XVIIe siècle, les moyens de communication entre le bassin minier situé aux alentours de Newcastle et les quais de cette artère naturelle

[3] Y compris aux portes de Newcastle, ainsi par exemple dans le quartier de Gosforth (4 km au nord du centre-ville), aujourd'hui banlieue aisée, ou celui de Scotswood (5 km à l'ouest du centre-ville) où se trouvait la mine Montague, fermée en 1959.

qu'est la Tyne, par la construction de tronçons de rails en bois. La longueur de ces axes sur lesquels circulaient des wagons aux roues de bois sans locomotive atteignait déjà 76 lieues vers 1816 (Crouzet : 280).

De la même manière, on comptait en 1769 déjà, dans les mines situées aux alentours de la ville de Newcastle, des dizaines de pompes à vapeur utilisées pour en évacuer l'eau (Hobsbawm : 47), ce qui permettait d'aller toujours plus profond. Quelques décennies plus tard, l'invention de Watt et Boulton aura totalement conquis le bassin minier de Newcastle : le marquis de Custine (1790-1857) ne s'extasiait-il pas devant « ces fameux chariots à vapeur, qui descendent et remontent comme par enchantement », ou devant « ces machines qui ont de l'âme » (de Custine : 550) ? À la fin des années 1820, 2 millions de tonnes de charbon quittaient ainsi la Tyne chaque année[4].

La suite ne pouvait qu'être faste. Au cours des années 1830 et 1840, l'agglomération étudiée était au cœur du plus vaste bassin minier du Royaume-Uni, et représentait alors quelque 22 % de la production nationale (Lloyd-Jones & Lewis : 42). Cette suprématie rendit possible l'essor, à partir de la même époque, de tout un ensemble d'activités industrielles fortement intégrées les unes aux autres (Lloyd-Jones & Lewis : 73 & 77). Il y eut ainsi la sidérurgie, les industries d'équipement – à commencer par la fabrication de locomotives destinées à l'exportation –, mais aussi la chimie et la fabrication du verre. Il y eut aussi et surtout les chantiers navals. À partir de la fin des années 1870, les constructions navales de Sunderland cédèrent définitivement le pas à celles de sa rivale, Newcastle, à la pointe de la technologie pour l'époque, puisque dès le début des années 1850, on y construisait nombre de bateaux en fer utilisant la vapeur comme source d'énergie. C'est du reste le long de la Tyne que l'on construisit à la fin du XIXe siècle une grande partie de la marine marchande et militaire du Japon (Ville : 4, 9 & 17).

Entre-temps, la physionomie des lieux avait profondément évolué. Les années 1840 virent la reconstruction du centre-ville de Newcastle, symbole de sa réussite économique et de sa fierté municipale (Huggins : 136). Entre 1801 et 1901, sa population passa de quelque 28 000 à 215 000 habitants. Plus généralement, la croissance démographique de Tyneside fut à la dimension de son prodigieux essor industriel et commercial. Entre 1871 et 1911, et à l'image d'autres grandes agglomérations britanniques telles que Leeds ou Liverpool, la population fit un véritable bond, augmentant de 346 000 à 761 000 (Braudel : 506).

Cette *success story* de type capitaliste avait naturellement son envers, c'est-à-dire ses luttes – et ses conquêtes – sociales de plus ou moins grande ampleur. Dès 1654, les *keelmen* de Newcastle, dont le métier consistait à acheminer le charbon des quais de la Tyne vers les navires à l'ancre à l'embouchure du fleuve, firent grève pour de

---

[4] Ce seront quelque 20 millions de tonnes juste avant la Première Guerre mondiale, dont les trois-quarts à l'exportation (Robinson 1988 (b) : 12 & 13).

meilleurs salaires. En 1709, le trafic fluvial fut de nouveau interrompu plusieurs mois en raison d'un conflit social. C'est le coût élevé de la vie qui explique en outre les troubles à l'ordre public graves de 1740. En 1750 et 1761, des débrayages de plusieurs semaines paralysèrent les mines et le port. En 1763, les *keelmen*, encore eux, se constituèrent finalement en association permanente pour obliger leurs employeurs à se conformer à ce que disposait la loi pour la mesure des lots de charbon (Mantoux : 82). En 1765, il y eut un grand mouvement social chez les mineurs du Northumberland qui se solda par de violentes attaques contre le matériel ; puis, en 1768, comme à Sunderland et à Deptford, des marins de la marine marchandise se mutinèrent à Newcastle et Tynemouth en raison de leurs mauvaises conditions salariales (Holmes & Szechi : 164).

Le XIXe siècle se révéla tout autant sinon plus politisé et organisé. À la fin des années 1850 par exemple, à la suite du déclin d'autres mouvements (à commencer par la *National Reform League*), la *Northern Reform Union*, mouvement rassemblant membres de la bourgeoisie, mineurs et ouvriers sidérurgistes en faveur du droit de vote et surtout d'une réforme de l'impôt, avait son quartier général à Newcastle (Cole & Filson : 518-519). À la fin de la décennie suivante, la ville fut en outre, avec Glasgow, l'un des deux principaux centres du renouveau du mouvement de production suivant le modèle coopératif, inspiré du socialisme chrétien (Cole & Postgate : 381). En 1870 et 1871, le *Nine Hours Movement*, favorable à l'octroi de la journée de neuf heures, revendication portée par de très nombreux ouvriers pourtant peu organisés de Newcastle et de ses environs, fut couronné de succès. Dans la foulée de cette grande victoire, la concession consentie par les employeurs locaux fut également accordée par de nombreux autres (dans le bâtiment par exemple) en Angleterre et en Irlande (Cole & Filson : 597-599).

Le port, enfin, qui s'était développé au point de devenir très tôt l'une des principales pépinières de marins pour la *Royal Navy* (Mantoux : 283), continua d'être le théâtre d'âpres luttes sociales. Durant la dernière partie du XIXe siècle, les chantiers navals de la Tyne furent ainsi le cadre de nombreux mouvements sociaux. La période 1890-1893, par exemple, a connu une grève importante par mois en moyenne. Cette situation nouvelle découlait de la spécialisation (et donc stratification) croissante de la main d'œuvre, elle-même due à la complexité accrue du métier, phénomènes qui ont multiplié à leur tour le nombre de syndicats (évalué à 130 en fin de siècle, sans parler des sociétés d'artisans). Jaloux de leurs différents savoir-faire, ils l'étaient tout autant des prérogatives acquises au fil du temps : prise en charge de leurs adhérents en cas de chômage ou de maladie, et gestion de l'apprentissage par exemple (Ville : 31-32).

Les décennies suivantes ont de la même manière entraîné leur lot de revendications plus ou moins appuyées, plus ou moins désespérées, visant encore et toujours à trouver un équilibre entre nécessités économiques et exigences sociales. Car de 1902

à 1914 par exemple, le taux de chômage affectant les chantiers navals de la Tyne et de Blyth (ville située à une vingtaine de kilomètres au nord-est, et donc hors de notre agglomération) a parfois dépassé les 28 % (ce fut le cas en 1908 et 1909) ; pour la même période, la moyenne annuelle se situait à quasiment 13 % (Southall : 247).

Ces déboires découlaient d'un développement industriel fortement empreint de spécialisation régionale. Par ailleurs, la taille des établissements avait crû tandis que le nombre global de compagnies avait baissé. Il y avait donc eu peu de créations d'entreprises impliquées dans d'autres types de production, moins traditionnels (Fothergill & Guy : 47). Au milieu des années 1920, ce modèle de développement, adossé presque exclusivement à la grande industrie, s'était d'ailleurs tellement dégradé que l'on estime que, pour la ville de Newcastle et les docks de South Shields, l'appel à la grève générale de mai 1926 fut reçu positivement par 90 à 100 % des ouvriers (Morris : 39 & 42).

Partant, on ne s'étonnera pas que l'année 1932 ait vu non seulement une manifestation de 100 000 personnes aux portes du centre-ville de Newcastle, mais encore des troubles à l'ordre public à North Shields, en novembre de la même année (Lancaster : 63). L'onde de choc de la Grande Dépression n'en avait, à vrai dire, pas fini avec l'agglomération. Pour la période 1931-1934, l'agglomération de Tyneside et certains autres arrondissements du nord-est connaissaient le taux de mortalité infantile le plus élevé (86 pour mille) pour l'Angleterre et le pays de Galles (*Report of the Royal Commission…* : 80). Quatre études – parues entre 1928 et 1940, dont deux lancées par la municipalité de Newcastle – décrivirent une situation sociale très préoccupante dans l'agglomération, ce dont témoignaient un chômage élevé (en 1938, plus de 3 fois et demie plus de personnes touchaient une allocation chômage à Hebburn qu'à Shoreditch, quartier alors le plus déshérité de Londres), la malnutrition, des logements surpeuplés, et des décès par tuberculose (pour l'ensemble de Tyneside, entre 1935 et 1937, le chiffre dépassait la moyenne nationale de 59 %) (Colls : 9).

Plus qu'aucune autre, la ville de Jarrow incarne cette tragédie et la volonté de s'en sortir qui en découle. En 1932, le taux de chômage y était de plus de 80 % à cause de la fermeture des chantiers navals Palmer qui avaient employé jusqu'à 10 000 personnes. Il y était encore de 72,9 % en septembre 1935. Ce fut dans ce contexte qu'eut lieu la célèbre marche de 1936 ; organisée par la députée de Jarrow, Ellen Wilkinson (auteur en 1939 d'un ouvrage au titre évocateur : « The Town That Was Murdered » [« La Ville assassinée »]), elle vit 200 de ces chômeurs partir à pied pour Londres afin de réveiller les consciences (par la remise, au premier ministre, Stanley Baldwin, d'une pétition signée par 12 000 personnes) et de réclamer notamment l'ouverture d'une aciérie (Burnett : 209-210, 215-216 & 257, et Mitchell : 70).

L'agglomération devint finalement – avec d'autres – un terrain d'expérimentation pour tout un ensemble de mesures plus ou moins radicales. À partir des années 1930 en effet, et après avoir lutté contre la concurrence déloyale durant la décennie précédente, les gouvernements britanniques adhérèrent à l'idée qu'il fallait désormais intervenir dans la sphère économique afin de répartir la croissance (et ses bienfaits) le plus équitablement possible (Law : 32-33 & 23-24). On vota par exemple en 1934 et 1937 des textes, premières grandes lois visant à assurer une meilleure distribution des entreprises sur le territoire, qui incitaient ces dernières à venir s'y installer contre des baisses d'impôt. La première de ces deux lois – le *Special Areas (Development and Improvement) Act* –, quoique limitée à quelques zones (ex. le sud du pays de Galles, et telle ou telle partie de l'Ecosse), englobait déjà celle de Tyneside, où l'on créa la zone industrielle de *Team Valley* (Gateshead), la première et la plus importante des zones industrielles jamais créées par un gouvernement britannique (Smith : 83-84, et Law : 45). En 1937 également, une Commission royale portant sur le gouvernement local dans la région de Tyneside recommanda même la création d'un nouveau comté propre à ladite agglomération. La Seconde Guerre mondiale allait accroître l'intérêt pour ce genre de démarche. En 1940, une autre commission royale (qui rédigea le rapport Barlow) prit le parti de relier la question des régions sinistrées à celle du gouvernement local (Keating : 238). Le réarmement de la fin des années 1930, la loi de 1945 qui créa les *Development Areas* et, plus encore, la reconstruction autorisèrent enfin tous les espoirs.

