



SOMMAIRE

ENERGIE – CLIMAT

- Mark Carney, gouverneur de la Banque d'Angleterre, nommé envoyé spécial de l'ONU pour le climat
- La contribution du RU au fonds climatique de l'ONU serait largement sous-évaluée
- Le changement climatique pourrait coûter au RU 12Md£ par an d'ici 2050
- EDF et l'entreprise Irlandaise ESB vont construire une ferme éolienne offshore au large de l'Ecosse
- Près de 15Md£ vont être consacrés au démantèlement des plateformes de la mer du Nord

ENVIRONNEMENT

- Le Labour souhaite planter 2Md d'arbres d'ici 2040 dans le cadre de son plan pour la nature

TRANSPORT

- Les partis politiques britanniques ont publié leur manifeste en vue de l'élection générale imminente
- Une grève de 27 jours a débuté sur la franchise « South Western Railway »
- Le report de la mise en service de Crossrail fragilise la viabilité financière de TFL

NUMERIQUE

- Uber potentiellement contraint à cesser son activité à Londres
- 250 entrepreneurs promeuvent une série de mesures pour soutenir l'innovation

SERVICES PROFESSIONNELS

- Le gouvernement réfléchirait à des solutions alternatives pour réformer le secteur de l'audit

RÉGIONS

- Les inégalités inter-régionales au RU sont parmi les plus élevées des pays développés
- L'écart inter-régional de productivité aurait des sources multiples

INDUSRIE

- Une sortie sans accord représenterait une perte de 40Md£ d'ici 2024 pour l'industrie automobile
- Tata Steel confirme son intention de supprimer jusqu'à 1 000 emplois au RU

FAIT MARQUANT : L'atteinte de la neutralité carbone ne nécessiterait pas de nouvelles technologies.

Selon un [rapport](#) du *Centre for Alternative Technology* (CAT), [l'atteinte de la neutralité](#) carbone serait possible au RU avec les technologies existantes. Certaines actions dans les domaines des transports (augmentation de l'utilisation des transports publics, mobilités douces), du logement (construction avec le standard Passivhaus) et de l'industrie permettraient de faire baisser la demande en énergie de 60%. D'autres actions dans les secteurs de la production d'énergie avec davantage de renouvelables et de sources bas-carbone mais aussi dans les domaines de l'alimentation et de la gestion des terres permettraient de réduire massivement les émissions de gaz à effets de serre. Cela conduirait à ne pas considérer comme indispensable le développement de nouvelles technologies comme la capture et le stockage du carbone.

ENERGIE - CLIMAT

Mark Carney, gouverneur de la Banque d'Angleterre, nommé envoyé spécial de l'ONU pour le climat – Mark Carney, directeur de la banque d'Angleterre depuis 2013 a été nommé hier « envoyé spécial des Nations unies pour l'action

en faveur du climat » en remplacement de Michael Bloomberg. M. Carney aura notamment pour tâche de mobiliser la finance en vue de la COP 26 qui se tiendra à Glasgow en 2020.

Quelle contribution du RU au fonds climatique de l'ONU ? – Selon un [rapport](#) de *The Institute for Public Policy Research* (IPPR), un think tank orienté à gauche, le RU devrait contribuer à hauteur de 20Md£ aux fonds climat de l'ONU d'ici 2030 si l'on tient compte des émissions historiques du pays depuis la révolution industrielle faisant du RU le 5^{ème} plus gros émetteur derrière les Etats-Unis, la Chine, la Russie et l'Allemagne. Le RU versera 1,4Md£ à l'ONU d'ici les 4 prochaines années mais n'a pas indiqué ce qu'il ferait au-delà de 2023. Ce rapport s'inscrit dans un contexte où la responsabilité historique des pays industrialisés dans la crise climatique est pointée du doigt. Il enjoint également les Etats occidentaux à prendre leur part du fardeau en aidant les pays les moins développés qui sont souvent les plus frappés par les conséquences du réchauffement climatique.

