

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

climat, énergie, environnement, transports, industries

SOMMAIRE

Fait marquant

- Un groupe de députés conservateurs interpelle Boris Johnson sur sa politique de réduction des inégalités entre le nord et le sud de l'Angleterre

Energie et climat

- COP 26 - Un cabinet de consultants travaillant avec le Gouvernement est critiqué pour des soupçons de conflit d'intérêts
- Un groupe d'anciens dirigeants internationaux appelle le RU à prendre de nouveaux engagements sur le climat en vue de la COP 26
- Un consortium d'entreprises spécialisées dans le gaz et le pétrole s'engage dans la capture et le stockage du carbone
- Les emplois dans le secteur du pétrole en mer du Nord ont chuté d'un tiers lors du confinement de mars

Environnement

- La nouvelle agence chargée de contrôler les atteintes à l'environnement sera-t-elle indépendante ?
- L'environnement continue de se dégrader en Angleterre à un rythme alarmant
- Une étude établit un lien entre les décès liés au Covid-19 et la qualité de l'air

Transports

- Heathrow dépassé par Charles de Gaulle comme l'aéroport le plus fréquenté d'Europe
- Selon le *Sunday Telegraph*, Heathrow aurait été « menacé de nationalisation » par l'autorité de l'aviation civile britannique
- Evolution de la fréquentation dans les transports à Londres au 16 octobre

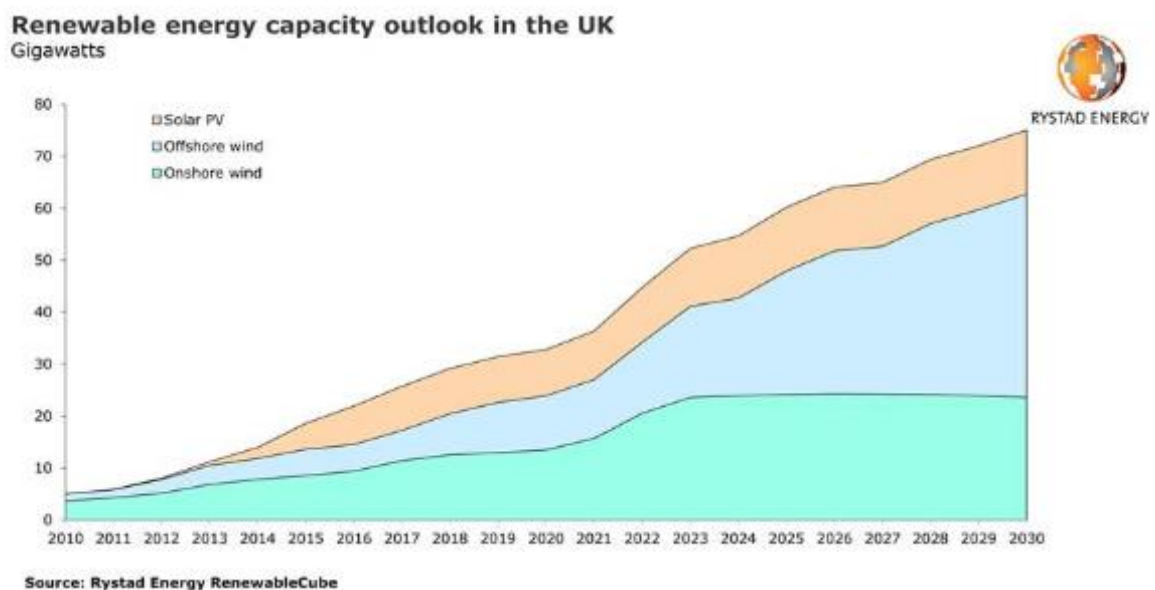
Industries

- Selon la fédération représentant l'industrie aéronautique britannique, une absence d'accord de libre-échange mettrait le secteur en péril