Comme nous l'avons souligné d'emblée, il est donc probable que la conurbation de Tyneside, de par la nature de son industrie et de par son histoire socio-économique sur la longue durée, soit aussi bien sinon mieux placée encore que d'autres, pour offrir à l'observateur un univers particulièrement fécond dans lequel analyser les interactions propres aux thèmes soulevés par la présente revue, thèmes que nous aborderons, pour le dernier demi-siècle écoulé, en quatre temps : après avoir montré en quoi ont consisté le net recul économique de l'agglomération à partir de 1960 et ses conséquences sociales, nous présenterons les remèdes proposés et leurs limites inhérentes du point de vue, de nouveau, qui nous occupe.

L'inexorable reflux industriel

Dès le début des années 1960, comme dans les autres grandes agglomérations britanniques, également soumises à la concurrence internationale[5] et au processus inévitable d'évolution des produits, procédés et marchés, c'est-à-dire à la fameuse « destruction créatrice » chère à Schumpeter (Fothergill & Guy : 162-163 & 177), le chômage augmenta sensiblement dans les entreprises de construction et réparation

[5] C'est à partir de la seconde moitié des années 1960 que, nationalement, le chômage augmente fortement et passe définitivement le cap des 500 000 (Burnett : 266).

navales (Hansard : 14/2/1962[6]). En termes de tonnage, la baisse était d'un tiers pour la période fin 1959-juin 1962 (Hansard : 4/7/1962). D'après Mike Thomas, député de la circonscription de Newcastle upon Tyne, East, entre 1964 et le milieu des années 1970, le nombre d'emplois dans les chantiers navals de sa ville avait décliné de plus de 40 % (Hansard : 17/6/1976). Plus généralement, entre mai 1962 et mai 1963, le taux de chômage pour Tyneside (hommes et femmes confondus) était passé de 3,5 % à 4,8 % (Hansard : 22/5/1963). Entre 1961 et 1971, la ville de Newcastle avait globalement perdu 22 000 emplois, soit bien plus de 10 % de sa main d'œuvre. À la fin de cette période, le chômage masculin dans le seul quartier de Walker, au cœur de la circonscription de M. Thomas, dépassait même déjà les 13 % (Hansard : 17/6/1976).

Cette tendance lourde se confirma par la suite. À partir de la fin des années 1970, la récession (pour ne rien dire à ce stade de certains choix politiques, sur lesquels nous reviendrons ultérieurement) allait avoir raison d'une grande partie de ce qu'il restait du secteur secondaire. Entre 1978 et 1984, 38 % des emplois industriels de Tyneside disparurent (Colls : 7). La productivité du secteur, de plus, baissa fortement entre 1979 et 1985 (Robinson 1988 (b) : 23). Les emplois dans les chantiers navals de la Tyne chutèrent d'environ 16 000 en 1984 à quelque 4 000 trois ans plus tard en raison, d'abord, de l'érosion de la demande à l'échelle mondiale (Robinson 1988 (b) : 25). La production de matériel militaire qui, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, employait 20 000 personnes n'en employait plus, 40 ans après, que 700 environ (Robinson 1988 (b) : 32). Le déclin affectant le secteur minier était plus accusé encore. En 1984, Tyneside ne possédait plus que deux mines en tout et pour tout, dont Westoe Colliery située à South Shields. En mai de la même année, le taux de chômage dans la partie sud de Tyneside dépassait par conséquent les 18 % (Fothergill & Vincent : 39 & 51). Dans la seconde moitié des années 1980, les emplois de mineurs ne représenteront plus que 2 % de la main d'œuvre locale (Robinson 1988 : v).

En fait, vers cette époque, le secteur tertiaire se taillait déjà la part du lion, avec 80 % des emplois de Tyneside, la moitié dans le secteur public (Robinson 1988 (a) : 4[7]). Cependant, les nouveaux emplois créés dans ce secteur – d'abord occupés par des cols blancs ou des femmes – ne pouvaient en aucun cas répondre aux besoins des nombreux chômeurs (qualifiés ou non) que les industries traditionnelles avaient

---

[6] Ce problème était aussi dû pour partie, selon Arthur Blenkinsop, député de South Shields, au fait que les gains de productivité entraînaient désormais des livraisons de navires plus rapides, et, partant, le risque de chômage technique si les carnets de commandes n'augmentaient pas (Hansard : 12/12/1972).

[7] On notera d'ailleurs ici qu'aucune des grandes industries nées avec le XXe siècle, telles que l'aviation ou la construction automobile, n'est venue se fixer à Tyneside (Robinson 1988 (b) : 14).

remerciés (Robinson et al. 1992 : 87-89)[8]. Cette profonde mutation vit surtout se multiplier les emplois mal rémunérés, donc peu attrayants[9], et souvent à temps partiel ; plus de 40 % des femmes étaient dans ce cas dans la seconde moitié des années 1980 (Robinson 1988 (c) : 65 & 70). Marasme, chômage et difficultés à (re)trouver du travail, autant de thèmes imbriqués que la série télévisée *Auf Wiedersehen, Pet*, diffusée en 1983-1984 et en 1986 par la chaîne ITV, raconte à sa manière, au travers notamment des tribulations de trois ouvriers du bâtiment originaires de Newcastle, contraints d'aller tenter leur chance en Allemagne (d'où le titre choisi) (Russell : 195).

Si la fin des années 1980 fut indéniablement caractérisée par un certain dynamisme dû à la relativement bonne tenue de l'industrie chimique locale, à l'installation de firmes étrangères (asiatiques, japonaises ou américaines, attirées par la perspective de l'ouverture du grand marché européen à partir de 1992 – Fothergill & Guy : 18[10]), à la baisse du chômage et à l'augmentation de la consommation par exemple[11], l'existence d'entreprises plus diverses et à la voilure réduite, néanmoins, n'empêcha pas n'a pas empêché l'économie locale de connaître de nouveau de sérieux à-coups dès le tout début des années 1990 (Robinson 1992 : 92-93). Il ne restait plus au début de cette décennie qu'un seul chantier naval sur la Tyne, Swan Hunter, à Wallsend, qui survivait grâce aux commandes du ministère de la Défense après avoir échoué dans sa tentative de production de supertankers (Mitchell : 71). En septembre 1990, le taux de chômage pour South Tyneside s'élevait à 14,3 % (Robinson 1992 : 91). Dans la seconde moitié de 1992, celui qui frappait les hommes de cette même zone était de 18,5 % (Hansard-Lords : 18/11/1992). En 1992 toujours, d'après le *Tyneside Training and Enterprise Council*, 26 % des 18-24 ans de l'agglomération n'avaient jamais travaillé (Hansard : 8/12/1992). D'après le quotidien novocastrien *The Journal*, pas moins de 3 000 personnes s'étaient présentées à la fin de cette année-là pour tenter d'obtenir du travail dans le supermarché qui venait de sortir de terre à Whitley Bay (North Tyneside) (Hansard : 8/12/1992). En 1994, un quart (en moyenne mensuelle) des personnes habitant les quartiers déshérités de Newcastle et en âge de travailler se trouvaient au

---

[8] Le nombre de femmes ayant un emploi est passé d'un peu plus d'un cinquième à 45 % du salariat de l'agglomération entre les années 1920 et les années 1980 (Knox : 111).

[9] Fait significatif, on ne comptait en 1978 par exemple que 16 000 employés dans les secteurs de l'assurance, de la finance et des services aux entreprises, tandis que dans les agglomérations d'Edimbourg et de Liverpool les chiffres étaient respectivement de 22 000 et de 28 000 (Fothergill & Vincent : 33).

[10] Sur la venue de firmes étrangères, voir également ci-dessous.

[11] Dynamisme qu'il faut se garder d'exagérer. En janvier 1988, le chômage se montait localement à 15,4% alors qu'il était en moyenne de 9,6 % en Grande-Bretagne (Robinson 1988 (a) : 2). Presque un quart des 18-24 ans en janvier 1988 n'avaient pas de travail ; au même moment, bien que le chômage touchant les hommes soit repassé en-dessous des 20 % pour la première fois depuis 1981, près de 45 % de ces chômeurs avaient été sans emploi depuis plus d'un an (Robinson 1988 (c) : 76 & 77).

chômage (Curran[12] : 188). Durant l'hiver 1995-1996, la proportion de chômeurs pour Newcastle and South Tyneside était respectivement de 11,3 % et 15,6 % (Hansard : 17/7/1996).

L'économie tournait à l'évidence au ralenti. En 1995, à peine deux millions de tonnes de charbon, activité à laquelle déjà on ne voyait plus d'avenir, furent exportées depuis la Tyne (alors que les installations – les plus modernes du pays à l'époque – auraient pu en supporter cinq). En outre, tandis qu'en 1970 le nombre de bateaux utilisant le fleuve était déjà tombé à 12 par jour contre 40 lorsque le port était très fréquenté, le chiffre était, au milieu des années 1990, d'à peine 4 ou 5 (Hansard : 5/12/1996).

À la fin de 1999, Richard Caborn (alors ministre du Commerce de Tony Blair), emboîtant le pas à la presse locale, déclarait avec enthousiasme que l'optimisme des industriels de Tyneside allait enfin grandissant, car les carnets de commandes de la moitié d'entre eux s'étaient gonflés (Hansard : 4/11/1999). Entre 1997 et 2003, le chômage, sous toutes ses formes, allait même fortement reculer à Jarrow et dans South Tyneside, y compris pour la tranche 18-24 ans (Hansard : 26/2/2003 ; 11/3/2004 ; 16/3/2004). Néanmoins, pour les grands réservoirs d'emplois locaux, durant la seconde moitié des années 1990, la chute aura été vertigineuse : de 14 000 employés (estimation) dans la construction navale par exemple, on sera passé à 800 (Hansard : 4/4/2000). Entre 1995 et 2003, aucun navire n'aura été construit sur la Tyne (Hansard : 26/3/2003). Swan Hunter, qui en aura en près d'un siècle et demi d'existence construit plus de 1 600, dont deux porte-avions (à commencer par le *HMS Illustrious* en 1978), se trouva s'est trouvé en liquidation judiciaire dès 1995, mais fut finalement racheté en 2007 par *Bharati Shipyard Ltd.*, groupe privé indien. Toutefois, la difficulté à trouver de nouveaux contrats, ainsi que les coûts élevés de construction, lui furent ont été fatals. Au printemps 2009, les installations avaient toutes été démantelées et transportées en Inde (Somasundaram & Nambiar, et Wardrop).

On peut comprendre que Newcastle s'enorgueillisse d'abriter à l'heure actuelle des laboratoires qui sont à la pointe de la recherche sur les cellules souches, ce qui lui permet d'afficher l'ambition de devenir la première « ville bio-tech » au monde (Rawnsley). La municipalité investit d'ailleurs à cet effet des millions de livres dans le projet *Newcastle Science City*, parc industriel fondé sur un partenariat entre l'université, la municipalité et l'agence régionale de développement (*One North East*) (« Geordie pluck »).

