



ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, transport

SOMMAIRE

Fait Marquant

- Le Gouvernement publie le rapport Dasgupta sur l'économie de la biodiversité

Climat & énergie

- Le *Climate Change Committee* critique l'ouverture de la mine de charbon dans le nord de l'Angleterre
- Le *Labour* demande l'interdiction du torchage de gaz en Mer du Nord
- Les compagnies pétrolières subissent des pertes historiques

Environnement

- Le *Public Accounts Committee* juge lents les progrès réalisés dans le domaine de la protection de l'environnement

Industrie

- Les PME du secteur manufacturier sont très perturbées par le Brexit et la Covid-19

Transport

- Le Ministre des Transports estime que le sauvetage d'*Eurostar* dépendra avant tout de la France
- Le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques serait beaucoup trop lent
- Le Gouvernement prolonge jusqu'à l'été la suspension des règles sur l'attribution des créneaux aéroportuaires
- *Ryanair* anticipe une forte reprise du trafic aérien à l'été

FAIT MARQUANT

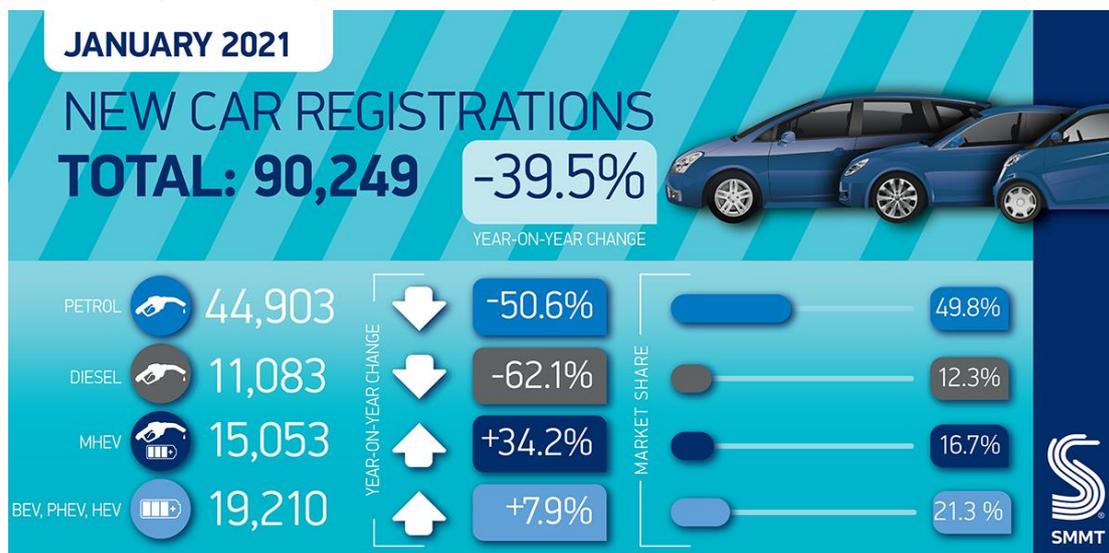
Le Gouvernement publie le rapport Dasgupta sur l'économie de la biodiversité – A l'occasion d'un évènement en ligne organisé par la [Royal Society](#) rassemblant le Premier ministre britannique, le Prince de Galles et le ministre de l'Environnement, le professeur d'économie [Partha Dasgupta](#) a présenté les conclusions de son rapport « [The Economics of Biodiversity](#) » qui propose un nouveau paradigme économique visant à réconcilier croissance économique et protection de la biodiversité.

Mandaté en 2019 par l'ancien Chancelier de l'Echiquier Philip Hammond, M. Dasgupta a travaillé durant deux ans aux côtés d'un groupe d'experts à la réalisation d'un rapport dont la principale conclusion est de considérer la nature comme un actif (*asset*) et de le protéger en l'intégrant à toutes les décisions économiques. Le rapport indique que la perte de biodiversité serait la conséquence d'une quasi absence de prise en compte (*blindspot*) de la nature dans la pensée économique. Le rapport indique également que les gouvernements et les marchés ont totalement failli à prévenir et limiter les externalités négatives d'un modèle de développement économique basé sur une croissance toujours plus importante du PIB (« *loss of nature is not simply a market failure: it is a broader institutional failure too* »).