FAIT MARQUANT

Un groupe de députés conservateurs interpelle Boris Johnson sur sa politique de réduction des inégalités entre le nord et le sud de l'Angleterre – Réunis au sein d'un groupe nouvellement créé à la Chambre des communes (*Northern Research Group*), dont la vocation est de défendre les intérêts des régions du nord de l'Angleterre, plus d'une cinquantaine de députés conservateurs ont appelé le Premier ministre britannique à respecter ses engagements de campagne en matière de rattrapage économique du nord de l'Angleterre et à lutter contre les inégalités avec le sud qui pourraient se creuser à la faveur de la crise sanitaire. Cet appel s'inscrit dans le cadre de relations déjà tendues entre le gouvernement et les villes du nord de l'Angleterre comme Manchester, qui se sont vues imposer de nouvelles restrictions (*tier 3*, soit le plus haut niveau de restriction) pour faire face à la Covid-19. La décision du Chancelier de l'Echiquier Rishi Sunak d'annuler le projet de budget pluriannuel sur trois ans en raison des incertitudes liées à la crise inquiète également les députés, en l'absence de perspectives claires sur le montant des investissements programmés. Certains d'entre eux souhaitent que le gouvernement publie un plan de sortie du *tier 3* pour les villes du nord et espèrent qu'un plan de relance spécifique pour ces régions durement touchées par la crise économique et sanitaire sera élaboré et permettra d'accélérer le lancement des projets clés en main (*shovel ready*), qui pourraient favoriser la reprise économique à court terme.

GRAPHIQUE DE LA SEMAINE



La capacité installée issue d'énergies renouvelables pourrait atteindre 75 Gw en 2030 contre 33 Gw aujourd'hui, selon le cabinet spécialisé [Rystad Energy](#), grâce à un développement important de l'éolien maritime.

ENERGIE ET CLIMAT

Un cabinet de consultants travaillant avec le Gouvernement est critiqué pour des soupçons de conflit d'intérêts dans l'organisation de la COP 26 – la chaîne de télévision *Channel 4 News* a révélé que le cabinet *Boston Consulting Group (BCG)* s'était vu attribuer en avril 2020 un contrat d'1,2 M£ pour conseiller les services du Premier ministre (Cabinet Office) dans l'organisation de la COP 26, alors qu'il conseille déjà 19 des 25 plus grosses entreprises pétrolières et qu'il est membre d'*Oil and Gaz UK*, la fédération rassemblant les professionnels du secteur. Le contrat liant *BCG* au gouvernement inclut des prestations de conseils très étendues lui conférant un rôle stratégique dans l'organisation de la COP 26 « *provision of consultancy for COP26 support, providing strategy implementation, strengthening the project management function and supporting the high level champions workstreams* ».

Un groupe d'anciens dirigeants internationaux appelle le RU à prendre de nouveaux engagements sur le climat en vue de la COP 26 – Plusieurs anciens dirigeants réunis dans le groupe dénommé *The Elders* dont font notamment partie Ban Ki-Moon, ancien secrétaire général des Nations-Unies et Mary Robinson, ancienne présidente de la République d'Irlande, souhaitent que le RU adopte de nouveaux objectifs de baisse des émissions d'ici à 2030 (*bold and world-leading climate target for 2030*) afin d'entraîner un réhaussement des ambitions des autres Etats en vue de la COP 26 à Glasgow en novembre 2021. Le groupe invite le gouvernement à se saisir de l'événement international du 12 décembre prochain célébrant les 5 ans de l'accord de Paris sur le climat et co-organisé par le RU, les Nations-Unies et la France, pour annoncer ces nouveaux objectifs. Cet appel fait écho aux [différentes lettres adressées](#) au cours des derniers jours (députés et lords conservateurs, chercheurs, jeunes activistes pour le climat, représentants religieux) demandant au Premier ministre de prendre au plus vite de nouveaux engagements climatiques à atteindre d'ici à 2030.