Pour l'économie locale, cependant, un sentiment de déjà vu aura continué de prévaloir. Entre 1998 et 2008 (années globalement plutôt bonnes en maints endroits du royaume), l'arrondissement de South Tyneside, par exemple, gagna certes a

[12] Ces chiffres occultent en outre une partie de la réalité du chômage, car parmi les jeunes adultes par exemple, un certain nombre était en formation.

certes gagné 3 300 emplois dans le secteur de la banque et des assurances, mais a surtout vu disparaître 6 400 de ses emplois industriels, soit 55 % du secteur (contre 33 % nationalement), et perdu plus généralement 6,5 % de ses salariés. La moyenne des salaires correspondant aux emplois que l'on y trouve se situe aujourd'hui à 86 % de la moyenne nationale. L'importance des emplois publics (administration, éducation et services de santé), qui concernent presque un salarié sur trois, les rend également vulnérables aux coupes budgétaires imposées par Londres (*South Tyneside Employment Land Review* : 11, 12, 14, 17 & 103) (voir ci-dessous).

Plus généralement, la région de Newcastle a un taux médiocre de créations d'entreprises, situé aux environs des deux tiers de la moyenne nationale, tandis qu'un certain nombre d'entreprises privées y remplissent leurs carnets de commande grâce au secteur public (« Geordie pluck »). D'après des chiffres fournis par l'*Office for National Statistics* vers la fin de 2010, ce même secteur employait alors 20,4 % des salariés de Grande-Bretagne. Toutefois, ainsi que d'autres chiffres de 2008 l'avaient montré, grandes étaient les disparités entre régions et agglomérations ; s'il représentait par exemple à peine 3,88 % de la population active de la Cité de Londres, 21,65 % de celle de Manchester, et 24,86 % de celle de Sheffield, le secteur public en représentait à Newcastle-upon-Tyne 30,52% (soit plus de 53 600 personnes). Les chiffres pour Gateshead et North Tyneside étaient respectivement de 24,89 % (soit 23 000 personnes) et 25,11% (17 300) (« The public sector employment map[13]… »).

Certes, comme on l'a brièvement mentionné ci-dessus pour la fin des années 1980, l'hémorragie industrielle aura été partiellement compensée dès les années 1960-1970 par une diversification timide liée – en très grande partie – à l'arrivée de filiales d'entreprises nationales et étrangères (telles que Dunlop et Findus, ou d'autres spécialisées dans la fabrication de matériel utilisé pour l'extraction de gaz et de pétrole *offshore* – Robinson 1988 (b) : 23-24, 27 & 34-35), par la croissance de l'emploi public, et par des investissements d'infrastructure. Les filiales d'entreprises, néanmoins, sont par définition vulnérables, car si ce sont bien souvent des centres de production industrielle, leur avenir dépend de décisions prises par les sièges sociaux situés par définition en un lieu éloigné[14] et où se concentrent les fonctions sans lesquelles il n'y a pas d'entreprise : la gestion et le marketing. Les choix effectués le sont d'abord, pour les plus grandes de ces filiales, en fonction de

---

[13] Seule la ville de Liverpool présentait une proportion plus élevée (« Geordie pluck »).

[14] Tyneside ne possédait ainsi qu'à peine dix sièges sociaux parmi ceux des mille plus grandes entreprises du Royaume-Uni en 1983 (Fothergill & Vincent : 23). L'entreprise Rose Foregrove de Gateshead illustre à merveille les conséquences d'une telle situation : usine fabriquant des machines d'emballage pour produits alimentaires, ouverte en 1950 et installée dans des nouveaux locaux, modernes, en 1981, elle a toutefois fermé ses portes en 1985 et licencié 160 salariés, car, outre la perte de parts de marché subie par le groupe, elle était la plus petite de ses unités et n'avait logiquement aucune fonction de siège (Fothergill & Guy : 116-117).

l'évolution de la demande, des évolutions structurelles et technologiques, et des taux de change (et beaucoup plus rarement du fait de circonstances particulières à telle ou telle entreprise). C'est pourquoi elles sont en général peu susceptibles de prendre en compte prioritairement la main d'œuvre locale et ses besoins. Cette relation de dépendance – y compris pour tout ce qui concerne la recherche et les innovations technologiques[15] – détermine d'autant plus tout le reste qu'elle est, enfin, peu propice à l'éclosion d'une économie tirant sa force du local (ce qui ne peut advenir que dans le cadre d'une politique de long terme, avec la présence ou la venue d'entreprises tout à la fois ancrées dans le local et ouvertes sur l'extérieur, plus autonomes, et aux fonctions et aux prérogatives plus amples gérées par une main d'œuvre plus diverse et mieux formée) (Law : 167 & 232).

Au tout début des années 1980, près de 50 % des emplois industriels de Tyneside se trouvaient dans des filiales ; entre 1980 et 1986, la fermeture de certaines d'entre elles (du fait, très majoritairement, de changements de long terme et, accessoirement, de l'éloignement par rapport à la maison mère) coûtèrent à l'agglomération presque 10 % de ses emplois du secteur secondaire. Bref, Tyneside et ses salariés – comme bien des agglomérations au Royaume-Uni – furent l'une des grandes variables d'ajustement du système économique en vigueur (Fothergill & Guy : 51-52, 83, 117, 124-125, 136, 170, 171, 180 & 181).

L'histoire de l'une des usines de Birtley (au sud de Gateshead) est symptomatique. Construite en 1956 sur le site d'une ancienne fonderie pour fabriquer des composants utilisés par la firme américaine Caterpillar, elle employait 2 000 personnes en 1982, et on la considérait localement comme une valeur sûre. En 1984, cependant, les Américains décidèrent de la fermer, parce que le marché s'était contracté et l'usine – contrairement à d'autres en Grande-Bretagne et en Europe de l'ouest – produisait moins de pièces spécialisées correspondant à du matériel bien spécifique. Les salariés en appelèrent alors aux syndicats et aux responsables politiques régionaux et nationaux. Cette mobilisation évita la fermeture, mais il y eut dégraissage et, pendant 4 années, du chômage partiel presque continuellement. Malgré tout, la fermeture eut lieu. En 1987, Komatsu, le rival japonais de Caterpillar, rouvrit le site, inauguré par le prince Charles, mais le nombre d'employés était désormais de beaucoup inférieur (Fothergill & Guy, pp. 9-10 & 112-113).

Les répercussions sociales

En 1972, à la suite d'une émission de télévision qui avait montré des personnes âgées de Tyneside dans l'impossibilité d'acheter de la viande chez le boucher, le

[15] 2003 par exemple fut certes une année au cours de laquelle ce qu'il restait des chantiers navals de Tyneside donna l'impression de se redresser, mais tout le travail de conception informatique était effectué par des entreprises installées à Twickenham (Hansard : 21/1/2003).

député travailliste Edward Short, député de Newcastle upon Tyne, Central, et ancien ministre de l'Education (1968-1970), en profita pour dénoncer le fait que la redistribution des bienfaits de la croissance économique se faisait mal, comme en témoignaient la malnutrition, la mauvaise qualité des logements, la tristesse des rues, les chances minimes d'avoir une formation scolaire de qualité, les maladies et un taux de mortalité élevé (Hansard : 6/11/1972). Durant le même débat, un autre travailliste, Robert C. Brown, l'élu de Newcastle upon Tyne, West, avait, quelques instants auparavant, souligné que la pauvreté s'y lisait sur les visages, ainsi que dans les habits et les chaussures portés (ceux des femmes et des enfants en particulier), situation qui, selon lui, rappelait les années 1930 ; il avait indiqué enfin que le rachitisme avait, d'après les autorités sanitaires de la ville, fait sa réapparition (Hansard : 6/11/1972).

Les années suivantes n'offrirent aucune raison de se réjouir. Une étude de 1980 a montré que, cette année-là, le nombre de jeunes chômeurs (de moins de 20 ans) souffrant de dépression dans la région de Tyneside entre autres s'était nettement accru ; une autre, de 1981, a souligné la corrélation, pour Newcastle par exemple, entre chômage et taux de suicide (*Report from the Select Committee of the House of Lords…* : 57). En 1981, dans les régions de Tyneside et de Wearside (située au sud-est de la première, dont la principale composante est la ville de Sunderland[16]), 56 % des habitants ne possédaient pas de voiture, et 49 % habitaient dans des HLM. Le nombre d'élèves poursuivant leurs études au-delà de 16 ans y était de 23 % en 1982 (Fothergill & Vincent : 17 & 89).

Dans ces conditions, des inégalités croissantes finirent, de surcroît, par voir le jour entre les chômeurs, les salariés peu qualifiés et les autres, dérive suffisamment alarmante pour que l'on se mette à parler durant la seconde moitié des années 1980 de l'apparition dans certains quartiers d'un noyau dur de personnes totalement exclues (Robinson 1988 (d) : 214-215). Vers la même époque, l'utilisation d'antidépresseurs fit, en maints lieux d'Angleterre, un véritable bond, mais Gateshead (entre 1988 et 1990) montrait – à une ou deux exceptions près – la plus forte progression ; par ailleurs, comme North Tyneside, la ville se classait au second rang, en valeur absolue cette fois, de ce triste palmarès (Hansard : 11/2/1992).

On estime qu'au cours de la décennie 1980, 15 000 habitants ont quitté Newcastle pour aller chercher un emploi ailleurs, ou pour s'installer en banlieue (Madanipour : 133). Entre 1991 et 2001, la ville connut le plus fort taux de contraction de population parmi les grandes villes du royaume (exception faite de Liverpool et Glasgow) : – 5,1%[17]. En 2000, South Tyneside occupait la dixième place au niveau national parmi les arrondissements comportant le nombre le plus élevé de personnes

[16] Tyneside représente environ 80 % de la population de l'ensemble appelé « Tyne and Wear ».

[17] Soit quelque 14 000 habitants. Durant la même période, Gateshead en a perdu environ 11 000 (Lupton & Power : 7-8 & 13-14).

démunies par rapport à leur population (Howard, Garnham, Fimister & Veit-Wilson : 185). Au milieu des années 2000, certains quartiers de Newcastle – Byker et Walker, par exemple, situés à l'est du centre-ville – souffraient tout particulièrement des problèmes sociaux liés à la pauvreté : 9 % à peine des femmes élevant seules leur(s) enfant(s) avaient un emploi ; près d'un quart de celles en âge de travailler étaient en mauvaise santé ; nombreuses étaient les employées qui gagnaient mal leur vie ; dans la moitié des foyers de Walker, enfin, les parents étaient au chômage (Escott, Price & Buckner : 6 & 7).
Force est néanmoins de constater que l'on s'est mobilisé pour qu'il en soit autrement.