Le rapport Dasgupta propose ainsi d'abandonner le PIB comme seul outil de mesure de la réussite économique au profit de nouveaux instruments prenant en compte les actifs liés à la nature. Le succès de toute croissance durable reposerait ainsi sur une adaptation beaucoup plus grande de la demande en biens naturels (nourriture, eau, air, etc..) à l'offre existante et passerait par une meilleure intégration du « capital naturel » dans les systèmes nationaux de comptabilité. Le rapport souligne également la nécessité d'investir dans les solutions fondées sur la nature, sa préservation étant bien moins coûteuse que sa restauration selon M. Dasgupta. Ce dernier plaide également pour que le système éducatif britannique sensibilise davantage les générations à venir sur ses bienfaits. Si la plupart des ONG comme *WWF UK* ont bien accueilli ce rapport, certaines voix se sont élevées sur le fait que la « monétisation » de la nature dans une logique capitaliste risquait à terme d'encourager toujours plus son exploitation. Le Gouvernement qui a promis le mois dernier de consacrer 3 Md£ à la protection de la biodiversité a indiqué qu'il allait se saisir de ce rapport et y apporter une réponse dans les mois à venir.

GRAPHIQUE DE LA SEMAINE

Les immatriculations de véhicules en janvier 2021 sont les plus faibles enregistrées au Royaume-Uni depuis 1970 (source : fédération britannique du secteur automobile, SMMT).



Le Climate Change Committee critique l'ouverture de la mine de charbon dans le nord de l'Angleterre – le CCC (organe indépendant chargé de conseiller le Gouvernement sur la politique climatique britannique) s'est à son tour saisi du [projet d'ouverture](#) d'une mine de charbon en Cumbria. Le Président du comité Lord Deben a écrit une [lettre ouverte](#) adressée à Robert Jenrick, ministre du Logement, des Communautés et Affaires rurales, qui ne s'est pas opposé au projet porté par une autorité locale, pour indiquer que s'il comprenait la décision du ministre au regard de la création d'emplois à venir, celle-ci n'était pas sans conséquences. La mine profonde qui servira à extraire du coke pour la production d'acier devrait rejeter 0,4 M de tonnes de CO₂ par an, soit l'équivalent des émissions de l'ensemble des mines encore en activité au RU d'ici à 2050. Lord Deben rappelle également que si la mine fait l'objet d'un permis d'extraction jusqu'en 2049, celle-ci pourrait devenir inopérante dès 2035. Le CCC a en effet rappelé en décembre 2020 dans son sixième budget carbone, qui fixe un plafond d'émissions pour la période 2033-2037, que le RU devra arrêter toute consommation de coke dans la production d'acier après 2035 si cette dernière n'est pas accompagnée d'un système de capture et de stockage du carbone. La production d'acier pourrait se réaliser à cette date en recourant à l'hydrogène et à la technologie des arcs électriques notamment dans les fours (*electric arc furnace technology*). Contrairement à ce qui avait été rapporté dans un premier temps par le gouvernement britannique, 85 % de la production de cette mine serait exporté, notamment en Europe. Lord Deben a également appelé R. Jenrick à intervenir pour que le RU interdise toute nouvelle ouverture de mine de charbon à l'avenir et fasse en sorte que les autorités locales se saisissent davantage des questions liées au changement climatique dans leur règles d'autorisation et de planification. James Hansen, scientifique américain renommé dans le domaine du climat a également appelé Boris Johnson, dans [une lettre ouverte](#), à renoncer au projet d'ouverture de la mine.

Le Labour demande l'interdiction du torchage de gaz en Mer du Nord – l'opposition travailliste a appelé le Gouvernement à interdire tout [torchage](#) (brûlage de gaz) par les compagnies pétrolières et gazières opérant en mer du Nord, hormis dans de très rares exceptions liées principalement à des questions de sécurité sur les plateformes. Cette demande fait suite à la publication d'un rapport de la branche d'investigation de *Greenpeace UK* ([Unearthed](#)) indiquant que les émissions annuelles de CO₂ liées au torchage (environ 4 M de tonnes) équivalaient aux émissions annuelles d'une centrale à charbon (pour rappel, le Gouvernement s'est engagé à fermer les dernières centrales à charbon en 2025 au plus tard). Le rapport pointe nommément pour la première fois les compagnies pétrolières et estime que la *joint-venture* entre *Repsol* et *Sinopec*, *Total* et *Royal Dutch Shell* sont celles qui ont eu le plus recours au torchage. Un rapport du régulateur *UK Oil and Gas Authority* avait pointé en 2020 que seul 10 % du gaz torché l'avait été pour des raisons de sécurité. Si les compagnies ont toutes indiqué avoir réduit le volume de gaz torché, le ministre du cabinet fantôme de l'Economie et de l'Energie, Ed Miliband, estime que cette pratique qui perdure affaiblit la crédibilité de la Présidence britannique en amont de la COP 26. L'accord de secteur (*North Sea Transition Deal*) portant sur la transition bas carbone des compagnies pétrolières et gazières en mer du Nord, qui devrait être publié prochainement, pourrait prévoir un encadrement réglementaire plus strict de cette pratique d'ici à 2030.