Un consortium d'entreprises spécialisées dans le gaz et le pétrole s'engage dans la capture et le stockage du carbone – ce consortium qui sera conduit par *BP* et rassemblera *Eni*, *Norway's Equinor*, *National Grid*, *Royal Dutch Shell* et *Total* vise à extraire 17 M de tonnes de CO₂ par an (environ la moitié des émissions annuelles industrielles britanniques). Ces émissions relâchées par des usines spécialisées dans la chimie, la production d'électricité à base de gaz et biomasse et plusieurs raffineries, rassemblées dans deux *clusters* situés à Teeside et Humber, dans le Nord de l'Angleterre seront stockées dans les aquifères salins de la mer du Nord. Le consortium installera les tuyaux de transports et les zones de stockage sur terre et sous la mer. Les technologies de capture et de stockage du carbone sont jugées centrales par le *Committee on Climate Change (CCC)* en vue de l'atteinte de la neutralité carbone par le RU. Le Ce dernier a appelé à plusieurs reprises le gouvernement à accélérer la mise en œuvre des investissements (800 M£) pour la décarbonation de deux clusters industriels, actuellement prévus en 2025 pour le premier et 2030 pour le second.

Les emplois dans le secteur du pétrole en mer du Nord ont chuté d'un tiers lors du confinement de mars – selon les derniers chiffres d'[Oil and Gaz UK](#), la fédération rassemblant les professionnels du secteur, le nombre de travailleurs a chuté d'un tiers (11 000 à 7 000) au lendemain du confinement en mars, en raison de l'arrêt des forages et des travaux d'ingénierie. Si le nombre de travailleurs a augmenté progressivement entre mars et août pour atteindre le chiffre de 9 000, les nouvelles restrictions mises en place ces dernières semaines dans le nord de l'Angleterre risquent à nouveau d'avoir un impact important.

ENVIRONNEMENT

La nouvelle agence chargée de contrôler les atteintes à l'environnement sera-t-elle indépendante ? – alors que l'examen de l'*Environment Bill* devrait reprendre prochainement à la Chambre des communes après une interruption de près de 8 mois en raison de l'épidémie, [de nombreuses voix](#) parmi les milieux

écologistes (ONG, think tanks) alertent sur le risque de faible indépendance de la nouvelle agence de contrôle britannique (*Office for Environmental Protection - OEP*) dont la création constitue la principale mesure de l'*Environment Bill* en matière de gouvernance. L'OEP sera notamment chargée d'étudier les atteintes à l'environnement à la place de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) dès l'issue de la période de transition au 1^{er} janvier 2021. Le gouvernement a en effet déposé [un amendement](#) qui lui permettrait d'orienter (« *to issue statutory guidance* ») les pouvoirs de contrôle de l'OEP. *Greener UK*, qui regroupe 13 associations environnementales, juge que cet amendement conduirait l'OEP à ne pas contrôler certains cas problématiques pour le gouvernement ; il souhaite que l'OEP se concentre en priorité sur les cas les plus sérieux, mettant de côté toutes les violations mineures notamment pour la qualité de l'air ou la biodiversité. Les débats à venir risquent d'être houleux puisque un nombre important de parlementaires, dont les deux présidents des commissions en charge de l'environnement (*Environment, Food and Rural Affairs* et *Environmental Audit Committee*) souhaitent une totale indépendance de l'OEP. L'exemple de l'*Environment Agency*, en charge de la régulation des principales industries et de la gestion des risques écologiques, qui devait être indépendante mais ne l'est pas en pratique (à titre d'exemple les directeurs/rices successifs de l'agence ont été invités par le Gouvernement à ne pas le critiquer ouvertement) invite à cet égard à la prudence.

