

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, numérique, services professionnels, transport

SOMMAIRE

Fait marquant

- Le Gouvernement annonce le retrait des équipements Huawei des réseaux 5G d'ici 2027 et maintient sa confiance dans la participation chinoise pour la construction de nouvelles centrales nucléaires

Climat & énergie

- Un rapport juge insuffisantes les annonces de relance dans le domaine de l'efficacité énergétique des bâtiments
- Le RU pourrait intégrer le transport aérien et maritime dans sa comptabilité des émissions carbone à partir de 2023
- Début des travaux de l'interconnecteur électrique Viking entre le RU et le Danemark
- Les objectifs climatiques du RU seraient incompatibles avec le plan de construction de nouvelles routes

Environnement & Autorités locales

- Le gouvernement britannique pourrait recréer une banque verte d'investissement
- Publication d'un livre blanc et d'une consultation relatifs au marché intérieur britannique
- Les circonscriptions du Nord de l'Angleterre seraient les plus touchées par un échec des négociations commerciales entre le RU et l'UE

Industrie

- Richard Bronson vole au secours de sa filiale Virgin Atlantic
- Publication d'une lettre ouverte au Premier ministre pour accélérer le déploiement du nouveau nucléaire
- Seule une entreprise sur quatre serait préparée à la fin de la période de transition

Transport

- Les britanniques invités par le FCO à reporter leurs croisières
- Le directeur de l'aéroport d'Heathrow appelle à la mise en place d'un standard international en matière de test
- Eurostar sommé par certains groupes de rétablir la liaison Londres – Bourg- St- Maurice pour l'hiver 2020-2021

FAIT MARQUANT

Le Gouvernement annonce le retrait des équipements Huawei des réseaux 5G d'ici 2027 et maintient sa confiance dans la participation chinoise pour la construction de nouvelles centrales nucléaires

Le gouvernement britannique a annoncé le 14 juillet que l'ensemble des équipements Huawei devront être retirés des réseaux 5G d'ici fin 2027, et que leur achat sera interdit après le 31 décembre 2020, sur recommandation du Conseil national de cybersécurité britannique. Ce dernier s'inquiète de la sécurité future des équipements du géant chinois, après la décision américaine de lui interdire l'utilisation de semi-conducteurs fabriqués avec des technologies et logiciels américains. Si cette exclusion était attendue par plusieurs députés britanniques, elle représentera un coût de 2Md£ pour les opérateurs mobiles. Le déploiement complet de la 5G pourrait par ailleurs subir un retard de 2 à 3 ans. L'ambassadeur chinois Liu Xiaoming a indiqué que cette décision écornerait sérieusement la relation entre les deux pays alors que certains députés conservateurs, appartenant au China Research Group appellent à l'arrêt pur et simple de toute participation chinoise dans les projets d'infrastructures, notamment nucléaires. La Chine, via son opérateur public CGN est impliquée dans trois projets de construction de centrales. Outre la participation chinoise aux côtés d'EDF Energy dans la construction de la centrale d'Hinkley Point C, CGN serait cofinanceur à hauteur d'1/5 du prix total de la centrale de Sizewell C qui doit encore être approuvée par le Gouvernement. Une 3ème centrale, située à Bradwell (Essex) cristallise davantage les oppositions des parlementaires puisqu'elle utiliserait une technologie chinoise avec le réacteur Hualong. Elle ne devrait pas être approuvée avant au moins 18 mois par le régulateur britannique. Le porte-parole du Gouvernement a indiqué que les dossiers Huawei et les projets de centrales nucléaires n'étaient pas liés et que ces derniers étaient soumis à une réglementation robuste et indépendante.

CLIMAT & ENERGIE

Un rapport juge insuffisantes les annonces de relance dans le domaine de l'efficacité énergétique des bâtiments un rapport de [l'IPPR](#), think tank proche du parti travailliste, pointe l'insuffisance des annonces du Gouvernement la semaine dernière visant à lancer un plan de rénovation énergétique ambitieux dans le domaine des bâtiments (3Md£). Le [think tank](#) considère que le budget annoncé ne permettra d'isoler qu'un tiers des 12M de logements et bâtiments qui en auraient besoin. Plus de 10Md£ par an seraient en réalité nécessaire d'ici 2030 pour déployer massivement les pompes à chaleur, procéder aux travaux d'isolation et créer plusieurs centaines de milliers d'emplois. Selon l'IPPR, 7Md£ supplémentaires par an devraient ensuite être alloués entre 2030 et 2050 pour atteindre la neutralité carbone.

