



## ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, transport

### SOMMAIRE

#### Fait Marquant

- L'accord commercial entre le RU et l'UE serait bénéfique pour l'environnement et le climat mais des inconnues demeurent sur les politiques environnementales britanniques à venir

#### Climat & énergie

- L'atteinte de la neutralité carbone pourrait pénaliser davantage les régions du Nord du RU
- Alok Sharma de nouveau appelé à se consacrer pleinement à la Présidence de la COP 26
- Le Trésor britannique envisagerait la mise en place d'une taxe carbone en 2021
- La production d'électricité de source éolienne bat de nouveaux records au RU
- Feu vert du Gouvernement pour le projet éolien maritime Hornsea Three

#### Environnement

- Le Gouvernement ouvre la voie à la construction d'une mine de charbon dans la région de Cumbria

#### Industrie

- Les nouvelles immatriculations de voitures au RU se sont établies à 1,63 million en 2020, soit une baisse de 29,4 % par rapport à l'an dernier

- Seulement 29 % des gestionnaires de flottes de véhicules approuveraient le choix du Gouvernement d'avancer à 2030 l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs

## Transport

- La dégradation de la situation sanitaire et le durcissement des restrictions liées à la pandémie ont fortement réduit l'utilisation des transports en commun
- Les personnes entrant au Royaume-Uni devront désormais présenter un test négatif à la Covid 19 effectué moins de 72 heures avant leur départ
- *Ryanair* annonce une réduction significative de son programme de vols depuis et vers le Royaume-Uni à compter du 21 janvier
- Plusieurs compagnies aériennes revoient les droits de leurs actionnaires britanniques pour préserver leurs autorisations de vols intra-européens

## FAIT MARQUANT

**L'accord commercial conclu entre le RU et l'UE serait bénéfique pour l'environnement et le climat mais des inconnues demeurent sur les politiques environnementales britanniques à venir** – le site spécialisé *Business Green* juge l'accord plutôt positif et, sans minimiser le risque de divergence à moyen et long terme et l'absence de réelle ambition partagée, pointe les coopérations possibles entre les deux blocs en matière de relance verte, de défense de l'environnement et de neutralité carbone. L'accord peut notamment être analysé sous l'angle de cinq sujets d'importance :

L'accord est ambitieux en matière de lutte contre le changement climatique puisqu'il mentionne explicitement les obligations mutuelles des parties notamment en matière d'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050 ("*each party reaffirms its ambition of achieving economy-wide climate neutrality by 2050*") tout en prévoyant un mécanisme de dénonciation de tout ou partie de l'accord en cas d'absence de respect de l'accord de Paris. Il s'agit indéniablement d'un signal envoyé aux partenaires commerciaux des deux blocs pour la négociation de futurs accords.

En matière de mobilité électrique, l'accord prévoit d'exonérer de droits de douane pour 3 ans les véhicules électriques et leurs composants dès lors que ceux-ci contiendront au moins 30 % de contenu britannique ou européen, cette part passant à 50 % à partir de janvier 2024 jusqu'à janvier 2027. Cela devrait conduire le RU à accélérer le développement d'une chaîne d'approvisionnement et de production britannique à travers notamment la construction de méga-usines de batteries.

S'agissant de la tarification du carbone et de l'énergie, l'accord prévoit la possibilité d'un couplage des deux marchés carbone (UK ETS et EU ETS), mais aucun calendrier n'est mentionné. La sortie du RU du marché intérieur de l'énergie pourrait également conduire à une moindre fluidité des échanges d'électricité via les interconnexions. Une "commission spécialisée sur l'énergie" et un nouvel "accord multipartite sur l'énergie" devront traiter les nombreux points en suspens.