Le refus de la fatalité

Les difficultés économiques étant réapparues à Tyneside comme ailleurs dès le tournant des années 1960, on décida de réactiver et d'approfondir la politique régionale, comme l'illustre parfaitement la loi de 1966 (*Industrial Development Act*), qui étendit les territoires concernés et se doubla d'aides aux grandes industries (ex. les chantiers navals). Après un court intermède, cette politique décidée à Londres reprit de plus belle au milieu des années 1970 (Law : 47-49 & 51). Ce fut en effet à ce moment-là que s'intensifièrent les revendications d'une partie de la société écossaise en faveur d'une certaine autonomie interne, revendications qui – notamment dans le Nord de l'Angleterre, où un bon nombre d'élus craignaient que ces exigences favorisent indûment l'Ecosse – relancèrent le débat sur la justice territoriale et la décentralisation du pouvoir politique.
Le point de départ du mouvement *Campaign for the North*, établi pour la circonstance, fut précisément l'idée que le royaume lui-même n'était pas homogène, et qu'il fallait par conséquent que Londres reconnaisse les spécificités du Nord et surtout ses problèmes, dus à l'échec d'un système centralisé à outrance et à l'existence d'une administration régionale non élue (Temperton : 3-9, 15, 17, 18 & 19). Peu friand de ce type de débat, le gouvernement de Madame Thatcher préféra établir au début des années 1980 onze *entreprise zones*, dont une pour notre agglomération[18]. La démarche, inspirée de modèles en vigueur aux Etats-Unis, visait à attirer vers ces zones sinistrées des entreprises dont on faciliterait l'installation, à la fois sur le plan administratif et financier (simplification des contrôles et exemption d'impôts locaux pendant 10 ans) (*Report from the Select Committee of the House of Lords...* : 64). Le gouvernement conservateur affina même, par deux fois (1984 et 1988), sa politique régionale, en se concentrant par exemple sur les investissements les plus susceptibles de créer de l'emploi et sur les petites

[18] La *Tyneside Enterprise Zone* avait été prévue pour durer d'août 1981 à août 1991 (Hansard : 30/1/1990).

entreprises en particulier, mais aussi en s'adaptant mieux aux besoins, en faisant la promotion de l'esprit d'entreprise, et en développant la coordination.
Traditionnellement acquises au parti travailliste, les autorités de l'agglomération, quant à elles, plutôt spectatrices dans les années 1970, changèrent d'attitude par la suite. Elles jouèrent notamment sur trois tableaux : réhabilitation d'un certain nombre de vieux sites industriels le long de la Tyne, aide à la création d'entreprise, et promotion de nouveaux secteurs (tels que le tourisme[19] et les *media*). En 1987, on proposa même à Tyneside et Wearside la création d'institutions régionales sur le modèle des *Länder* allemands ; l'opposition travailliste au niveau national s'y intéressa bientôt de près (Byrne : 51). Un appel sans ambiguïté à une certaine autonomie régionale (celle de la région Nord-Est) fut de nouveau lancé par la suite (Robinson 1992 : 96). Cet appel était relayé au même moment par d'autres, à commencer par celui des universitaires Robert Colls (né à South Shields) et Bill Lancaster (enseignant à *University of Northumbria*, Newcastle) (Eds. Colls & Lancaster : xiii par exemple).
Quant aux administrés eux-mêmes, ils ne furent pas des spectateurs passifs. En octobre 1992 par exemple, David Clark, le député de South Shields, présenta une pétition signée par des milliers d'habitants qui en appelaient au gouvernement afin qu'il ne ferme pas la mine de Westhoe (pourvoyeuse de 1 200 emplois), ainsi que d'autres en Grande-Bretagne, car cela ne pouvait se traduire que par de grandes difficultés sociales et économiques pour d'innombrables familles, d'autant que le taux de chômage de South Tyneside était alors le plus élevé de tout le pays, à plus de 18 %. Les pétitionnaires faisaient aussi et surtout remarquer que cette décision était à courte vue, car, soulignaient-ils, le charbon demeurait une industrie viable (localement et nationalement). Les habitants de Jarrow avaient eux aussi envoyé une pétition dans le même sens à leur député Don Dixon (Hansard : 28/10/1992). Jarrow avait d'ailleurs été le point de départ d'une nouvelle marche en octobre 1986, censée à la fois commémorer le passé (voir ci-dessus) et attirer l'attention sur le sort de tous les chômeurs dans la Grande-Bretagne de Margaret Thatcher (Hansard : 5/11/1986). À la fin de 1996, pas moins de 465 démarches (de citoyens, d'élus, d'associations) furent encore entreprises auprès du gouvernement au sujet de la privatisation du port de Tyneside, dont 4 seulement y étaient favorables. Les autres (la *Tyne Port Users Association* par exemple) défendaient un « bien régional » au nom de « l'écrasante majorité des habitants de Tyneside » (Hansard : 5/12/1996).

---

[19] Le tourisme comme solution d'avenir pour South Tyneside, c'est exactement l'option que défendait par exemple en 1986 le conservateur John Lee, sous-secrétaire d'Etat à l'emploi. Il s'appuyait sur le patrimoine de Jarrow (à commencer par son monastère anglo-saxon) et de South Shields, lieu de naissance de Catherine Cookson (1906-1998 ; célèbre auteure de dizaines de romans d'amour, traduits dans quelque 20 langues). Depuis lors, South Shields a d'ailleurs été rebaptisé « Catherine Cookson Country » (Hansard : 5/11/1986, et Colls : 27).

Au tout début des années 2000, la situation de Tyneside (mais aussi de Liverpool ou Sheffield) était enfin jugée suffisamment préoccupante pour que la presse et des universitaires s'en fassent l'écho et aillent même jusqu'à suggérer la création de « villes-régions » dans le but d'harmoniser au mieux développement économique et renouvellement urbain (« Northern renaissance » par exemple).
Nous l'avons amplement constaté toutefois : rien n'y fit. Reste à s'efforcer de comprendre pourquoi.

Astéroïdes, nébuleuse et trou noir

Les graves déboires de Tyneside, loin d'être le produit d'une volonté délibérée dans la durée, ont été le fruit d'une conjonction néfaste de décisions politiques et de phénomènes variés.
Fait très connu et largement commenté depuis, le gouvernement Thatcher, profondément attaché au paradigme de la dérégulation et de la concurrence, défendu au nom de la libre entreprise, de l'efficacité économique et de la construction d'un secteur tertiaire puissant, revit l'engagement de l'État à la baisse en matière d'incitations poussant les industriels à choisir de se délocaliser vers les régions et conurbations en difficulté dès le début des années 1980. Il décida de plus à partir du milieu de cette décennie-là de plafonner les dépenses publiques de tous les conseils municipaux du pays[20]. Puis, en mars 1986, et pour les mêmes raisons, les conservateurs abolirent purement et simplement les conseils élus qui géraient jusque-là les grandes conurbations (dominées par leurs adversaires politiques travaillistes), y compris donc le *Tyne and Wear Metropolitan County Council* (= Tyneside + Sunderland et son agglomération) (Smith : 215). C'était désormais à l'échelon inférieur (celui de chaque composante de ces conurbations) que se prendraient les décisions, ce qui équivalait à diviser pour mieux régner (voir ci-dessous).
Le gouvernement s'arrogeait aussi et surtout par là le droit de tout piloter depuis Whitehall (par l'intermédiaire d'organisations non élues mais autorisées à intervenir localement) et de donner priorité absolue au privé. Cette situation ne pouvait qu'entraîner un accroissement des inégalités entre régions, la faiblesse bien réelle de certaines entraînant de surcroît une surchauffe de l'économie ailleurs, à commencer par le Sud de l'Angleterre (pâtissant d'un manque de main d'œuvre, d'un net accroissement des prix de l'immobilier et du coût de la vie), conjoncture en définitive très défavorable pour le pays tout entier. En effet, alors qu'il eût plutôt

[20] Dans la seconde moitié des années 1980, les budgets de Newcastle et Gateshead ont ainsi été plafonnés à plusieurs reprises (Hetherington & Robinson : 205). En juin 1990, North Tyneside a également dû baisser le budget de ses services sociaux de 10 % en raison de la décision du gouvernement de limiter ce genre de dépenses dans une vingtaine de zones urbaines (Hansard : 3/7/1990).

fallu utiliser la puissance publique afin, par exemple, d'intervenir au plus tôt et de promouvoir l'innovation, le gouvernement se retirait pour laisser le champ libre à un secteur privé dont les fins, qui en général ne sont pas en priorité sociales, le devenaient ainsi d'autant moins. Les conservateurs ne s'en offusquaient naturellement pas ; ils ne percevaient pas les inégalités comme un danger pour le tissu social, mais bien plutôt comme une incitation à prendre son destin en main (Walker : 5, et Fothergill & Guy : 174, 175 & 178).

Paradoxalement, la politique économique menée par les élus travaillistes de Tyneside s'inscrivait fondamentalement dans cet air du temps ; elle était à petite échelle (elle s'appuyait en fait sur des entreprises de trop petite taille pour pouvoir espérer les voir devenir – dans le cas où elles réussiraient – de gros employeurs), manquant parfois de cohérence, sans caractère radical ni franchement interventionniste, contrairement à ce qui avait pu se faire ailleurs dans d'autres municipalités, à Londres ou à Sheffield (Robinson 1988 (b) : 49-51 & 55-56, et Hetherington & Robinson : 195).

Rien, à vrai dire, de véritablement nouveau ici. Dans les années 1960 déjà, T. Dan Smith, le flamboyant président du conseil municipal travailliste de Newcastle (1960-1965), tenta de défaire sa ville d'habitudes fortement liées aux industries traditionnelles ; ambitieux, il opta en faveur du développement technologique et de la formation universitaire ; il se montra de surcroît sensible à l'émergence d'une jeunesse avide de loisirs et relativement éloignée des préoccupations économiques de ses aînés, ce qui contribua à faire évoluer le paysage socio-culturel de Newcastle (Vall[21] : 196). Comme on a d'ailleurs pu l'écrire vingt ans plus tard environ, après avoir été connue pour ses industries, Tyneside était désormais devenue célèbre en raison de ses galeries commerciales, de ses boîtes de nuit, et de ses bars tape-à l'œil (Hetherington & Robinson : 190), à l'image de Glasgow ou Manchester.

À cette époque déjà, les héros d'antan, ceux-là mêmes qui incarnaient jusque-là (pour le meilleur et pour le pire) la classe ouvrière locale (Andy Capp, le personnage de bande dessinée, devenu stéréotype des *Geordies*[22], sexiste, fainéant, buveur, à la casquette et cigarette inamovibles[23], ou le célèbre comédien de radio d'après-guerre

---

[21] Dans un ouvrage datant de 1963, Wilfred Burns, responsable de la planification urbaine pour la ville de Newcastle, écrivait au sujet des habitants du quartier modeste de Byker, longtemps négligé par les pouvoirs publics, et reconstruit durant les années 1970 : « Dans une ville immense, on a coutume de faire remarquer que les habitants d'un quartier fait de taudis sont presque une race de gens à part ; ils ont d'autres valeurs, aspirations et façons de vivre. (La destruction des taudis) est une bonne chose lorsqu'on a affaire à des individus qui n'ont ni initiative ni fierté civique » (cité Kontinnen : 125).

[22] Alors qu'Andy Capp « vit » en réalité à Hartlepool, ville portuaire située plus au sud.

[23] Apparu pour la première fois en 1957 dans l'édition du *Daily Mirror* réservée au Nord de l'Angleterre, et créé par Reg Smythe, natif de Hartlepool, ce personnage, assorti d'une conjointe à la fois exaspérée et résignée, incarne une masculinité ouvrière mâtinée de mœurs gentiment dissolues (Russell : 270).

Bobby Thompson, né en 1911 à proximité de Sunderland[24]) n'eurent plus aucune place dans les campagnes de promotion de l'agglomération. À la fin des années 1980 en effet, la municipalité de Newcastle se tourna vers une agence de publicité afin de jouer délibérément la carte de l'esprit d'entreprise et de la nouveauté pour faire oublier son passé industriel et le patrimoine social qu'il avait légué. Ce faisant, on alla loin : la relation avec le Japon, acteur clef désormais pour l'agglomération, et symbole de la nouvelle manière d'envisager la modernité industrielle, fut revisitée dans le but de souligner les liens historiques existant entre ce pays et la région. Certes, d'autres – les écrivains Sid Chaplin et Tom Hadaway, mais aussi des photographes ou des cinéastes – tinrent à défendre le passé (sportif, technologique, social) de Tyneside, à l'honorer, tandis que d'autres encore y virent le moyen de faire des affaires tout en mettant en scène le passé (devenu en l'espèce un produit de consommation). Cette situation est néanmoins toujours vectrice d'une grande ambivalence dans le rapport à l'histoire et à soi (Morley & Robins : 120-121). Car l'écart demeure grand entre le regard que l'on porte sur le passé au travers de ces reconstitutions et l'expérience professionnelle et sociale que l'on vit quotidiennement, *hic et nunc*, fruits de paramètres nécessairement différents.