Le changement climatique pourrait coûter au RU 12Md£ par an d'ici 2050 – alors que le Nord du RU vient d'être touché par d'importantes inondations, [un rapport commandé](#) par *WWF, the Global Trade Analysis Project* et le *Natural Capital Project* estime que le RU sera largement touché par les conséquences du réchauffement climatique. Cette initiative qui vise à mesurer les pertes économiques associées au changement climatique chiffre à 0,8% de PIB britannique les pertes économiques par an associées pour le RU. Les habitations, les industries et les infrastructures situées près des côtes seraient les plus touchées. Près de 2,5M de logements seraient par ailleurs concernés par l'érosion côtière et les inondations.

EDF et l'entreprise Irlandaise ESB vont construire une ferme éolienne offshore au large de l'Ecosse – annoncé récemment par [EDF Energy](#) (filiale britannique d'EDF), le projet *Neart na Gaoithe* devrait débuter en 2020 et s'achever en 2023, après avoir obtenu les financements de 25 partenaires. EDF Energy et ESB détiendront chacune 50% du capital. D'une puissance de 450 MW et dotée de 54 turbines, la ferme éolienne devrait alimenter en électricité l'équivalent de 375 000 foyers et devrait permettre d'économiser l'équivalent de 400 000 tonnes de CO2/an. Ce projet va permettre à *EDF Renewables UK* (filiale d'EDF Energy) de renforcer ses équipes en Ecosse en passant de 44 à 100 collaborateurs. Ce projet devrait également largement bénéficier à la *supply chain* écossaise.

Près de 15Md£ vont être consacrés au démantèlement des plateformes offshore de la mer du Nord – selon un [rapport](#) de *Oil and Gas UK*, l'organisation représentative des entreprises du secteur, les dépenses relatives au démantèlement des plateformes pétrolières et gazières représenteraient environ 10% des dépenses totales du secteur (1,5Md£/an). La baisse des coûts relatifs au démantèlement de ces plateformes représente un enjeu majeur pour les compagnies encore présentes en mer du Nord. Sous l'effet d'une concurrence accrue, les coûts de démantèlement auraient baissé de 35% en l'espace de 4 ans.

ENVIRONNEMENT



Le Labour propose de planter 2Md d'arbres d'ici 2040 dans son plan pour la nature – dans la course aux élections générales du 12 décembre, le Labour a franchi un cap en proposant de planter [2Md d'arbres](#) d'ici 2040 (soit environ 274 000/jour) alors que les conservateurs proposent d'en planter 30M et les Libéraux-démocrates 60M et les verts 700M d'ici 2030. Intégré dans son « *plan for nature* », le Labour souhaite dégager 2,5Md pour planter ces arbres à différents endroits (parcs urbains, terrains agricoles, écoles), créer 10 nouveaux parcs nationaux et investir 75M£/an dans les parcs existants ou à venir avec pour objectif que les ¾ de la population en Angleterre puisse accéder à un parc national ou réserve naturelle à moins d'une demi-heure de voiture. Le Labour entend également revenir sur les coupes budgétaires qui ont largement affecté les opérateurs et agences de l'environnement ces 10 dernières années.

TRANSPORT



Les partis politiques britanniques ont publié leur manifeste en vue de l'élection générale imminente – En matière de transports, les propositions Conservateurs, Travailleurs et Libéraux-Démocrates ne convergent pas. 1) **Ferroviaire** : les Conservateurs veulent transférer la compétence de gestion ferroviaire aux Maires-élus et refondre entièrement le système actuel de « franchises » (concession de service), les Libéraux-Démocrates souhaitent ouvrir la procédure