L'environnement continue de se dégrader en Angleterre à un rythme alarmant – selon le [Natural Capital Committee](#) (NCC), organe indépendant chargé de conseiller le gouvernement sur l'utilisation durable du capital naturel (forêts, rivières, terres, minerais et océans), celui-ci continuerait de se détériorer rapidement en Angleterre, en dépit des objectifs fixés dans le plan à 25 ans pour l'environnement en janvier 2018, qui prévoyait de laisser l'environnement dans un meilleur état pour la prochaine génération. Le NCC prévient dans son [rapport](#) d'étape de mise en œuvre de ce plan que la situation dans cinq des sept catégories étudiées (qualité de l'eau, environnement marin, qualité des sols et érosion, plantes et vie sauvage et espaces terrestres) s'est détériorée et qu'en l'absence d'actions rapides du gouvernement, la reprise économique post-covid pourrait s'en trouver ralentie en raison des coûts induits. La qualité de l'eau douce et l'érosion des sols se poursuivent en raison notamment de pratiques agricoles intensives qui coûteraient à l'Angleterre et au Pays de Galles près de 900 M£ par an. La flore et la faune sauvage, y compris les pollinisateurs qui auraient perdu 30 % de leur population entre 1980 et 2016, sont particulièrement concernées par la disparition des habitats, le changement climatique et l'utilisation des pesticides. Les progrès dans les autres domaines ont également été jugés relatifs (le taux de recyclage des déchets ménagers en Angleterre atteindrait 44 %, alors que le RU s'était engagé à atteindre 50 % en 2020 dans le cadre d'une directive européenne). Le rapport indique également que le RU ne respectera pas son objectif de baisse de 8% du niveau d'ammoniac dans l'air en 2020 par rapport à 2005 et que 88% la pollution de l'air par l'ammoniac provient du secteur de l'agriculture. L'absence de données sur les sols, les insectes, et l'impact du changement climatique sur l'environnement marin doit également, selon le rapport, conduire le gouvernement à investir davantage dans la recherche publique.

Une étude établit un lien entre les décès liés au Covid-19 et la qualité de l'air – près de 6 000 décès parmi les 45 000 attribués au Covid-19 au RU, soit environ 14 %, pourraient s'expliquer par une exposition de long terme à la pollution de l'air selon [une étude de chercheurs parue dans la revue *Cardiovascular Research*](#) associée à l'*European Society of Cardiology*. Les chercheurs estiment que la pollution de l'air issue de l'émission de particules notamment due au transport routier serait un cofacteur de risque de létalité lié au Covid-19 du fait de sa contribution à l'aggravation de certaines pathologies (hypertension artérielle, maladies cardiaques, diabète et asthme).

TRANSPORTS

Heathrow dépassé par Charles de Gaulle comme l'aéroport le plus fréquenté d'Europe – Pour la première fois de son histoire, [Heathrow a perdu sa place d'aéroport le plus fréquenté d'Europe](#). Fin septembre, Paris Charles de Gaulle a accueilli 19,27 M passagers, contre 18,97 M pour *Heathrow*, 17,6 M pour Schiphol (Amsterdam) et 16,2 M pour Francfort. Les pertes d'*Heathrow* – dont les dirigeants continuent de critiquer le gouvernement britannique pour sa « lenteur » en matière d'instauration d'un dispositif de test de la Covid-19 pour les passagers – s'élèvent à 1,5 Md £ au cours des neuf premiers mois de 2020. Au troisième trimestre 2020, les recettes de l'aéroport ont chuté de 72 % par rapport à 2019, pour atteindre 239 M£. De plus, la deuxième vague épidémique a encore davantage réduit ses prévisions en matière de fréquentation passagers : *Heathrow* prévoit désormais 22,6 M de passagers en 2020 et 37,1 M en 2021, alors qu'en juin dernier, lorsque la prévalence de la Covid-19 avait diminué au Royaume-Uni, l'aéroport escomptait 29,2 M de passagers en 2020 et 62,8 M en 2021. Dans tous les cas, ces prévisions constituent une baisse significative en comparaison aux 81 M de passagers ayant transité par l'aéroport en 2019. Alors qu'*Heathrow* a ouvert la semaine dernière un centre de dépistage rapide pour les passagers voyageant de Londres vers Hong-Kong, l'aéroport souhaite désormais que le gouvernement s'engage à autoriser, d'ici le 1^{er} décembre, des tests à l'arrivée pour les passagers, ainsi qu'à collaborer avec les Etats-Unis en vue d'instaurer un pont aérien expérimental permettant des vols directs d'ici *Thanksgiving* (26 novembre). Le Directeur général d'*Heathrow*, M. Holland-Kayne, a déclaré « *La Grande-Bretagne est à la traîne parce que nous avons été trop lents à adopter les tests pour les passagers. Les dirigeants européens ont agi plus rapidement et maintenant leurs économies en récoltent les bénéfices. (...) Ceci équivaut à une cession de l'avantage concurrentiel du RU à ses rivaux européens* ». Une porte-parole du ministère des transports a répondu : « *La taskforce sur la reprise des voyages à l'international travaille à un rythme soutenu, avec des cliniciens, les administrations décentralisées et l'industrie du voyage, afin d'élaborer des mesures aussi rapidement que possible pour protéger la connectivité aérienne et d'examiner comment des tests pourraient être utilisés pour réduire la période de quatorzaine* ». Dans un contexte où les prévisions de la fréquentation des passagers suggèrent des résultats aussi faibles qu'au début des années 1970, *Heathrow* continue toutefois de défendre la construction d'une troisième piste : « *Si nous ne le faisons pas, nous devons désormais passer par Paris pour atteindre les marchés mondiaux. Ce n'est pas cela la Grande-Bretagne mondiale (« Global Britain »), c'est la petite Grande-Bretagne. Si le Premier ministre est sérieux dans sa vision d'une Grande-Bretagne globale, il aura besoin d'un plus grand Heathrow* ».