La cohérence et l'engagement n'auront pas, en outre, été la marque de fabrique des grands syndicats de Tyneside, à commencer par le puissant syndicat GMB (*General, Municipal and Boilermakers Union*). Soutenant un parti travailliste hégémonique dans l'agglomération et soutenus par lui en retour, ils n'avaient aucune propension à l'action et tendaient par là même à anesthésier leur propre base (Hetherington & Robinson[25] : 204). Fait significatif, l'idée d'abolir les aides financières accordées automatiquement au développement régional, idée défendue par le gouvernement en 1988, ne provoqua pas le tollé que l'on aurait pu attendre (Hetherington & Robinson : 208). Pourtant, à l'époque déjà, on pouvait affirmer que le succès de l'*entreprise zone* de Tyneside était mitigé ; des emplois avaient été créés, mais, ainsi que nous l'avons vu, ce n'étaient pas en priorité des emplois industriels ; les projets de renouvellement urbain et la forte implication du privé (notamment dans le cas du *Newcastle Business Park*) n'avaient pas eu pour cibles premières les chômeurs, les pauvres et plus généralement la « classe ouvrière » (Robinson 1992 : 92-93).

Les responsables syndicaux (comme les élus travaillistes et représentants d'intérêts privés) accueillirent sans nul doute avec une certaine circonspection les projets thatchériens ; toutefois, ils se montrèrent étonnamment incapables d'y opposer quoi

---

[24] Ou bien, si l'on remonte jusqu'aux XVIIIe et XIXe siècles, le personnage de Bob Cranky, archétype du mineur endurant et grand buveur, et « Canny Newcastle » (« Newcastle la rusée », chanson datant d'environ 1812), qui savait tenir la dragée haute à Londres (Russell : 35, et Huggins : 142).

[25] Dès 1963, Fergus Montgomery (député de Newcastle upon Tyne, East) s'insurgeait contre l'image très sombre que les media véhiculaient du nord-est, car cela dissuadait les entreprises de venir s'y installer. Au contraire, les syndicats, disait-il, étaient peu souvent en grève (preuve que les relations étaient bonnes avec les employeurs), et les gens amicaux et travailleurs (Hansard : 4/2/1963).

que ce soit de cohérent, tant dans leur discours que dans leurs actes. Les syndicats auraient sûrement été les plus à même d'impulser ce mouvement, d'autant qu'ils avaient au milieu des années 1970 été, dans une certaine mesure, associés par le législateur à la planification industrielle, ouverture qui avait suscité de l'engouement dans l'agglomération de Tyneside. Malheureusement, cette stratégie fut abandonnée presque aussitôt par le gouvernement travailliste de l'époque (en raison de sa demande d'aide auprès du FMI) (Byrne : 43-44), tandis que, plus généralement, l'affaiblissement des syndicats était déjà bien entamé dans les années 1980[26].

D'où cette remarque de deux observateurs à la fin de cette décennie-là : la vieille bourgeoisie industrielle et le mouvement travailliste dans son ensemble, à savoir les deux piliers de l'ordre établi local, ainsi que les industriels ayant percé plus récemment, avaient pris à cœur de prouver qu'ils n'étaient pas ces « râleurs » et éternels quémandeurs brocardés par Margaret Thatcher. Ainsi se construisit un embryon de consensus plus ou moins boiteux fondé sur les notions d'esprit d'initiative et de « opportunity » (« élargissement de l'éventail des possibilités d'entreprendre »), tandis que le comportement de ceux qui ne se ralliaient pas était jugé négatif et peu loyal (Hetherington & Robinson : 192). Tyneside était dès lors perdante à tous égards : elle manquait cruellement de *leadership*, car elle était politiquement coupée d'un centre conservateur omnipotent, et se contentait donc d'accompagner, bon gré mal gré, une vision de l'avenir imposée de l'extérieur (Robinson 1988 (d) : 216-217).

Aussi surprenant que cela puisse paraître dans une agglomération ô combien fière de ses grands combats ouvriers de jadis comme de son sens de la solidarité, et pour des travaillistes appartenant à un parti qui a mis sur pied l'État-providence (1946-1948) afin d'atténuer le plus possible les effets tragiques du déclin économique dû aux limites du capitalisme[27], les mutations de l'économie moderne auront donc été acceptées sans réelle discussion et, en définitive, légitimées, d'une certaine manière, par le désir même de s'y adapter vaille que vaille.

De leur côté, les projets de régionalisation évoqués plus haut s'avérèrent de peu de secours, car, caractérisés par une absence d'objectifs précis et d'efforts concertés, ils furent sans lendemain. Peu, exception faite de quelques élus travaillistes et du Parti libéral, étaient convaincus que le Nord de l'Angleterre constituait une entité économique (et politique) cohérente (Keating : 244-245).

---

[26] On en comptait 650 en 1960, mais seulement 438 vingt ans après et à peine 245 en 1996 (Abercrombie & Warde : 86). Le nombre de leurs adhérents est quant à lui passé de 12 ou 13 millions vers 1980 (soit environ un salarié sur deux) à un peu plus de 7 millions aujourd'hui (soit un salarié sur quatre).

[27] On se souviendra toutefois que ce fut un gouvernement travailliste (celui de Harold Wilson) qui, à partir de 1966, choisit de se détourner de l'objectif du plein emploi (*Report from the Select Committee of the House of Lords…* : 3).

La définition du terme « Nord » donnée par le mouvement était surtout sujette à caution : l'homogénéité culturelle, sociale et géographique qu'il postulait pour les comtés allant de la frontière avec l'Écosse (au nord) jusqu'au comté du Cheshire (inclus) et aux parties septentrionales des comtés du Derbyshire et du Lincolnshire (au sud), leurs unicité et conscience commune perçues, relevaient de critères d'analyse très discutables (ex. absence de toute plasticité entre le « Nord » et le « Sud », ou traits culturels et sociaux étendus à l'ensemble du « Nord » sans distinction aucune). Pire, on admettait que certaines zones, à commencer par Tyneside, étaient à part (Temperton : 11, 40-41 & 43).

Un chercheur a d'ailleurs montré que l'essentiel des discours faits par les députés des régions anglaises – en particulier ceux du Nord – traitait de leur circonscription propre ou d'un ensemble infrarégional quelconque. Il semble donc d'une part que ces élus ne reconnaissaient pas la réalité et la pertinence administratives desdites régions, et d'autre part que les frontières régionales englobaient des problèmes et des intérêts de nature différente (McDonald : 226-227 et 232).

En l'absence de tout gouvernement régional et de conseil doté de prérogatives correspondant aux limites de l'agglomération, les politiques urbaines, sociales et de développement économique eurent nettement tendance à se fragmenter, tandis que les rapports se tendirent entre centre-ville et banlieues, ou entre autorités voisines lancées dans une course effrénée pour attirer les mêmes investisseurs (Madanipour : 132-133). La construction dans la partie ouest de Gateshead[28], à partir de 1986, du *MetroCentre*, gigantesque complexe commercial et de loisirs[29], illustre parfaitement cette nouvelle donne. Car la ville de Newcastle, prise de court et craignant l'apoplexie de ses propres commerces, se lança alors dans la réhabilitation de ses quartiers commerçants traditionnels, à savoir Eldon Square (rénovation achevée en 2008) (Madanipour : 133-134).

Les années 1990 auront été loin d'inverser la tendance. Ce que l'on a appelé la *Newcastle Initiative*, visant à promouvoir les projets de réaménagement urbain, fut le fruit d'une organisation indépendante, la *Confederation of British Industry*, qui se trouve être le plus grand *lobby* du Royaume-Uni. On promut ainsi, avec l'aide des élites et média locaux, non pas tant l'action que des activités d'ordre promotionnel tendant, là encore, à changer le regard extérieur porté sur l'agglomération. L'aspect social n'ayant donc pas vraiment été pris en compte, des observateurs soulignaient l'écart grandissant entre les plus et les moins aisés (Robinson 1992 : 92 & 95). La mise sur pied de *Government Offices for the Regions* en 1994 par le gouvernement

---

[28] Ce site correspond à l'une des 25 *entreprise zones* créées dans le pays entre 1980 et 1985 (Chaline : 61).

[29] On y trouve à l'heure actuelle plus de 340 boutiques et restaurants (sur une surface de près de 200 000 m²), ce qui en ferait le plus grand complexe de ce type en Europe. Notons cependant une fois encore que ces emplois sont d'abord des emplois à temps partiel et relativement mal rémunérés (Robinson 1992 : 88).

conservateur de John Major ne pouvait changer la donne : il s'agissait simplement de coordonner ce que Londres avait décidé. Lorsque les conservateurs proposèrent de privatiser les installations portuaires de la Tyne, ils se posèrent ainsi peu de questions ; ils le firent au nom des vertus du privé : esprit d'entreprise et innovation, vertus plus présentes selon eux dans ce secteur (Hansard-Lords : 10/12/1996).

C'est pourquoi, à la fin de 1986 déjà, Don Dixon (député travailliste de Jarrow) appelait de ses vœux le retour rapide aux affaires d'un gouvernement travailliste pour mettre fin au désastre (Hansard : 5/11/1986). Il aura toutefois non seulement fallu attendre beaucoup plus longtemps que prévu (1997), mais le résultat, surtout, n'aura pas été à la hauteur de l'attente. Ce changement de gouvernement ouvrit certes une ère nouvelle pour Tyneside, marquée par plus de collaboration et symbolisée, par exemple, par l'ouverture en 2001 du majestueux *Millenium Bridge* (pont rotatif réservé aux piétons et reliant les deux berges de la Tyne). La concurrence entre les collectivités locales, néanmoins, ne disparut pas. En fait, ce sont les partenariats public-privé (impulsés par les conservateurs et repris par Tony Blair) qui prédominent plutôt aujourd'hui (Madanipour : 133-134). Comme pour compliquer les choses, si depuis 2009, les conseils municipaux de Newcastle et de Gateshead ont enterré la hache de guerre au profit d'initiatives communes et d'un partenariat intitulé *One Core Strategy* dans le but de mener à leur terme des projets de réaménagement urbain ambitieux, c'est la difficulté croissante à obtenir, en ces temps de crise, des fonds publics qui demeure aujourd'hui un obstacle de taille à ces améliorations de tel ou tel quartier de centre-ville ou, plus généralement, de l'habitat (McKelvey : 36).

Car les néo-travaillistes ne remirent pas grand-chose en cause. La « troisième voie » prônée par Tony Blair s'appuie sur deux constats : intervenir dans la sphère économique est contre-productif, tandis que la mondialisation est une réalité avec laquelle on ne peut guère que composer. On a par conséquent opté pour de nouvelles mesures d'accompagnement ou d'adaptation, en faisant fond sur l'éducation et la formation (devenues maîtres mots), mesures dont la finalité est de préparer la main-d'œuvre aux bouleversements entraînés par la mondialisation, et certainement pas de les contester. Ce qui, en définitive, revient à concevoir les salariés comme la seule variable d'ajustement possible, la justice sociale ne pouvant plus être un objectif en soi, mais étant désormais subordonnée au degré d'adaptation à la « globalisation ».