Les compagnies pétrolières subissent des pertes historiques – plusieurs compagnies pétrolières comme *ExxonMobil*, *Royal Dutch Shell* et [BP](#) ont publié cette semaine leurs résultats annuels pour 2020, historiquement mauvais en raison de la baisse de la consommation d'hydrocarbures due à la pandémie. Alors que [Shell](#) a subi une perte nette de 21,7 Md£ en 2020, *BP* a enregistré pour la première fois en 10 ans des pertes à hauteur de 13,31 Md£, après avoir réalisé 10 Md£ de bénéfices en 2019. Si *BP* anticipe un rebond de la demande de pétrole pour 2021, les ventes de carburant et les marges du groupe devraient rester contenues en raison de la reprise très progressive de l'activité économique. Le nouveau président Bernard Looney, qui a pour ambition de faire de *BP* une entreprise neutre en carbone d'ici à 2050, s'est engagé à transformer en profondeur la compagnie (vente d'actifs

à hauteur de 25 Md£, baisse drastique des dépenses de capital, gel des activités d'exploration, réduction massive des dépenses courantes).

ENVIRONNEMENT

Le *Public Accounts Committee* juge lents les progrès réalisés dans le domaine de la protection de l'environnement – le *Public Accounts Committee*, commission parlementaire de la chambre des Communes chargée de contrôler l'efficacité et l'efficience des dépenses publiques, a jugé dans un récent [rapport](#) que malgré les promesses des gouvernements conservateurs depuis 10 ans visant à améliorer l'environnement en l'espace d'une génération, les progrès réalisés en matière de qualité de l'air, de l'eau et de la perte de biodiversité étaient trop lents. Le rapport indique également que le plan à 25 ans pour l'environnement adopté en janvier 2018, qui fixe le cadre stratégique d'action du Gouvernement en matière d'environnement, manque d'objectifs intermédiaires et de long terme alors que l'*Environment Bill*, qui doit fixer de nouvelles cibles, a vu son adoption parlementaire retardée. Le rapport indique également que le ministère de l'Environnement (Defra) ne pesait pas assez dans les discussions interministérielles sur ces questions, en plus de sa faible capacité à demander des comptes aux autres ministères. Le manque de *leadership* du Gouvernement sur ces questions et la faible prise en compte des impacts environnementaux dans les dépenses publiques ont également été soulignés par la présidente travailliste de la Commission, Meg Hillier. Alors que le Gouvernement a annoncé dans son dernier budget 1 Md£ supplémentaire pour le Defra, le comité s'interroge sur le fait de savoir s'il s'agit bien de crédits nouveaux.

INDUSTRIE

Les PME du secteur manufacturier sont très perturbées par le Brexit et la Covid-19 – Une [enquête](#) publiée par *Make UK* a révélé que 60 % des fabricants (et particulièrement, les PME) auraient subi des perturbations dues à l'augmentation des formalités administratives (*red tape*) pour le transport de leurs marchandises à l'entrée et à la sortie de l'UE, en dépit de leur préparation à la fin de la période de transition. En janvier, selon le dernier [PMI](#) (*purchasing managers index*), la croissance du secteur manufacturier a ralenti à son niveau le plus bas en trois mois, en raison des effets cumulés du Brexit, de la Covid-19 et de la baisse des commandes destinées à l'exportation, touchant particulièrement les biens de consommation. Le secteur aurait en outre enregistré les plus longs délais d'approvisionnement de ces 30 dernières années – à l'exception d'avril 2020 –, avec des retards particulièrement importants dans les ports (voir infra). En raison de ces retards et des pénuries de matières premières, la hausse des coûts d'intrants (*input costs*) aurait été la plus forte enregistrée depuis quatre ans et les clients auraient donc été confrontés à l'augmentation la plus importante des prix de vente depuis 28 mois.



TRANSPORT

Le Ministre des Transports estime que le sauvetage d'*Eurostar* dépendra avant tout de la France

– Le Ministre des Transports, Grant Shapps, a [annoncé](#) ce mercredi devant la commission des transports du Parlement qu'il ne revenait pas au Royaume-Uni de sauver *Eurostar* (« *[it is] not primarily for us to do that* »), et que la responsabilité du sauvetage de la compagnie ferroviaire incombait avant tout à la France. S'il a indiqué que le Gouvernement chercherait à se rendre « utile », le Ministre a rappelé que ce dernier n'avait plus aucune participation dans la société (« *we'll look to be helpful but we don't actually own this company* »). Si le siège social d'*Eurostar* se trouve à Londres, le Gouvernement britannique a en effet vendu l'intégralité de ses parts dans le capital de la société en 2015 et celle-ci est désormais détenue à majorité par la SNCF, dont le capital est détenu par l'Etat français. S'il s'est dit préoccupé par le risque que ferait peser la faillite d'*Eurostar* sur « 3 000 emplois britanniques », Grant Shapps a cependant indiqué que ni l'infrastructure ni le tunnel ne disparaîtraient et qu'une autre entreprise pourrait exploiter la ligne transmanche si cela venait à arriver.