Le RU pourrait intégrer le transport aérien et maritime dans sa comptabilité des émissions carbone à partir de 2023 – La 1ère réunion du conseil sur la décarbonation des transports convoquée par le ministre des Transports Grant Shapps a permis d'acter la volonté d'inclure les [émissions carbone issues de l'aviation et du transport maritime](#) dans la comptabilité nationale des émissions déclinant ainsi les recommandations du [Committee on Climate Change](#). Cette décision ne devrait toutefois pas prendre effet avant l'adoption de nouveaux engagements contraignants par l'Organisation Maritime Internationale en 2023. Un plan de décarbonation des transports devrait être publié plus tard cette année. Les transports représentent actuellement 28% des émissions de CO2 au RU mais ce chiffre ne comptabilise pas les émissions du secteur aérien ni ceux de la navigation internationale.



Les travaux de l'interconnecteur électrique Viking entre le RU et le Danemark débutent – [le câble électrique](#) sous-marin d'une puissance d'1,4 GW reliant le Lincolnshire (RU) au South Jutland (Danemark), considéré comme le plus long du monde (765 km) et coûtant près de 2Md£ devrait permettre aux deux pays d'exporter de l'électricité décarbonée à partir de 2023. Les interconnexions électriques sont essentielles dans l'atteinte de la neutralité carbone pour le RU qui importe en moyenne 10% de son électricité,

principalement décarbonée, via les interconnexions. Elles servent également à assurer la stabilité du réseau électrique et permettent d'exporter d'éventuels surplus vers les pays voisins 4 interconnexions sont aujourd'hui opérationnelles avec l'Irlande du Nord, l'Irlande, les Pays-Bas et la France. La France et le RU échangent de l'électricité via l'interconnecteur IFA 1 alors que l'interconnecteur IFA 2 devrait être mis en service sous peu. L'interconnecteur North Sea link reliant le RU à la Norvège devrait lui être opérationnel d'ici 2021. Selon National Grid, le gestionnaire du réseau d'électricité et de gaz au RU, près de 90% de l'électricité importée sera décarbonée en 2030.

Les objectifs climatiques du RU seraient incompatibles avec le plan de construction de nouvelles routes – selon un rapport du cabinet *Transport for Quality of Life*, près de 80% des gains d'émissions de CO2 espérés avec le développement de la mobilité électrique seraient annulés par le lancement [du plan de construction de nouvelles routes](#) annoncé récemment (27Md£). L'étude révèle qu'un tiers des émissions seraient issues de la construction des ouvrages (acier, béton et asphalté), un tiers proviendrait d'une plus grande vitesse des véhicules et un tiers serait généré par une hausse du trafic. Certaines études montrent en effet que la construction de nouvelles routes s'accompagne toujours d'une telle hausse. Le Gouvernement a de son côté indiqué, sans réellement convaincre, que la stratégie d'investissement dans les routes était cohérente avec son plan de décarbonation dans le domaine des transports et que les gains espérés grâce au déploiement des véhicules électriques étaient sous-estimés.

ENVIRONNEMENT & AUTORITES LOCALES

Le gouvernement britannique pourrait recréer une banque verte d'investissement – Financée par les contribuables, elle permettrait aux différents acteurs d'investir plus facilement dans les technologies et les infrastructures nécessaires pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. La première *Green Investment Bank*, privatisée il y a trois ans et vendue au groupe financier Macquarie pour 2,3Md£ n'a pas permis d'investir massivement dans les technologies bas carbone uniquement au RU. Cette décision avait alors été vivement critiquée par les députés et les militants écologistes. Dans le cadre de la crise du Covid-19, plusieurs groupes et institutions ([cf. le dernier rapport du think tank Aldersgate group](#)) ont intensifié leur campagne en faveur de la création d'une nouvelle banque publique pour les infrastructures vertes, soutenue par l'État, afin de réduire le coût en capital des projets, partager et réduire les risques et répondre aux défaillances du marché en matière d'investissements bas carbone. M. Kwarteng, ministre de l'Energie, a indiqué qu'un débat était en cours au sein du gouvernement à ce sujet et qu'une annonce pourrait intervenir prochainement. Cette demande avait été également formulée par le groupe UK100, un réseau de *Councils* intéressés par la politique climatique et l'énergie propre. Les recherches de UK100 ont montré que 5 Md£ de fonds publics investis dans les énergies renouvelables pourraient débloquer 100 Md£ de capitaux privés.