La « troisième voie » n'eut, en règle générale, que peu de choses à dire concernant la répartition des pouvoirs et de la richesse, ou l'organisation du système capitaliste, c'est-à-dire tous ces problèmes fort épineux qui – nous n'avons cessé de le voir – coûtèrent très cher à l'agglomération de Tyneside entre autres. Rien non plus sur l'hégémonie du secteur financier et de la Cité de Londres, dont on rappelle souvent qu'ils ont adopté des politiques désastreuses pour Tyneside et toutes les régions en difficulté en choisissant très tôt de devenir des acteurs de poids à l'échelle mondiale

plutôt que de favoriser le développement industriel aux quatre coins du pays. Dès avant la Première Guerre mondiale, leur position dominante avait été assurée par la prise de contrôle de tout le secteur bancaire du pays, à Newcastle comme ailleurs, et par l'intégration des élites locales[30]. Dès lors, adaptation, modernisation ou reconversion ne pouvaient plus guère que se décider au dehors. L'État-providence et la politique d'aide aux régions à partir des années 1930, quoique mus par les meilleures intentions, conduisirent à centraliser plus encore les décisions et à déplacer d'abord des emplois publics ou des filiales, les moins propices à la croissance (voir plus haut) (Tomaney : 73-76).

C'est pourquoi, en 2003, on déplorait encore et toujours l'absence de cohérence nationale dans les choix néo-travaillistes censés améliorer l'économie, le social et la qualité de la vie : le Sud-Est du pays continuait d'être l'objet des plus grandes attentions (Hetherington 2003).

On voit mal comment la situation pourrait évoluer favorablement dans un avenir proche. En effet, on ne compte actuellement – dans le gouvernement de coalition de David Cameron – que quatre ministres venant de régions autres que le Sud de l'Angleterre tandis qu'aucun élu conservateur ne siège au conseil municipal de la ville de Newcastle (Rawnsley). À cet égard, on ne sera pas surpris que le choix fait par David Cameron de remplacer les *Regional Development Agencies* (agences mises sur pied en 1998-1999 sous le gouvernement Blair[31]) par des *Local Entreprise Partnerships* (regroupant entreprises et élus locaux[32]) soit loin de faire l'unanimité ; outre la réduction des budgets qui en découle[33], le rapport du comité chargé des questions concernant les transports à la Chambre des communes y vit une atteinte à la marge de manœuvre que Londres avait consentie aux régions, régression vigoureusement dénoncée par un ancien président du conseil municipal de

---

[30] Les décennies récentes ont accentué la tendance. La première décision du gouvernement de M. Thatcher (en 1979) consista à abolir les contrôles des changes dans le but de permettre à la *City* d'accroître ses investissements sur la scène internationale. Cela entraîna néanmoins des déplacements de capitaux dont le secteur secondaire du nord de l'Angleterre ne pouvait dès lors plus tenter de profiter. Pour ne rien dire de deux autres phénomènes : une livre dont la valeur était maintenue à un niveau élevé, ce qui eut pour effet de réduire, à l'exportation, le degré de compétitivité des produits manufacturés, et la décision d'avoir des taux d'intérêt également élevés, rendant par conséquent peu attrayants les investissements domestiques (Osmond : 68 et 161-164).

[31] Constituées d'élus locaux, de patrons, de syndicalistes et d'organisations bénévoles, ces agences, nommées par le gouvernement dont elles suivaient les recommandations, avaient pour mission de trouver avec le secteur privé les meilleures solutions afin d'améliorer par exemple les transports et le logement.

[32] L'idée faisait déjà partie du programme des conservateurs pour les législatives de 2001.

[33] Les coupes budgétaires voulues par David Cameron concernent d'abord les arrondissements les plus pauvres du pays, à commencer par celui de South Tyneside qui se situe tout en haut de la liste, après certains quartiers de Liverpool, Manchester et Blackburn (Toynbee).

Newcastle, John Shipley, membre aujourd'hui de la Chambre des lords et expert auprès du gouvernement (Green : 8).
La suite l'a amplement démontré. Ainsi, d'après un rapport publié par l'Institute for Fiscal Studies en octobre 2012, l'ensemble de la région Nord-Est a-t-il vu ses dépenses en matière de planification et de développement par exemple réduites de plus de 57 % ; les municipalités de cette partie du pays durent, quant à elles, réduire la voilure de leurs services sociaux de près de 12 %. Globalement, les économies exigées furent deux à trois fois plus élevées que celles imposées au pays de Galles, région au profil socio-économique comparable (Shipton et Phillips).
Le gouvernement Cameron s'engagea même récemment à permettre aux municipalités de contrôler la taxe professionnelle, alors qu'elle est depuis 1993 collectée par Londres et ensuite redistribuée en fonction des besoins des unes et des autres, les plus pauvres recevant plus et contribuant moins. La municipalité de Newcastle estima qu'une telle politique, si elle avait été appliquée dès l'année 2011, se serait alors soldée par la perte dans les villes du Nord de 150 à 200 livres par habitant (Hetherington 2011).
Last but not least, qu'en est-il de la réaction des simples citoyens et salariés, et de leurs familles, dans tout cela ? Si l'on en croit tel observateur chevronné, Newcastle était au début des années 1990 essentiellement homogène du point de vue social, économique, politique et culturel en raison de l'importance numérique des classes les plus modestes, de la présence d'une classe moyenne en grande partie employée par le secteur public et donc attachée aux mêmes valeurs de solidarité, ainsi que d'une méfiance généralisée à l'égard du parti conservateur (Lancaster : 65-67). On pourrait aisément y voir l'origine de la création, en 1999, de la Convention constitutionnelle (présidée par l'évêque de Durham) pour la région Nord-Est ; le but affiché avec optimisme était d'obtenir une assemblée régionale afin de ne pas demeurer quantité négligeable sur la scène politique nationale où l'Ecosse voisine bénéficiait d'avantages très importants, à commencer par 26 % d'argent public en plus par habitant dans les services de santé par rapport à notre région, qui en outre devait se contenter de sommes 32 fois inférieures pour assurer la promotion de son tourisme. Ce projet ne fut toutefois jamais franchement populaire auprès de très nombreux habitants de la région : on dénonçait un projet coûteux et des pouvoirs proposés qui étaient plutôt limités (logement, transport, culture, sport, tourisme). Certains n'en voulaient pas non plus, mais pour des raisons autres : incompétence et divisions délétères au sein de la classe politique locale, qui, pour sa part, y voyait un appauvrissement de ses prérogatives (« A Geordie nation ? » : 24-25). Le 4 novembre 2004 eut lieu un référendum sur ce projet qui n'attira péniblement qu'un électeur sur deux. Près de 78 % des participants votèrent contre.

Car le fait est qu'il n'y eut aucun front plus ou moins uni[34] se revendiquant – contre les mesures gouvernementales de restructuration du secteur industriel – d'un quelconque projet, clair et articulé, visant à proposer, au nom, précisément, de ces valeurs partagées d'entraide postulées par certains plus haut, des réponses perçues comme viables et s'efforçant de tendre vers un consensus.

Comment expliquer ce phénomène (autrement que par des éléments déjà proposés, comme le fait que la majorité politique au parlement de Londres était défavorable aux revendications locales) ? Fédérer une population, ou, disons, un grand nombre de salariés, autour d'une vision de « la vie bonne », comme disent les philosophes, ainsi que cela avait pu être le cas par le passé (voir introduction), s'avéra de plus en plus difficile. La classe ouvrière modifia profondément dans ses comportements ; elle devint, entre autres, plus diverse en raison des bouleversements qui fracturèrent les grands groupes industriels de jadis.

Durant le XIXe siècle et jusqu'au début du XXe, le chômage qui frappait le chef de famille vit ses effets amortis non seulement par l'existence de tout un ensemble d'activités que pouvaient alors exercer les autres membres de la famille, y compris les plus jeunes (travail saisonnier, garde d'enfants, courses diverses), mais aussi et surtout par la solidarité qui liait les habitants d'un même quartier entre eux. Il ne faut certes pas exagérer la solidité de ces liens. Toutefois, en raison des mutations économiques (réduction de la taille des entreprises), sociales (changements de résidence) et urbaines (réaménagement) intervenues entre les années 1930 et les décennies 1970 et 1980, ces communautés nées de l'industrialisation furent en grande partie dispersées, leurs pratiques collectives ayant fatalement eu tendance à refluer d'autant, mises à mal qu'elles étaient en outre – comme nous l'avons déjà souligné – par le consumérisme grandissant[35] et des attitudes en général plus individualistes (privatisation accrue de la vie de famille et des loisirs). À cet égard, on notera que les conservateurs n'hésitèrent pas à proposer, en 1996, aux employés du port de la Tyne (qui craignaient les effets de la privatisation) de prendre des parts dans la nouvelle entreprise, en faisant notamment valoir qu'ailleurs, dans les ports déjà privatisés, plus de la moitié des actions détenues l'étaient par des employés (Hansard : 5/12/1996).

Ce renversement explique probablement pourquoi le niveau d'engagement politique et syndical aura été plus faible encore entre 1970 et 1990 que dans les années 1920

---

[34] Contrairement à ce qui s'est produit vers la même époque en Écosse, mouvement qui a finalement débouché sur la mise en place (1997-1999) d'un parlement régional à Edimbourg, dont les prérogatives comprennent entre autres la possibilité de procéder à des choix (en matière sociale et économique, par exemple) qui divergent de ceux effectués par le parlement de Londres pour le reste du Royaume-Uni.

[35] Lorsqu'il fut ouvert, dans les années 1970, le complexe d'Eldon Square n'était-il pas le centre commercial couvert le plus étendu d'Europe ? (Robinson : iv).

et 1930[36], d'autant, encore une fois, que le parti travailliste (et par conséquent les grands syndicats) était dans l'opposition et que rien ne permet d'affirmer de manière catégorique qu'il aurait pu, ou voulu, changer radicalement la donne. En tout état de cause, l'*Unemployed Workers Union*, créé dans l'agglomération de Tyneside en 1979, put certes faire des émules, mais à petite échelle, et uniquement pour un temps (Burnett : 187, 292, 293, 299-300, 301-303 & 312).

D'autres facteurs encore auront à n'en pas douter accentué cette tendance : prise en charge des chômeurs plus généreuse que par le passé[37], honte d'être sans emploi, sentiment d'isolement ou même désespoir silencieux[38]. Pierre Bourdieu a fourni à ce sujet un éclairage intéressant : « [l]es chômeurs et les travailleurs précaires, parce qu'ils sont atteints dans leur capacité de se projeter dans l'avenir, qui est la condition de toutes les conduites dites rationnelles, à commencer par le calcul économique, ou, dans un tout autre ordre, l'organisation politique, ne sont guère mobilisables » (Bourdieu (a) : 97). Cette précarité eut naturellement pour effet d'induire un fort sentiment d'insécurité chez ceux qui ont toujours un emploi et se voient alors contraints à la soumission pure et simple. Toute mobilisation sociale effective des uns et/ou des autres ne peut dans ce cas relever que d'un « miracle » (Bourdieu (a) : 98-100 et (b) : 102).