d'appels d'offres aux mutuelles, personnes publiques et EPIC, les Travailleurs appellent quant à eux à une nationalisation de la gestion du service ferroviaire une fois les contrats de concession arrivés à échéance. Si les Conservateurs ne se prononcent pas sur HS2 (*High Speed 2*, future ligne à grande vitesse), les Travailleurs et les Lib-Dem sont en faveur de sa réalisation complète. Les trois partis affichent leur soutien au « *Northern Powerhouse Rail* » (modernisation et construction de nouveaux tronçons pour améliorer la connexion ouest-est au nord de l'Angleterre). 2) Décarbonisation des transports : les Conservateurs souhaitent lancer une consultation sur l'avancée de la date (2040) de fin de vente des nouveaux véhicules thermiques, les Travailleurs et les Lib-dem proposent de la fixer à 2030. Les Travailleurs annoncent l'électrification complète des voies ferrées, les Lib-Dem sont également en faveur de l'hydrogène.

Une grève de 27 jours a débuté sur la franchise « South Western Railway » - Le syndicat RMT (*national union of Rail, Maritime and Transport workers*) a lancé un mouvement de grève sur [la franchise South Western Railway \(SWR\)](#) en raison d'un conflit relatif au nombre de membres d'équipage à bord des trains. En effet, les nouveaux trains introduits par l'opérateur permettent l'exploitation de la ligne par le conducteur seul et non plus accompagné d'un contrôleur à bord. Bien que SWR affirme qu'elle se porte garante de la présence d'un deuxième membre d'équipage à bord des trains, le syndicat RMT estime n'avoir pas reçu suffisamment de garanties. Pendant la grève, la moitié des trains sont annulés et plus aucun service n'est assuré après 23h. De nombreux passagers seront affectés par ce mouvement, puisque SWR est le deuxième plus grand opérateur ferroviaire du Royaume-Uni, avec environ 600 000 voyages de passagers par jour entre Surrey, Hampshire et Londres Waterloo, la gare la plus fréquentée du pays.

Le report de la mise en service de la nouvelle ligne de métro « Crossrail » fragilise la viabilité financière de TfL – Le nouveau report de l'ouverture de la ligne à l'été 2021 se traduit par une perte de revenus escomptés de 500 M£ pour *Transport for London (TfL)*, autorité organisatrice des transports du grand Londres. Le report initial de décembre 2018 à 2019 avait d'ores et déjà représenté un manque à gagner de 600M£ pour TfL, qui devrait enregistrer une perte de 300M£ sur l'exercice en cours. TfL a déclaré que ce nouveau report de Crossrail aurait un impact négatif important sur ses recettes jusqu'en 2025. TfL est par ailleurs entré en négociations avec le Ministère des Transports afin d'obtenir une dotation de 400M£ pour couvrir les coûts supplémentaires de la construction de la ligne.

NUMERIQUE

Uber potentiellement contraint à cesser son activité à Londres – pour la deuxième fois depuis son implantation à Londres en 2012, le géant américain des VTC se voit refuser le permis nécessaire pour opérer dans la capitale britannique. TfL (*Transport for London*), l'organisme en charge de la régulation des transports à Londres, invoque des négligences en matière de sécurité, reportées par le cabinet de conseil indépendant Cognizant. Il dénonce notamment la possibilité pour des conducteurs d'utiliser le compte d'autres conducteurs en y chargeant leurs photos (43 cas identifiés), sans preuve de leur identité, assurance et permis. Avant d'en arriver jusqu'ici, TfL et Uber ont tâché de négocier, mais visiblement sans succès. Un document partagé par la mairie de Londres détaille les exigences de TfL, où figure la collecte de données biométriques pour identifier les conducteurs. Jusqu'à ce que la procédure d'appel aboutisse, Uber est autorisé à continuer son activité. L'entreprise dispose aujourd'hui à Londres de 45 000 conducteurs (vs. 16 000 chez Kapten) qui transportent 3,5 millions de passagers réguliers pour un chiffre d'affaires estimé à 3 milliards \$ par HSBC. Son concurrent indien Ola a profité de la tourmente pour annoncer le recrutement de conducteurs dans la ville. De son côté, Kapten a déclaré « *London doesn't need Uber* ».