Publication d'un livre blanc et d'une consultation relatifs au marché intérieur britannique – Anticipant la fin de la période de transition, le gouvernement britannique a souhaité publier des propositions sur le futur du marché intérieur britannique ainsi que des orientations sur la façon dont les compétences autrefois exercées par l'UE seraient réaffectées au sein du RU. Le livre blanc vise ainsi à donner aux entreprises des garanties : « le marché intérieur du RU continuera de fonctionner de façon cohérente ». Cet « engagement en matière d'accès au marché » (*Market Access Commitment*) permettra aux entreprises britanniques de mener leurs activités commerciales sans entrave, dans toutes les régions et Nations du RU – tout en prenant en compte les obligations découlant du Protocole Nord-Irlandais. L'engagement en matière d'accès au marché repose plus particulièrement sur deux principes fondamentaux : le principe de reconnaissance mutuelle – en vertu duquel les services et biens produits dans une partie du RU seront reconnus dans tout le RU – et le principe de non-discrimination, qui stipule que les entreprises faisant du commerce au RU bénéficient d'une « égalité des chances, quel que soit leur lieu d'implantation ». Masquant à peine les tensions entre les Nations et les questions soulevées en matière de « dévolution » (le transfert de compétences de l'Etat central aux Nations), le gouvernement britannique précise « ceci empêchera qu'une partie du RU ne bloque des produits ou des services provenant d'une autre partie du RU ». Enfin, il convient de noter que si une consultation publique donne l'opportunité aux parties prenantes de se prononcer sur le livre blanc et ses propositions, elle ne court que jusqu'au 13 août. Les éléments recueillis seront analysés pour alimenter le futur projet de loi sur ces sujets.

Les circonscriptions du Nord de l'Angleterre seraient les plus touchées par un échec des négociations commerciales entre le RU et l'UE – Selon la fédération professionnelle de l'industrie manufacturière MakeUK et le cabinet comptable BDO, les bastions anciennement Labour (« Red Wall », ceinture rouge) ayant voté Boris Johnson en décembre 2019 sont davantage exposés à un « triple coup dur » en cas de non-accord commercial avec l'UE. En effet, le cœur industriel traditionnel du RU entretient des liens commerciaux avec

l'UE relativement plus importants que les autres régions : près de deux tiers des exportations du Pays de Galles, du nord-est de l'Angleterre et du Yorkshire sont destinées à l'UE. Cette dépendance – combinée au fait que la contribution de l'industrie manufacturière à la croissance économique de ces régions est supérieure à la moyenne nationale – inquiète Stephen Phipson, le DG de Make UK : « dans les régions à forte concentration manufacturière, une absence d'accord commercial pourrait s'avérer fatale ».

INDUSTRIE

Richard Bronson vole au secours de sa filiale Virgin Atlantic – M. Bronson injectera 200M£ en cash dans sa filiale Virgin Atlantic (VA) dans le cadre d'un accord conclu avec des investisseurs et créanciers privés portant sur un plan de sauvetage total de 1,2Md£ sur 18 mois. Il ne bénéficiera pas de soutien financier du Gouvernement britannique, ce dernier ayant estimé que VA n'avait pas épuisé tous les moyens pour trouver des liquidités. La compagnie avait annoncé début mai la suppression de 3150 emplois et la fermeture de sa base à Gatwick. VA pourrait ainsi économiser 280M£ par an tout en rééchelonnant le remboursement de ses commandes d'avions sur les 5 prochaines années, pour un montant de 880M£. La compagnie, dont les vols devraient redémarrer le 20 juillet, espère redevenir rentable dès 2022, mais ne pense pas revenir aux niveaux de demande de 2019 avant 2023. La situation sanitaire aux Etats-Unis et les règles de quarantaine associées risquent de compliquer cette reprise car près de 70 % de ses lignes relient Londres aux grandes villes américaines.

Publication d'une lettre ouverte au Premier ministre pour accélérer le déploiement du nouveau nucléaire – un groupe d'ingénieurs, de scientifiques et de citoyens a écrit au Premier ministre ainsi qu'à plusieurs ministres (BEIS et Treasury) pour obtenir des engagements du Gouvernement à poursuivre le programme de construction de nouvelles centrales au RU et notamment la centrale de Sizewell C. Les signataires mettent en avant le caractère compact du nucléaire (faible emprise au sol par rapport à l'énergie solaire), sa fiabilité avec la production continue tout au long de l'année et son impact en matière de décarbonation et de baisse des émissions. Ils soulignent le risque de perte de compétences dans le secteur nucléaire en cas de non lancement de nouveaux projets et insistent sur le rôle que pourrait jouer le nucléaire dans le cadre de la relance verte à travers notamment la construction de mini réacteurs modulaires (small modular reactors). La création d'emplois, de chaînes d'approvisionnement britanniques sont également mentionnées dans la lettre.