Selon le *Sunday Telegraph*, *Heathrow* aurait été « menacé de nationalisation » par l'autorité de l'aviation civile britannique – Selon une information rapportée par le *Sunday Telegraph* et démentie par la Civil Aviation Authority (CAA), cette dernière aurait fait circuler un document « consultatif », suggérant que la récente refonte du système ferroviaire anglais (abrogation des contrats de concession de services, remplacés par un modèle dans le cadre duquel la personne publique assume le risque d'exploitation) constituait un « exemple pertinent ». En particulier, la CAA aurait « averti » les propriétaires d'*Heathrow* que [l'aéroport pourrait être nationalisé](#) si ses actionnaires – notamment les fonds souverains de Singapour et du Qatar – n'apportaient pas de nouveaux financements pour aider l'aéroport à faire face à l'épidémie de Covid-19. Cette menace interviendrait alors que la fédération représentant les aéroports d'Europe (*Conseil international des aéroports d'Europe, ACI Europe*) a alerté sur le fait que 193 aéroports du RU et d'Europe (sur un total de 740) seraient proches de la faillite. L'association professionnelle a également déclaré que les aéroports risquant d'être frappés d'insolvabilité – principalement de petits aéroports régionaux – employaient 277 000 personnes et, au total, généraient des recettes annuelles de 12,4 Md€.

Evolution de la fréquentation des transports, notamment depuis la mise en « phase 2 » (*Tier 2*, 16/10/20) de Londres (en rouge ci-dessous) :

Date (weekends and bank holidays in grey)					National Rail	Transpo rt for London Tube	Transpo rt for London Bus	Bus (excl. London)	Cycling
	Cars	Light Commerci al Vehicles	Heavy Goods Vehicles	All motor vehicles					
01/03/2020	103%	111%	108%	104%	97%	104%	102%
02/03/2020	102%	106%	103%	103%	94%	95%	97%
03/03/2020	101%	105%	102%	102%	95%	95%	96%
04/03/2020	101%	104%	103%	101%	95%	95%	97%
01/04/2020	32%	39%	61%	35%	5%	5%	16%	11%	111%
02/04/2020	32%	38%	60%	35%	5%	5%	16%	11%	110%
01/09/2020	91%	101%	99%	94%	35%	33%	54%	49%	115%
02/09/2020	87%	98%	103%	90%	36%	35%	52%	44%	107%
03/09/2020	87%	97%	102%	90%	37%	33%	53%	48%	125%
04/09/2020	93%	101%	102%	95%	38%	35%	56%	50%	106%
05/09/2020	100%	113%	116%	103%	38%	42%	61%	54%	175%
06/09/2020	101%	117%	120%	104%	39%	41%	58%	56%	177%
01/10/2020	86%	98%	105%	89%	34%	34%	58%	60%	129%
02/10/2020	87%	99%	102%	90%	34%	34%	55%	55%	60%
10/10/2020	91%	107%	114%	94%	36%	43%	61%	53%	126%
11/10/2020	94%	113%	122%	98%	36%	41%	61%	58%	165%
12/10/2020	85%	102%	106%	89%	r36%	33%	59%	56%	79%
13/10/2020	83%	100%	105%	88%	r37%	34%	57%	58%	118%
14/10/2020	84%	99%	106%	88%	r36%	35%	59%	56%	142%
15/10/2020	84%	99%	104%	88%	r36%	36%	59%	57%	115%
16/10/2020	88%	101%	104%	91%	r36%	38%	60%	56%	102%
17/10/2020	88%	106%	114%	92%	r35%	37%	57%	52%	138%
18/10/2020	89%	108%	124%	93%	r35%	39%	56%	55%	154%
19/10/2020	85%	102%	107%	89%	r33%	32%	57%	56%	92%
20/10/2020	83%	99%	105%	87%	p33%	32%	55%	58%	76%
21/10/2020	80%	97%	105%	85%	p32%	32%	53%	52%	62%
22/10/2020	84%	97%	106%	88%	p32%	33%	57%	56%	106%
23/10/2020	86%	98%	104%	90%	p30%	34%	56%	53%	74%
24/10/2020	85%	103%	114%	88%	p30%	37%	57%	47%	..
25/10/2020	87%	105%	118%	91%	p30%	41%	58%	55%	..
26/10/2020	83%	99%	105%	87%	p30%	33%	57%	45%	..