250 entrepreneurs promeuvent une série de mesures pour soutenir l'innovation – The Entrepreneurs Network et CoadeC ont publié leur deuxième édition du "[Startup Manifesto](#)", un document de 35 pages qui énumère 21 mesures pour soutenir l'entrepreneuriat au Royaume-Uni, soutenues par 250 entrepreneurs. Elles visent à (i) favoriser l'accès aux talents britanniques et internationaux, (ii) soutenir la création de startups early-stage, (iii) faciliter l'accès aux capitaux et (iv) simplifier et flexibiliser la régulation.

SERVICES PROFESSIONNELS

Le gouvernement réfléchirait à des solutions alternatives pour réformer le secteur de l'audit – Le *Department for Business, Energy, Industry and Skills* (BEIS) réfléchirait à des alternatives aux propositions de l'autorité de la concurrence (CMA) pour réformer le secteur de l'audit selon [Sky News](#). Le BEIS serait notamment opposé à la proposition de la CMA d'instaurer un système de co-audit (*joint audit*) entre un des cabinets du « Big 4 » et un cabinet de taille intermédiaire pour le FTSE 350 et envisagerait à la place à mettre en place un système d'« audit partagé » (*shared audit*) dans lequel le cabinet intermédiaire auditerait une division ou une filiale d'un grand groupe. À l'inverse, les propositions du manifeste travailliste vont plus loin que celles recommandées par la CMA : scission des activités de conseil et d'audit des cabinets (« *break up the big four's cartel* »), création d'un nouveau régulateur chargé d'auditer l'activité des institutions financières et obligation pour les grands groupes cotés de procéder à des appels d'offres pour sélectionner leurs auditeurs.



Les inégalités inter-régionales au Royaume-Uni sont parmi les plus élevées des pays développés – Selon un [rapport](#) du *think-tank* indépendant *Institute for Public Policy Research* (IPPR), le creusement des inégalités de revenu disponible, de productivité et d'espérance de vie entre régions britanniques depuis 2013 serait devenu tel que le RU ferait aujourd'hui partie des pays développés les plus inégalitaires. L'incertitude économique, le Brexit, la politique d'austérité des Conservateurs ainsi que l'hypercentralisation du pays autour de Londres combinée à un manque d'investissement public dans les régions seraient à l'origine de l'accroissement de ces inégalités selon IPPR, qui appelle à plus de dévolution pour y remédier. Le *think-tank* estime par ailleurs que les programmes des principaux partis politiques ne sont pas suffisamment détaillés pour évaluer leur impact respectif sur la réduction de ces inégalités.

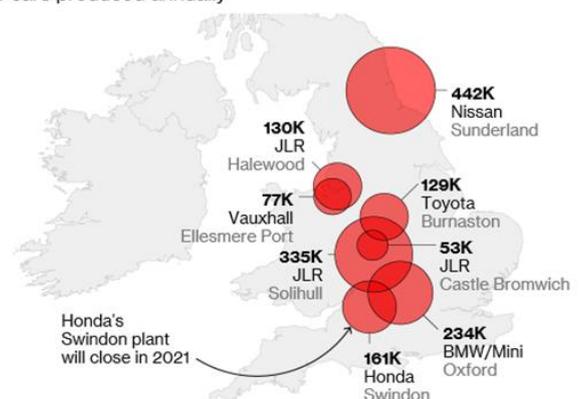
L'écart inter-régional de productivité serait essentiellement dû aux variations de niveau de qualification, de connectivité et d'innovation – Si les variations dans la répartition des emplois par secteur d'activité peuvent, selon une [étude](#) de PwC, expliquer certaines différences régionales de productivité, des facteurs tels que le niveau de qualification de la main d'œuvre, la connectivité et l'innovation sembleraient contribuer davantage aux écarts de productivité. Les grandes entreprises tendraient également à être plus productives que les PME selon l'étude. Le cabinet estime par ailleurs qu'une réduction de 50 % de l'écart inter-régional de productivité pourrait générer une augmentation du PIB de 83 Md£ (+4 % du PIB). Londres et le Sud-Est de l'Angleterre sont aujourd'hui les seules régions à avoir un niveau de productivité supérieur à la moyenne nationale (respectivement +40 % et +4 %).