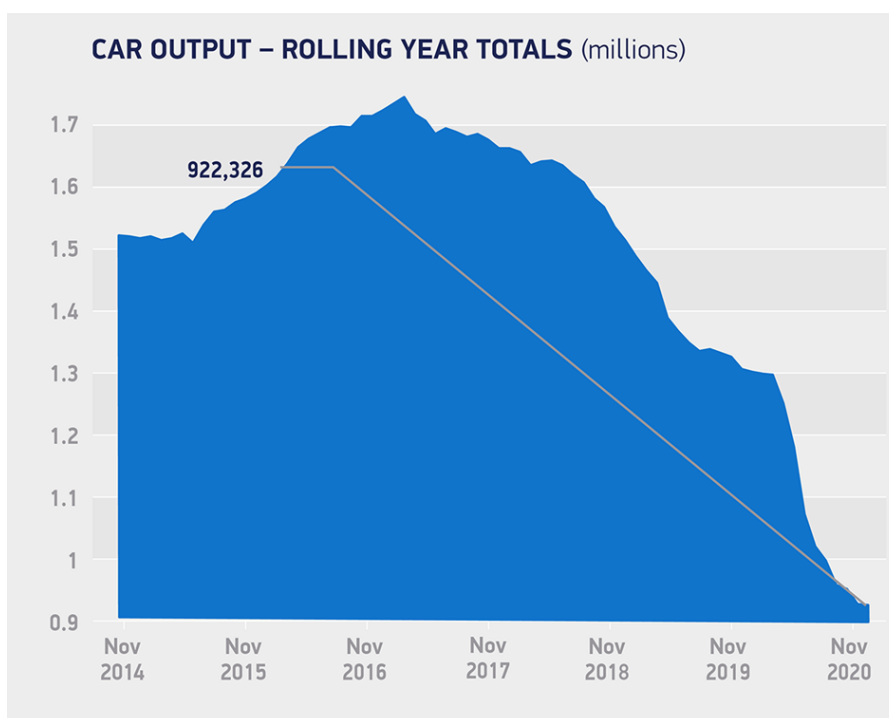
Si l'accord prévoit un mécanisme de non-régression engageant les deux parties à respecter les normes relatives aux droits des travailleurs et à l'environnement, des sanctions ne pourront être prises que lorsque l'affaiblissement de ces normes aura un impact négatif sur le commerce ou les investissements. *Greener UK*, qui rassemble 13 associations écologistes, doute fortement que cette disposition constitue un obstacle à un possible l'abaissement des normes environnementales. Un

système de « contre-mesures », qui doit encore être précisé, est également prévu dans l'accord en cas de violation avérée ayant un impact sur le commerce entre les deux parties.

Enfin, la mise en place d'institutions indépendantes capables de vérifier l'application des normes environnementales est loin d'être achevée. Il est ainsi peu probable que l'*Environment Bill*, qui doit fixer le nouveau cadre juridique et prévoir la mise en place d'une instance de contrôle, l'Office pour la protection de l'environnement (OEP), soit voté avant le printemps, et un secrétariat intérimaire de gouvernance environnementale est de ce fait en cours de création au sein du ministère en charge de l'environnement (Defra). D'autres inquiétudes portent sur les moyens attribués aux agences tels que l'*Environment Agency*, dont la directrice a indiqué la semaine dernière ne plus être en mesure de contrôler et sanctionner les atteintes les plus graves à l'environnement.

## GRAPHIQUE DE LA SEMAINE

**La production de véhicules au RU a diminué de 31 % sur les 11 premiers mois de l'année 2020, par rapport à la même période de l'année précédente, et pourrait s'établir sous la barre des 1 M en 2020, pour la deuxième fois seulement depuis le début des années 1980.**



## CLIMAT & ENERGIE

**L'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050 pourrait pénaliser plus lourdement les régions du Nord du RU** – selon [un rapport](#) du think tank *Onward*, près de 10 M d'emplois pourraient disparaître dans le nord de l'Angleterre et en Ecosse, déjà frappées par la désindustrialisation dans les années 1980 et 1990, en cas de décarbonation rapide de certaines industries (secteur manufacturier, extraction minière, carrières, production de gaz et industrie automobile). Les auteurs du rapport appellent le Gouvernement à mettre en place les instruments d'une transition juste pour les communautés de ces régions. Plus de 4,1 emplois sur 10 seraient ainsi menacés dans les *East Midlands* contre près de 2,3 emplois dans la région de Londres et 3,4 dans le sud de l'Angleterre. Le rapport pointe également l'incompatibilité entre l'objectif de développement des régions du nord

(*levelling up*) et la réduction des émissions carbone dans ces mêmes régions. Il indique que la réduction des émissions depuis 1990 s'expliquerait d'abord par la délocalisation de certaines activités dans les pays tels que la Chine et l'Inde dont les coûts liés à la main d'œuvre et aux normes sont moins élevés.