S'appuyant sur ce type d'analyse et sur les travaux de Maurice Merleau-Ponty consacrés à la phénoménologie de la perception, tel chercheur britannique en sciences sociales a pour sa part proposé des explications d'autant plus pénétrantes qu'elles se fondent sur l'idée selon laquelle le rapport au monde est fonction d'une compréhension d'autrui et des choses qui trouve son tout premier ressort dans une perception de type affectif (c'est-à-dire pré-cognitif, pré-objectif) ; cette réalité, très intimement liée à un milieu social et une histoire personnelle ou une époque, fait que leurs caractéristiques s'incarnent littéralement en soi au travers des pratiques,

---

[36] Durant ces années-là, il y eut bien de nombreuses manifestations et marches de la faim, mais, sauf exception (ex. *le National Unemployed Workers' Movement*, qui se battait pour l'abolition du capitalisme), il n'y eut pas non plus engagement des chômeurs dans la lutte politique et la solidarité militante ; l'apathie l'emporta largement ; on incriminait en général tel ou tel groupe d'individus pour sa situation, mais rarement le système économique tel qu'il existait (Burnett : 255-256 et 257-258).

[37] Jeremy Beecham, travailliste modéré et président du conseil municipal de Newcastle de 1977 à 1994 en était convaincu : l'importance du bénévolat et les aides municipales, plus généreuses qu'ailleurs, rendaient tolérable à leurs propres yeux la vie de ses administrés en difficulté (Hetherington & Robinson : 203, et www.parliament.uk/biographies/lords/32899).

[38] On a relevé ce genre de profonde apathie à Hackney (Londres) dans les années 1980 (Harrison : 109). Fait qui tend à confirmer ce qui précède, le *Department for Work and Pensions* a même estimé que pas moins de 2 milliards de livres d'allocations n'ont pas été réclamées par leurs bénéficiaires en 1999-2000 par exemple (Howard, Garnham, Fimister & Veit-Wilson : 59-60). D'après l'OCDE, ce phénomène est très répandu partout dans le monde à l'heure actuelle, y compris en France, où, d'après un spécialiste, le « non-recours » s'explique par « le manque d'information, la complexité des démarches, le contenu de l'offre ou encore par une inhibition des ayants droit. » (Bazin : 10-11).

réactions, habitudes et autres, de l'entourage. Ainsi le sentiment de démoralisation qui découle du chômage ou de l'instabilité professionnelle récurrente a-t-il toutes les chances de réduire l'ouvrier, plus que les autres, au silence et à l'apathie du fait même qu'il prend conscience dans ces circonstances que c'est son corps (source, à l'origine, de sa position sociale, de ses responsabilités et, partant, de ses certitudes) qui est d'une certaine manière disqualifié, frappé d'incapacité, privé de son capital, c'est-à-dire de cette différence permettant de faire la différence. Car bien plus que celui qui existe d'abord en raison de son/ses titre(s), l'ouvrier est défini par ce qu'il fait. L'extrême prégnance de l'habitus en question (siège primordial, encore une fois, de l'identité et des mécanismes de compréhension du monde) tend alors à empêcher de concevoir qu'on puisse être fait pour autre chose que ce qu'on a perdu (cas typique de violence symbolique), et, plus généralement, ses canons rendent difficilement intelligible la nouvelle donne. En d'autres termes, à quelque niveau que ce soit, notre protagoniste n'y a pas été préparé. Étant par essence fortement intériorisée, cette dépossession subie par le sujet, dont la projection dans un univers socio-économique familier, confortable, balisant l'existence à tous les étages, est donc désormais problématique, en vient logiquement à faire obstacle tant à la reproduction même de la culture qui est la sienne qu'à ce qui en est un des prolongements : la défense de ses propres intérêts. Dans de telles conditions, l'engagement syndical ou politique est peu susceptible d'avoir lieu (Charlesworth : 2, 5, 16-18, 65-66, 71, 80-84, 106-107, 158-159, 162-163, 169, 175-176, 178-181, 197, 209, 212-213, 239-240, 250, 273, 276, 289 & 293, et Touraine : 383-384).

Né dans le quartier de Heaton, situé à l'est du centre-ville de Newcastle, Jack Common (1903-1968), qui a offert à la littérature ouvrière – prise au sens large – probablement certaines de ses plus belles et plus touchantes pages, sut parfaitement illustrer le phénomène. Les conseils prodigués par ses parents, qui le poussaient à s'instruire afin qu'il puisse gravir l'échelle sociale, finirent par lui inspirer ces mots : « La plupart d'entre nous ne voulait pas avoir de meilleurs emplois. Nous détestions ceux qui rentraient propres du travail (…). » Car à ses yeux, « [l]'ouvrier qui a assuré sa promotion est une anomalie en chair et en os au même titre que le prêtre aisé, le poète reconnu par la société, le savant anobli, ou la femme à barbe. » (Common : 83 & 143).

Pour faire à l'évidence fond sur le tout-social, ces explications n'en proposent pas moins de quoi, selon nous, compléter utilement ce qui précède.

Dans les derniers chapitres d'un roman dont elle situe l'action durant l'été 1960 à Elswick, banlieue ouvrière située dans les quartiers ouest de Newcastle, Andrea Badenoch (1951-2004), native de Tyneside, fait dire à l'un de ses personnages, un enfant autiste, mais capable de prédire l'avenir :

> Cette usine d'Elswick, Leslie, là où tu es allé. Avec l'oncle Jack. Tout a été démoli. L'usine d'Elswick, c'est fichu. Il y a quelque chose de nouveau à côté de la rivière. Avec des arbres, et des trucs. Et il y a un

> panneau. Il est écrit … il est écrit zone d'ac-ti-vi-té. (…). L'octroi a disparu. Brûlé. Et il ne reste rien de l'usine de Scotswood, (…) sauf, sauf … un tout petit morceau. C'est beaucoup plus petit et comme … propre. On dirait … une fabrique de crèmes glacées. (Badenoch : 431)

Voilà qui, d'après nous, résume à merveille le drame (à double détente) qui frappa les populations ouvrières de Tyneside. En lieu et place d'une réponse de type systémique à des crises économiques qui l'étaient (et continuent de l'être), on privilégia, pour des raisons plus ou moins recevables, les mesures d'accompagnement et d'adaptation à tout prix. Rares furent, à notre connaissance, les prises de position divergentes, à l'image de celle du député travailliste Edward Short (voir ci-dessus) qui, en 1972, s'en prit d'abord au système capitaliste, incapable, d'après lui, d'assurer la redistribution, et qui en appela donc au gouvernement afin d'y mettre bon ordre par un ample recours à la loi en matière de fiscalité, de logement et d'éducation (Hansard : 6/11/1972).

Non seulement les combats menés, nous l'avons vu, l'auront été plutôt en ordre dispersé, mais aucun contre-modèle socio-économique n'aura finalement été mis en avant à quelque niveau que ce soit. À en croire certains des intervenants lors des débats du *Public Bill Committee* de la chambre des Communes le 12 mai 2011 (voir cc. 114-116), et portant sur le *Finance (No. 3) Bill*, toutes ces questions restent non résolues à l'heure actuelle dans les rangs du grand parti le moins susceptible d'embrasser l'économie de type capitaliste sans y regarder à deux fois. Ian Mearns, l'actuel député travailliste de Gateshead et ancien président de la campagne en faveur de la création d'une assemblée dans le nord-est en 2004, se déclara heureux que l'emploi dans sa circonscription se soit diversifié grâce à la présence de nombreuses PME (de 100, 150 ou 250 employés), tout en déplorant cependant le peu d'intérêt du gouvernement actuel pour l'instauration de régions en bonne et due forme. Nic Dakin, le représentant travailliste de Scunthorpe (ville industrielle du nord du Lincolnshire), qui appuya pleinement son collègue, demanda pour sa part le maintien des agences régionales de développement, et une stratégie claire pour le secteur secondaire. Autant d'exigences que ne renieraient pas Tony Blair et les adeptes de la « troisième voie ». Quant à leur collègue Bridget Phillipson, élue travailliste de Wearside, elle fit remarquer qu'elle espérait bien que l'*entreprise zone* prévue pour le nord-est serait établie dans sa circonscription, et non à Tyneside.

Remèdes aux vertus en partie discutables et dialogue de sourds.

Business as usual.

ABERCROMBIE, Nicholas & WARDE, Alan (Eds). *Contemporary British society* (3rd edition). Cambridge : Polity, 2002.

—— « A Geordie nation ? ». *The Economist*, 27 March, 1999.

BADENOCH, Andrea. *Loving Geordie* (2002). Long Preston : Magna Large Print Books, 2003.

BAZIN, Louise. « Droits sociaux : des silences qui en disent long ». *Valeurs Mutualistes*, 283, mars-avril 2013 : 10-11.
BOURDIEU, Pierre. (a) « La précarité est aujourd'hui partout » (décembre 1997). (b) « Le mouvement des chômeurs, un miracle social » (janvier 1998). *Contre-feux – Propos pour servir à la résistance contre l'invasion néo-libérale*. Pierre Bourdieu. Paris : Raisons d'Agir, avril 1998 : (respectivement) 95-101, 102-104.
BRAUDEL, Fernand. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme : XVe-XVIIIe siècle (tome 3) – Le temps du monde*. Paris : A. Colin, 1979.
BURNETT, John. *Idle Hands: The Experience of Unemployment, 1790-1990*. London : Routledge, 1994.
BYRNE, David, « What Sort of Future ? ». *Geordies – Roots of Regionalism*. Eds. Robert Colls et Bill Lancaster. Edinburgh : Edinburgh University Press, 1992 : 35-52.
CHALINE, Claude. *Le Royaume-Uni – Économie et régions*, Paris : Masson, 1991.
CHARLESWORTH, Simon J. *A Phenomenology of Working Class Experience*. Cambridge : Cambridge University Press, 2000.
COLE, G. D. H. & FILSON, A. W. *British Working Class Movements – Select Documents 1789-1875* (1951). Londres : Macmillan, 1965.
COLE, G. D. H. & POSTGATE, Raymond. *The British Common People (1746-1946)*. London : Methuen & Co. Ltd., 1961.
COLLS, Robert. « Born-again Geordies ». *Geordies – Roots of Regionalism*. Eds. Robert Colls et Bill Lancaster. Edinburgh : Edinburgh University Press, 1992 : 1-34.
COMMON, Jack. *Kiddar's Luck* (1951). Tarset : Bloodaxe Books Ltd., 1990.
CROUZET, François. *The Victorian Economy*, trad. A.S. Forster. Londres : Methuen & Co Ltd., 1982.
CURRAN, Margaret M. « Not working in the inner city – Unemployment from the 1970s to the 1990s ». *Patterns of Social Inequality (Essays for Richard Brown)*. Eds. Huw Beynon et Pandeli Glavanis. London: Longman, 1999.
CUSTINE (de), Astolphe. *Courses en Angleterre et en Écosse*. 1830. *Le Voyage outre-Manche – Anthologie de voyageurs français de Voltaire à Mac Orlan du XVIIIe au XXe siècle*. Ed. Jacques Gury. Paris : R. Laffont, 1999 : 550-553.
ESCOTT, Karen, PRICE, Christopher et BUCKNER, Lisa. *Addressing Women's Poverty in Newcastle: Local Labour Market Initiatives*, Sheffield : Centre for Social Inclusion (Sheffield Hallam University), 2006.
FOTHERGILL, Stephen & GUY, Nigel. *Retreat from the Regions – Corporate Change and the Closure of Factories*. Londres : Jessica Kingsley Publishers and Regional Studies Association, 1990.
FOTHERGILL, Stephen & VINCENT, Jill. *The State of the Nation (An Atlas of Britain in the Eighties)*. Londres : Pan Books, 1985. « Geordie pluck ». *The Economist*, 22 April, 2010.