Seule une entreprise sur quatre serait préparée à la fin de la période de transition – Selon la fédération des directeurs d'entreprises (*the Institute of Directors, IoD*), seule une entreprise sur quatre est prête à faire face à l'échéance de fin décembre, lorsque la période de transition prendra fin. Les entreprises manufacturières sont particulièrement peu préparées et estiment que l'obstacle le plus important à la préparation au Brexit n'est pas la nécessité actuelle de concentrer leurs efforts à l'épidémie de COVID-19, mais bien le manque de clarté en matière de futures divergences réglementaires et tarifaires. 69% des chefs d'entreprise interrogés par l'IoD ont déclaré qu'il était important pour leur entreprise de conclure un accord de libre-échange plutôt que de s'aligner sur les tarifs et conditions de l'Organisation Mondiale du Commerce. Même parmi les directeurs qui considèrent que diverger des normes de l'UE serait positif, sept sur dix ont déclaré qu'un accord de libre-échange était important économiquement parlant. Aussi, l'IoD appelle à une entrée en vigueur

progressive de tout nouveau régime, afin d'accorder un délai de préparation supplémentaire aux entreprises.

TRANSPORT

Les britanniques invités par le FCO à reporter leurs croisières – Alors que seuls les plus de 70 ans étaient invités depuis mars à ne pas voyager à bord de navires de croisière, le ministère des Affaires étrangères britannique (FCO), sur recommandations de Public Health England, a invité le 9 juillet l'ensemble du public à éviter les croisières. Le Gouvernement craint notamment une hausse des contaminations à bord des navires, des difficultés logistiques et diplomatiques pour le rapatriement des personnes malades (19 000 croisiéristes britanniques ont dû être rapatriés depuis le début de la pandémie). Aucune date concernant le réexamen de cette recommandation n'a été donnée. Les compagnies de croisières pourraient ne pas reprendre avant 2021. Le plus gros croisiériste P&O Cruises (groupe Carnival) a indiqué qu'il ne reprendrait pas avant le 15 octobre 2020 au plus tôt.

Le directeur de l'aéroport d'Heathrow appelle à la mise en place d'un standard international en matière de test – John Holland-Kaye considère que seul un tel standard permettant de tester les voyageurs à leur arrivée dans les aéroports permettrait de relancer l'activité de transport aérien et éviter de futurs confinements généralisés. Appelant le Gouvernement britannique à agir vite sur le plan international, la mise en place de ce standard permettrait de relancer pour le RU près de 70 liaisons long courrier dont la ligne Londres-New-York parmi les plus rentables pour les compagnies British Airways et Virgin Atlantique. Une expérimentation est actuellement menée avec les sociétés Swissport et Collinson. Sa généralisation permettrait de relancer le trafic avec les pays placés sur liste rouge qui oblige les passagers en provenance de ces pays à observer une quarantaine de 14 jours à leur arrivée sur le territoire britannique. La mise en place de ce standard pourrait prendre entre 2 et 4 mois selon M. Kaye.

Eurostar sommé par certains groupes de rétablir la liaison Londres – Bourg- St-Maurice pour l'hiver 2020-2021 – Eurostar a annoncé le 8 juillet qu'il allait supprimer la liaison entre Londres et Bourg St Maurice l'hiver prochain. Plusieurs groupes ont lancé une pétition (SaveTheSkiTrain) afin de convaincre Eurostar de rétablir au plus vite, cette liaison bihebdomadaire très prisée des britanniques (près de 24 000 passagers par saison) qui permet de desservir les principales stations de ski alpines. Les groupes mettent en avant l'absence de concertation avec les professionnels du secteur, la forte demande britannique, l'absence de réelles alternatives en matière de transport et l'intérêt en matière d'émissions carbone, bien moindres que pour un trajet en avion. Eurostar invoque de son côté les difficultés à faire respecter les mesures sanitaires sur les longs trajets et a également supprimé les liaisons vers Lyon, Avignon et Marseille pour se concentrer sur les voyages entre capitales (Paris, Bruxelles, Londres et Amsterdam).



Copyright – tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du service économique régional de Londres (adresser les demandes à : londres@dgtresor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité – le service économique régional s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Veille relue par Christian Fatras (chef de pôle) et rédigée par Pauline MAZURIER-NOLIN (industrie, transports), Gautier HOUEL (climat, énergie, environnement), Hugo Cornuel (stagiaire)