**Alok Sharma de nouveau appelé à se consacrer pleinement à la Présidence de la COP 26** – Plusieurs personnalités dont Amber Rudd, ancienne ministre de l'Energie et du Changement climatique, qui a notamment mené la délégation britannique lors de la COP 21 à Paris, ont de nouveau appelé [Alok Sharma](#) à se consacrer pleinement à son rôle de président de la COP 26, poste qu'il cumule actuellement avec le poste de ministre de l'Economie et de l'Energie. La presse s'est faite l'écho d'un possible départ de M. Sharma du Gouvernement pour se consacrer pleinement à la préparation de la COP 26, mais des sources Gouvernementales ont indiqué qu'aucun remaniement ministériel n'était prévu à très court terme en raison de la gestion de la pandémie.

**Le Trésor britannique envisagerait la mise en place d'une taxe carbone en 2021** – selon le journal [The Times](#) et comme l'avait laissé entendre le ministre des finances Rishi Sunak peu avant Noël, le Gouvernement pourrait augmenter certains impôts et taxes en 2021 et créer de nouveaux impôts, comme une taxe carbone. Cette taxe, qui viendrait en complément du marché carbone britannique UK ETS, en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier, aurait une assiette élargie et s'appliquerait à certains secteurs non couverts par ce marché tels que l'agriculture ou le chauffage domestique. Elle contribuerait au redressement des finances publiques tout en respectant l'engagement du Premier ministre de ne pas augmenter certains impôts (impôts sur le revenu et les sociétés, TVA, contributions sociales). Les autres mesures fiscales qui seraient étudiées concernent l'imposition des plus-values et du patrimoine.

**La production d'électricité de source éolienne bat de nouveaux records au RU** – selon le gestionnaire du réseau d'électricité *National Grid*, les turbines éoliennes maritimes et terrestres ont battu de nouveaux records de production d'électricité les 18 et 26 décembre, générant [40 % puis 50 % de l'électricité britannique](#) (17,3 GW) [en raison de conditions météorologiques](#) très favorables. Les centrales électriques fonctionnant au charbon et au gaz n'ont produit durant cette période qu'un cinquième de l'électricité britannique. Ce nouveau record est venu clôturer une année 2020 qui a vu [une décarbonation importante de la production d'électricité](#) avec une moyenne de 181 g CO<sub>2</sub> / kWh de janvier à novembre 2020, soit une baisse de 66 % par rapport à la moyenne de 2013 (529 g CO<sub>2</sub> / kWh). Pour mémoire, l'objectif est d'atteindre 100 g CO<sub>2</sub> / kWh d'ici à 2030. Cette baisse s'explique à la fois par la progression de la capacité installée en matière d'énergies renouvelables (éolien maritime et terrestre et, dans une moindre mesure, solaire) et par la baisse de la demande en raison de la pandémie (les énergies renouvelables ayant les coûts marginaux les plus faibles, elles sont sollicitées en priorité en cas de faible demande).

**Feu vert du Gouvernement pour le projet éolien maritime Hornsea Three** – Après plusieurs reports, le ministre de l'Economie et de l'Energie A. Sharma a donné son accord (*planning consent*) le 31 décembre au lancement du projet éolien maritime [Hornsea Three](#) (2,4 GW) porté par le groupe danois *Orsted* au large des côtes du Norfolk en Mer du Nord. Comprenant 231 turbines et s'étendant sur 696 km<sup>2</sup>, le parc produira assez d'électricité pour alimenter 2 M de foyers. Déposé en 2018, le dossier a fait l'objet d'études complémentaires pour tenir compte de contraintes environnementales qui ont notamment conduit à réduire le nombre de turbines (qui devait être de 300 initialement).