GREEN, William. « North Will Suffer in Planning “Vacuum” ». *The Journal*, 2 mars 2011.
HANSARD PARLIAMENTARY DEBATES : HOUSE OF COMMONS DEBATES. Vol. 653. « Unemployment ». 14 February, 1962 : c. 153W.
——. Vol. 662. « Tyneside ». 4 July, 1962 : c 527.
——. Vol. 671. « Unemployment and economic policy ». 4 February, 1963 : c. 129.
——. Vol. 678. « Gateshead ». 22 May,1963 : c. 32W.
——. Vol. 845. « Poverty ». 6 November, 1972 : cc. 722-723 & 729-730.
——. Vol. 848. « Industrial Policy ». 12 December, 1972 : c. 320
——. Vol. 913. « Newcastle upon Tyne ». 17 June, 1976 : c. 947.
——. Vol. 103 . « Unemployment (Jarrow) ». 5 November, 1986 : cc. 1065, 1058 & 1061.
——. Vol. 166. « Tyneside Enterprise Zone ». 30 January, 1990 : c. 171W.
——. Vol. 175. « Community Care ». 3 July, 1990 : c. 847.
——. Vol. 203. « Anti-depressant Drugs ». 11 February, 1992 : c. 464W.
——. Vol. 212. « Pit Closures ». 28 October, 1992, cc. 1103-1104.
——. Vol. 215. « Unemployment ». 8 December, 1992 : c. 781.
——. Vol. 281. « Unemployment (North-East) ». 17 July, 1996 : c. 527W.
——. Vol. 286. « Harbours, Docks, Piers and Ferries ». 5 Dcember, 1996 : cc. 1224 & 1232.
——. Vol. 337. « Regional Development Funds ». 4 November, 1999 : c. 467.
——. Vol. 347. « Shipbuilding (River Tyne) ». 4 April, 2000 : c. 161WH.
——. Vol. 398. « UK Manufacturing Industry ». 21 January, 2003 : c. 14WH.
——. Vol. 400. « Youth Unemployment ». 26 February, 2003 : c. 605W.
——. Vol. 402. « Shipbuilding Industry ». 26 March, 2003 : c. 74WH.
——. Vol. 418. « Unemployment (Jarrow) ». 11 March, 2004 : c. 1644W.
——. Vol. 419. « Unemployment (Jarrow) ». 16 March, 2004 : c. 216W.
HANSARD PARLIAMENTARY DEBATES : HOUSE OF LORDS DEBATES. Vol. 540. « The North East: Economy ». 18 November, 1992 : c. 644.
——. Vol. 576. « Port of Tyne Authority (Transfer of Undertaking) Order 1996 ». 10 December, 1996 : c. 1018.
HARRISON, Paul. *Inside the Inner City – Life under the cutting edge* (1985 – édition revue et corrigée ; 1983). London : Penguin Books, 1988.
HEALY, Simon. « The Tyneside Lobby on the Thames: Politics and Economic Issues, c. 1580-1630 ». *Newcastle and Gateshead before 1700*. Eds. Diana Newton & A. J. Pollard. Chichester : Phillimore, 2009 : 219-240.
HETHERINGTON, Peter. « How England Should Develop ». *The Guardian*, 24 September, 2003 ; « The Local Government 'Resource Review' Will Widen the North-South Divide ». *guardian.co.uk*, 15 November, 2011.

HETHERINGTON, Peter et ROBINSON, Fred. « Tyneside Life ». *Post-Industrial Tyneside: An Economic and Social Survey of Tyneside in the 1980s*. Ed. Fred Robinson. Newcastle : Newcastle upon Tyne City Libraries and Arts, 1988 : 189-210.

HOBSBAWM, Eric J. *Industry and Empire from 1750 to the Present Day* (1968). London : Penguin Books, 1990.

HOLMES, Geoffrey et SZECHI, Daniel. *The Age of Oligarchy : Pre-industrial Britain 1722-1783* (1993). London : Longman, 1996.

HOWARD, Marilyn, GARNHAM Alison, FIMISTER Geoff et VEIT-WILSON John. *Poverty : The Facts*, London : Child Poverty Action Group, 2001 (4e éd.).

HUGGINS, Mike. « Sport and the Social Construction of Identity in North-East England, 1800-1914 ». *Northern Identities – Historical Interpretations of "The North" and "Northernness"*. Ed. Neville Kirk. Aldershot : Ashgate Publishing, 2000 : 132-162.

KEATING, Michael. « The Debate on Regional Reform ». *Regional Government in England*. Eds. Brian W. Hogwood et Michael Keating. Oxford : The Clarendon Press, 1982 : 235-253.

KONTINNEN, Sirkka-Liisa. *Byker* (1983). Newcastle upon Tyne : Bloodaxe Books Ltd. in association with Amber/Side, 1988.

KNOX, Elaine. « "Keep Your Feet Still, Geordie Hinnie" – Women and Work on Tyneside ». *Geordies – Roots of Regionalism*. Eds. Robert Colls & Bill Lancaster. Edinburgh : Edinburgh University Press, 1992 : 92-112.

LANCASTER, Bill. « Newcastle – Capital of What ? ». *Geordies – Roots of Regionalism*. Eds. Robert Colls et Bill Lancaster. Edinburgh : Edinburgh University Press, 1992 : 53-70.

LAW, Christopher M. *British Regional Development Since World War I* (1980). London : Methuen, 1981.

LLOYD-JONES, Roger et LEWIS, M. J. *British Industrial Capitalism since the Industrial Revolution*. London : UCL Press, 1998.

LUPTON, Ruth et POWER, Anne. *The Growth and Decline of Cities and Regions*. London : Centre for Analysis of Social Exclusion, juillet 2004 <http://sticerd.lse.ac.uk/case>.

MADANIPOUR, Ali. « Newcastle upon Tyne – In Search of a Post-Industrial Direction ». *Urban Design and the British Urban Renaissance* (2009). Ed. John Punter. Abingdon & New York : Routledge, 2010 : 132-147.

MANTOUX, Paul. *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century – An Outline of the Beginnings of the Modern Factory System in England* (1928), trad. Marjorie Vernon. Londres : Methuen, 1964 (édition revue par T. S. Ashton).

MCDONALD, John F. « Members of Parliament: A Regional Perspective ? ». *Regional Government in England*. Eds. Brian W. Hogwood & Michael Keating. Oxford : The Clarendon Press, 1982 : 217-233.
MCKELVEY, Mark. « Funding Is Key to Regeneration Plans for Newcastle Gateshead ». *The Journal*, 2 March, 2011.
MITCHELL, Austin. « The North East ». *Britain: A View From Westminster*. Ed. Julian Critchley. Poole : Blandford Press, 1986.
MORLEY, David & ROBINS, Kevin. *Spaces of Identity – Global Media, Electronic Landscapes and Cultural Boundaries* (1995). Londres : Routledge, 1997.
MORRIS, Margaret. *The General Strike*. Harmondsworth : Penguin Books, 1976.
NEWTON, Diana & POLLARD, A. J. (Eds.) *Newcastle and Gateshead before 1700*. Chichester : Phillimore, 2009. « Northern renaissance ». *The Guardian*, 1 March, 2001.
OSMOND, John. *The Divided Kingdom*. Londres : Constable, 1988.
PHILLIPS, David. « Local Government Expenditure in Wales – Recent Trends and Future Pressures ». 5 October, 2012 (www.ifs.org.uk › Publications & Research).
RAWNSLEY, Andrew. « No Wonder the Coalition Hasn't Got Many Friends in the North ». *The Observer*, 26 June, 2011.
Report from the Select Committee of the House of Lords on Unemployment (Volume I – Report). London : H.M.S.O., May 1982. *Report of the Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population*. Londres : HMSO., January 1940.
ROBINSON, Fred. 1988. (a) « Introduction » ; (b) « Industrial Structure » ; (c) « The Labour Market » ; (d) (with John GODDARD) « Conclusions ». *Post-Industrial Tyneside : An Economic and Social Survey of Tyneside in the 1980s*. Ed. Fred Robinson. Newcastle : Newcastle upon Tyne City Libraries and Arts : (respectivement) 1-11 ; 12-61 ; 62-85 ; 211-220.
——. 1992 (with members of the RSA Northern Branch). « The Northern Region ». *Regional Development in the 1990s – The British Isles in Transition*. Eds. Ron Martin & Peter Townroe. Londres : Jessica Kingsley Publishers & Regional Studies Association : 87-96.
RUSSELL, Dave. *Looking North – Northern England and the National Imagination*. Manchester : Manchester University Press, 2004.
SHIPTON, Martin. « Thinktank Claims Wales 'Spared Worst of Public Spending Cuts' ». *WalesOnline.co.uk*, 10 octobre 2012.
SMITH, David. *North and South – Britain's Economic, Social and Political Divide*. London : Penguin Books, 1989.
SOMASUNDARAM, Narayanan et NAMBIAR, Harish. « Bharati Shipyard Buys UK's Swan Hunter ». Dépêche Reuters du 9 avril 2007. *South Tyneside Employment Land Review*. London : Nathaniel Lichfield & Partners, 14 June, 2011.

SOUTHALL, Humphrey R. « The Origins of the Depressed Areas: Unemployment, Growth, and Regional Economic Structure in Britain before 1914 ». *Economic History Review* (2nd series) XLI.2 (1988) : 236-258.

TEMPERTON, Paul (Ed.). *Up North ! How to Unshackle a Forgotten People*. Hebden Bridge : Campaign for the North, 1978. « The public sector employment map of Britain ». *The Guardian*, 17 November, 2010.

TOMANEY, John. « In Search of English Regionalism: the Case of the North East ». *Scottish Affairs*, 28, Summer 1999.

TOURAINE, Alain. « Passé et avenir du travail ». *Qu'est-ce que la société ?* (vol. 3). Ed. Yves Michaud. Paris : Odile Jacob, 2000 : 373-385.

TOYNBEE, Polly « These Brutal Cuts Form a Turbo-Charged Programme for Accelerating Inequality ». *guardian.co.uk*, 11 February, 2011.

VALL, Natasha, « Regionalism and Cultural History: The Case of North-Eastern England, 1918-1976 ». *Regional Identities in North-East England, 1300-2000*. Eds. Adrian Green et A. J. Pollard. Woodbridge : The Boydell Press, 2007 : 181-207.

VILLE, Simon. « Shipbuilding in the Northeast of England in the Nineteenth Century ». *Shipbuilding in the United Kingdom in the Nineteenth Century: A Regional Approach (Research in Maritime History n°4)*. Ed. Simon Ville. St John's (Newfoundland) : International Maritime Economic History Association/Trustees of the National Museums and Galleries on Merseyside, 1993 : 1-43.

WALKER, Alan, « Introduction: the strategy of inequality ». *Britain Divided – The Growth of Social Exclusion in the 1980s and 1990s*. Eds. Alan Walker et Carol Walker. London : Child Poverty Action Group, 1997 : 1-13.

WARDROP, Murray. « Swan Hunter Cranes Leave the Tyne, Ending 145 Years of Shipbuilding ». *The Telegraph*, 6 April, 2009.