Lecture: le 26/10/20 à Londres, la fréquentation du métro s'élevait à seulement 33% du niveau de 2019 à la même période, contre 57% du niveau de 2019 pour les bus.

Figures are percentages of an equivalent day or week.

INDUSTRIES

Selon la fédération représentant l'industrie aéronautique britannique, une absence d'accord de libre-échange mettrait le secteur en péril – De sérieux « doutes » planeraient sur [l'avenir de l'industrie aéronautique britannique en cas de no deal](#) selon l'*Aerospace, Defence, Security & Space (ADS Group)*. Le Royaume-Uni est actuellement le deuxième plus important producteur de produits aéronautiques au niveau mondial et le secteur emploie 110 000 personnes au RU et réalise un chiffre d'affaires de 34 Md£. Toutefois, l'ADS redoute que, sans accord commercial, les clients ne choisissent plus les pièces britanniques et que les producteurs britanniques se délocalisent. Cette mise en garde intervient alors que les commandes mondiales d'avions ont largement ralenti (13 avions commandés entre juillet et septembre) en raison d'une chute de la demande provoquée par la COVID-19. Selon l'ADS, la priorité n'a pas été donnée à un accord sur la certification des composants aéronautiques dans les négociations commerciales avec l'Union européenne, le gouvernement britannique préférant se concentrer sur des questions telles que la pêche. Actuellement, l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) certifie toutes les pièces aéronautiques fabriquées dans l'UE et a conclu des accords de reconnaissance mutuelle avec différents organismes de réglementation de sécurité aérienne au niveau mondial. Toutefois, à partir du 1^{er} janvier 2021, toutes les pièces produites au RU pourraient ne plus être valables dans l'UE et c'est l'autorité britannique de l'aviation civile (CAA) qui assurera la fonction de certificateur. Aussi, sans accord de reconnaissance mutuelle entre l'UE et le RU, les producteurs britanniques devraient obtenir une double certification (l'une en provenance de l'UE, l'autre en provenance du RU), risquant ainsi d'être confrontés à des coûts supplémentaires et à une complexité administrative accrue –dans un contexte où ils sont déjà affaiblis par le coronavirus. Le Directeur général d'ADS, M. Everitt, a déclaré : « *Il nous faut absolument un accord. S'il n'y a pas d'accord, nous aurons besoin de mesures temporaires mises en place par l'UE pour reconnaître les modifications approuvées par le Royaume-Uni* ». Certains grands constructeurs, comme *Rolls-Royce*, ont déjà transféré une partie de leurs équipes chargées de la conception des produits hors du Royaume-Uni, afin d'éviter des coûts supplémentaires.



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.

Veille rédigée par Gautier HOUEL (climat, énergie, environnement), Pauline MAZURIER-NOLIN (industrie, transports) et relue par Stanislas GODEFROY (chef du pôle sectoriel)