**Le Gouvernement ouvre la voie à la construction d'une mine de charbon dans la région de Cumbria** – alors qu'il en avait le pouvoir, via la procédure du « *call in* », le Gouvernement a décidé de ne pas remettre en cause la décision prise par le [Cumbria County Council](#) (Nord-ouest de l'Angleterre) d'autoriser l'ouverture d'une mine de charbon, une première depuis 30 ans. Le ministre du logement et des affaires locales, Robert Jenrick, a mis en avant la nécessité de respecter le choix fait par les autorités locales. Le porteur du projet *West Cumbria Mining* prévoit d'alimenter les industries chimiques et de l'acier britanniques et de réduire ainsi les importations de charbon à hauteur des 3 M de tonnes qui seraient extraites chaque année. Cette mine, qui représente un investissement initial de 160 M£ et devrait créer à terme 500 emplois, pourrait être exploitée jusqu'en 2049. Cette décision a été dénoncée par les associations écologistes qui considèrent qu'elle est en contradiction flagrante avec les engagements climatiques du RU.

## INDUSTRIE

**Les nouvelles immatriculations de voitures au RU se sont établies à 1,63 M en 2020, soit une baisse de 29,4 % par rapport à l'an dernier et le plus faible niveau depuis 1992** – La fédération britannique des constructeurs automobiles (SMMT) a présenté les chiffres du marché automobile pour l'année 2020 (cf. tableau ci-après), qui montrent par ailleurs une part de marché record pour les voitures électriques et les véhicules hybrides rechargeables (10,7 %).

### December

	2020	2019	% change	Mkt share -20	Mkt share -19
Diesel	15,813	33,294	-52.5%	11.9%	22.3%
MHEV diesel	5,754	3,912	47.1%	4.3%	2.6%
Petrol	58,494	92,902	-37.0%	44.1%	62.4%
MHEV petrol	13,629	3,952	244.9%	10.3%	2.7%
BEV	21,914	4,939	343.7%	16.5%	3.3%
PHEV	9,108	4,481	103.3%	6.9%	3.0%
HEV	7,970	5,517	44.5%	6.0%	3.7%
<b>TOTAL</b>	<b>132,682</b>	<b>148,997</b>	<b>-10.9%</b>		

### Year to date

	YTD 2020	YTD 2019	% change	Mkt share -20	Mkt share -19
Diesel	261,772	581,774	-55.0%	16.0%	25.2%
MHEV diesel	60,953	33,931	79.6%	3.7%	1.5%
Petrol	903,961	1,482,409	-39.0%	55.4%	64.1%
MHEV petrol	119,179	41,955	184.1%	7.3%	1.8%
BEV	108,205	37,850	185.9%	6.6%	1.6%
PHEV	66,877	34,984	91.2%	4.1%	1.5%
HEV	110,117	98,237	12.1%	6.8%	4.3%
<b>TOTAL</b>	<b>1,631,064</b>	<b>2,311,140</b>	<b>-29.4%</b>		

BEV - Battery Electric Vehicle; PHEV - Plug-in Hybrid Electric Vehicle; HEV - Hybrid Electric Vehicle, MHEV - Mild Hybrid Electric Vehicle

Un [sondage en ligne réalisé par le journal Fleet News](#) auprès de gestionnaires de flottes de véhicules montre que seulement 29 % d'entre eux approuvent le choix du Gouvernement d'avancer à 2030 l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs – 40 % des personnes interrogées ont souligné que le principal obstacle à l'utilisation de véhicules électriques était lié au manque d'infrastructure de recharge, tandis que 24 % ont mentionné l'autonomie insuffisante des véhicules, et 23 %, leur prix. L'action du Gouvernement sur le développement des infrastructures est regardée comme prioritaire par environ 60 % des gestionnaires de flottes. Un autre sondage récent de *LeasePlan UK* auprès de 502 gestionnaires de flottes montre qu'alors que 82 % d'entre eux sont intéressés par les véhicules électriques, 33 % auraient arrêté de se préparer à l'arrêt de la vente des véhicules thermiques, considérant que l'échéance décidée n'était pas crédible. La *UK Electric Fleets Coalition*, qui rassemble 5 des 6 plus importantes flottes professionnelles du pays (*Royal Mail*, *BT Group*, *Centrica*, *SSE* et *DPD*) avait appelé le Gouvernement à définir un objectif de 100 % de véhicules électriques dès 2030 et a salué sa décision. En revanche, l'association des loueurs de véhicules (*British Vehicle Rental and Leasing Association*) considère que de nombreux opérateurs ne sont pas en mesure de se procurer des véhicules électriques adaptés à leurs besoins, tandis que pour d'autres, les contraintes de coût et de recharge sont difficilement compatibles avec leur *business model*.