Le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques serait beaucoup trop lent –

Selon [un rapport](#) du *think tank Policy Exchange*, le Royaume-Uni devrait installer 5 fois plus de bornes de recharge chaque année pour relever le défi posé par [l'interdiction](#) de la vente de nouveaux véhicules thermiques à horizon 2030. Le pays devrait disposer de 400 000 bornes de recharge d'ici à 2030, contre 35 000 aujourd'hui, et donc, installer d'ici là 35 000 nouveaux points de recharge par an en moyenne, contre 7 000 par an actuellement. Le rapport alerte en outre sur le fait que certaines parties du pays, notamment le nord-ouest de l'Angleterre, le Yorkshire et l'Irlande du Nord, risquent être laissées pour compte en cas de déploiement inégal des points de charge sur le territoire, ce qui irait à l'encontre du nivellement par le haut (*levelling up*) souhaité par le Gouvernement. Pour parvenir à un déploiement équilibré et efficace, *Policy Exchange* recommande au Gouvernement de passer par des opérateurs privés pour l'installation de bornes dans les zones peu équipées – en attribuant les marchés par enchères – et de financer des équipes dédiées au sein des autorités locales. La publication de ce rapport coïncide avec [l'annonce](#) par le Gouvernement d'un financement supplémentaire de 20 M£ destiné aux autorités locales, visant à installer environ 4 000 nouvelles bornes publiques d'ici à 2022.

Le Gouvernement prolonge jusqu'à l'été la suspension des règles sur l'attribution des créneaux aéroportuaires

– Le Gouvernement vient d'[étendre la suspension](#) – mise en place par l'UE en [mars](#) dernier – de la règle sur les créneaux aéroportuaires (« *slots* »), qui oblige les compagnies aériennes à utiliser au moins 80 % des créneaux horaires qui leur sont attribués dans les aéroports, faute de quoi

elles perdent leurs droits. Avec la pandémie et l'effondrement du trafic aérien, certaines compagnies ont été conduites l'an passé à effectuer des [vols à vide](#) afin de préserver ces créneaux rares et coûteux, une hérésie du point de vue économique et écologique, selon le Ministre des Transports [Grant Shapps](#). Si certaines compagnies aériennes britanniques comme *British Airways*, *EasyJet* ou *Virgin Atlantic* devraient accueillir cette annonce avec soulagement, les compagnies *low cost* comme [Ryanair](#), [Wizz Air](#), ou [JetBlue Airways](#) critiquent la suspension de cette règle. Elles souhaitent en effet profiter de la période pour renforcer leurs liaisons aériennes et affirment que les dérogations faussent la concurrence. La décision est également un coup dur pour l'aéroport de [Gatwick](#), particulièrement touché par la pandémie, et qui a vu certaines compagnies aériennes déplacer leurs activités restantes à Heathrow. Avec le Brexit, le Royaume-Uni fixe désormais ses propres règles sur les créneaux aéroportuaires, qui diffèrent des [nouvelles propositions de l'UE](#) en la matière.

Ryanair anticipe une forte reprise du trafic aérien à l'été – Le directeur général de *Ryanair*, Michael O'Leary, a déclaré dans une [interview](#) à la *BBC* qu'il s'attendait à une « forte reprise » du trafic aérien cet été (voir infra), notamment favorisée par les départs en vacances des familles britanniques vers les pays du sud de l'Europe. Il a cependant averti que la reprise dépendrait du succès du programme de vaccination européen, jugé « à la traîne » par rapport à celui du Royaume-Uni. Selon une étude menée par [Davy Research](#), le déploiement des vaccins serait en effet la clé d'une reprise estivale du trafic aérien. En raison de la pandémie, *Ryanair* prévoirait des pertes à hauteur de 850 à 950 M€ pour l'exercice 2021 et aurait réduit son programme de vols jusqu'à l'automne, au même titre que d'autres compagnies, comme [EasyJet](#) (cf. veille n°4). Toutefois, *Ryanair* disposerait de 3,5 Md€ de liquidités jusqu'à la fin décembre et son dirigeant se dit confiant dans la capacité de la compagnie à étendre ses parts de marché au moment de la reprise du trafic.



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 Margot BLOCH et relue par Stanislas GODEFROY.