Une sortie sans accord représenterait une perte de 40 Md£ d'ici 2024 pour l'industrie automobile britannique

– La SMMT (*Society of Motor Manufacturers and Traders*), organisation représentant les intérêts de l'industrie automobile britannique, estime que si le Royaume-Uni se rabat sur les règles OMC à la fin de la période de transition (décembre 2020), les usines britanniques produiraient 1,5M moins de voitures d'ici 2025. En effet, en vertu des règles de l'OMC, les droits de douane sur les pièces importées et les véhicules exportés sont susceptibles de faire augmenter de 3,2 Md £ les coûts de production, entraînant une augmentation des prix et une contraction de la demande. Cette baisse de la demande combinée à une probable délocalisation de la production entraînerait une baisse de la production annuelle des usines britanniques à 1M de véhicules par an, contre 1,3M actuellement. Avant le référendum, la production augmentait, atteignant un pic de 1,7M en 2016 et se positionnant sur une trajectoire de plus de 2M de voitures d'ici 2020. Cette diminution de moitié de la production représenterait un coût cumulé de 42,7 Md£ d'ici 2024, et constituerait donc une menace en matière d'emplois. Le secteur emploie 168.000 personnes en Grande-Bretagne,

Number of cars produced annually



Sources: SMMT 2018 data; JLR fiscal 2019 projection
Note: Annual vehicle production at Britain's eight largest plants

Le secteur emploie 168.000 personnes en Grande-Bretagne,

et offre en moyenne des salaires 21% plus élevés que la moyenne britannique. "Le secteur de l'automobile traverse une période de changements sans précédent et nous ne devons pas laisser le Brexit nous détourner de notre objectif d'une stratégie industrielle nationale cohérente", a déclaré George Gillespie, président de la SMMT.

Tata Steel, le propriétaire de l'aciérie de Port Talbot, confirme son intention de supprimer jusqu'à 1 000 emplois au Royaume-Uni – Dans le cadre d'un programme global de restructuration et de réduction des coûts, Tata Steel va licencier 3000 emplois en Europe, dont près d'un travailleur sur 8 au RU. Les deux-tiers de ces suppressions concerneront des emplois de cadres et d'employés de bureau. Près de la moitié des effectifs de Tata au RU sont basés sur son site de Port Talbot (Pays de Galles - proche de Cardiff), qui emploie 4 000 personnes. Le groupe indien avait racheté l'entreprise, sous le nom de Corus, en avril 2007 et avait envisagé de la revendre en 2016, avant de se raviser et d'investir 1Md£ dans la modernisation des usines. Tata cite les tensions commerciales mondiales, la baisse de la demande d'acier dans l'UE et l'augmentation du coût des quotas carbone comme facteurs de difficultés. Les syndicats estiment pour leur part que l'échec du projet de fusion avec le groupe allemand Thyssenkrupp n'a pas été anticipé par Tata.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service économique régional de Londres (adresser les demandes à : londres@dgtrésor.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.



Rédigé par : Gautier Houel (énergie, environnement), Pauline Mazurier-Nolin (transports et industrie), Laura Guenancia (services et régions) et Claire Bucher (numérique)



Contact : Christian Fatras, Conseiller économique, christian.fatras@dgtrésor.gouv.fr



Suivez-nous sur Twitter : @FRTreasury_UK