## TRANSPORT

**La dégradation de la situation sanitaire et le durcissement des restrictions liées à la pandémie ont fortement réduit l'utilisation des transports en commun** – Lundi 4 janvier, avant l'annonce par le Premier ministre dans la soirée d'un reconfinement de l'ensemble du pays, la fréquentation des trains représentait ainsi 18 % de celle de la même période l'année dernière, celle du métro de Londres, 19 % et celle des bus, respectivement 36 % à Londres et 29 % dans le reste du pays (alors que la fréquentation des bus était remontée à la mi-décembre à près de 60 % par rapport à l'an dernier). L'utilisation des véhicules à moteur est pour sa part nettement supérieure, soit environ 65 % par rapport à la période pré-pandémique.

**Le ministre des Transports Grant Shapps a annoncé le 8 janvier que toutes les personnes entrant au RU à compter du début de la semaine prochaine, quelle que soit leur nationalité, devront [présenter un test négatif à la Covid 19 effectué moins de 72 heures avant leur départ](#)** – Quelques exceptions sont prévues, notamment pour les chauffeurs routiers, les enfants de moins de 11 ans et les équipages. La présentation de ce test négatif ne permettra pas de déroger à l'obligation d'isolement de 10 jours pour les personnes en provenance de pays ne faisant pas partie de la liste des pays « sûrs » (cette période pouvant toujours être réduite en cas de test négatif effectué après au moins 5 jours d'isolement sur le sol britannique).

**La compagnie low cost *Ryanair* prévoit de transporter moins de 1,25 M de passagers en janvier et annonce une réduction significative de son programme de vols depuis et vers le RU à compter du 21 janvier** – Face aux nouvelles restrictions mises en place cette semaine en Irlande, au RU et dans le reste de l'UE, *Ryanair* va « réduire significativement » ses vols à partir du jeudi 21 janvier et annonce « peu, voire aucun, vol opéré vers/depuis l'Irlande ou le Royaume-Uni à partir de la fin janvier », jusqu'à ce que les restrictions de voyage soient levées. *Ryanair* projette de transporter 500 000 passagers par mois en février et mars et a réduit ses prévisions de transport de passagers dans le monde en 2021 de 35 M à 26-30 M, compte tenu des développements récents de la pandémie.

**Plusieurs compagnies aériennes modifient les droits de vote de leurs actionnaires britanniques pour préserver leurs autorisations de vols intra-européens** – *Ryanair* et *Wizz Air* ont indiqué qu'en conséquence de la sortie du RU de l'UE, leurs actionnaires non communautaires pourraient être privés des droits de vote associés à leurs actions. Cette décision vise à permettre à

ces compagnies de conserver leurs droits à effectuer des vols commerciaux au sein de l'UE, que les règles européennes réservent aux compagnies contrôlées par des ressortissants de l'UE et de quelques pays avec lesquels des accords ont été conclus (Suisse, Norvège, Islande, Lichtenstein). Des analystes considèrent que le groupe *IAG* (propriétaire de *BA*, *Iberia* et *Aer Lingus*), dont la part des actionnaires européens n'est pas connue, mais dont *Qatar Airways* contrôle plus de 25 %, pourrait également faire face à une problématique similaire, tandis qu'*Easyjet* a déjà indiqué qu'il se réservait le droit de suspendre les droits de vote de certains de ses actionnaires pour garantir une majorité de droits de vote européens.



**Copyright** – tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du service économique régional de Londres (adresser les demandes à : [londres@dgtresor.gouv.fr](mailto: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 rédigée par Gautier HOUEL et Stanislas GODEFROY.