

BRÈVES SECTORIELLES

Royaume-Uni

Une publication du SER de Londres
Période du 27 juin au 11 juillet 2025

Faits marquants

Le Président de la République en visite d'État au Royaume-Uni du 8 au 10 juillet

A l'invitation de Leurs Majestés le Roi Charles III et la Reine Camilla, le Président de la République et Madame Brigitte Macron se sont rendus en visite d'État au Royaume-Uni du 8 au 10 juillet 2025. Cette visite d'État était la première d'un dirigeant de l'Union européenne depuis le Brexit. Elle fait suite à la visite d'État de Leurs Majestés en France en septembre 2023.

Le Président de la République était accompagné de Jean-Noël Barrot, ministre des affaires étrangères, Sébastien Lecornu, ministre de la défense, Bruno Retailleau, ministre de l'intérieur, Rachida Dati, ministre de la culture, Eric Lombard, ministre de l'économie, des finances, de la souveraineté industrielle et numérique, Marc Ferracci, ministre de l'industrie et de l'énergie, Clara Chappaz, ministre déléguée chargée de l'intelligence artificielle et du numérique.

Cette visite avait pour objectif de consolider la relation bilatérale autour d'enjeux clés partagés tels que la défense et la sécurité, l'énergie, la culture, le spatial, l'intelligence artificielle et les échanges économiques. L'ensemble des thèmes était à l'ordre du jour du 37ème sommet bilatéral, deux ans après le dernier organisé à Paris en mars 2023.

Dans ce dernier domaine, on peut notamment retenir un investissement d'1,1 Md£ dans le projet de centrale nucléaire de Sizewell C, une participation de l'Etat britannique à la levée de capital d'Eutelsat, l'approfondissement des échanges sur nos stratégies industrielles respectives, un soutien à la croissance du trafic ferroviaire entre le Royaume-Uni et la France ainsi que des feuilles de route pour notre coopération technique dans les transports et l'énergie. La coopération dans le domaine militaire inclut également un renforcement de notre coopération capacité afin de consolider nos bases industrielles et technologiques de défense.

Energie-climat

EDF confirme sa participation dans Sizewell C, à hauteur de 12,5 % du capital

EDF a annoncé ce 8 juillet 2025 sa participation dans le projet de centrale nucléaire Sizewell C à hauteur de 12,5 %. La participation du gouvernement britannique s'élève désormais à 47,5 %, le reste devant être réparti entre le fonds canadien Brookfield Asset Management (25 %) et le fournisseur d'énergie britannique Centrica (15 %).

Le coût du projet, initialement estimé à 22 Md£, pourrait atteindre 40 Md£. EDF a indiqué que sa contribution totale atteindra au maximum 1,1 Md£, dont 600 m£ déjà investis. Bpifrance a par ailleurs donné son accord pour garantir 5 Md£ de dette du projet.

Cette décision intervient un mois après l'annonce par le gouvernement britannique d'un financement public de 14,2 Md£ dans le cadre de la *Spending Review* (dont 11,5 Md£ nouveaux, les 2,7 Md£ restant ayant déjà été annoncés par le gouvernement lors du budget d'automne dernier). Ce budget sera revu après la décision finale d'investissement du gouvernement britannique, désormais attendue cet été.

Les deux réacteurs de Sizewell C alimenteront environ 6 millions de foyers britanniques, et leur construction soutiendra 10 000 emplois.

L'option de la tarification zonale du marché de l'électricité écartée

Le gouvernement a confirmé, dans sa mise à jour estivale 2025 du programme [REMA](#) (*Review of Electricity Market Arrangements*), qu'il ne mettra pas en place un système de tarification zonale de l'électricité. Les partisans de la tarification zonale défendaient cette réforme au nom d'une meilleure orientation des projets d'investissement en fonction des équilibres offre-demande régionaux, qui aurait réduit *in fine* les coûts du système électrique du fait d'un moindre besoin de développement des réseaux. A l'inverse, les défenseurs du système actuel fondé sur un prix national unique jugeaient qu'une telle réforme aurait créé de l'incertitude et gelé les projets d'investissement dans l'énergie dans les deux prochaines années.

Pour autant, le gouvernement ne renonce pas à une réforme en profondeur, introduisant un ambitieux paquet de mesures baptisé « *Reformed National Pricing* ». Ce nouveau cadre vise à améliorer l'efficacité opérationnelle du système électrique, renforcer les signaux d'investissement locatifs, et à s'aligner avec les objectifs climatiques. Son élément central est le *Strategic Spatial Energy Plan* (SSEP), prévu pour 2026, qui cartographiera les lieux et types

d'infrastructures énergétiques prioritaires pour atteindre les objectifs de neutralité carbone. Ce plan sera articulé avec d'autres leviers tels que les réformes du régime de raccordement, des redevances de réseau (TNUoS) ou d'octroi des autorisations d'utilisation des fonds marins.

L'ensemble de ces mesures doit permettre une meilleure anticipation des besoins, une optimisation géographique des investissements, une réduction des coûts pour les consommateurs, et une accélération du déploiement des énergies renouvelables.

Le gouvernement devrait lancer dans les prochains jours la 7^{ème} campagne d'allocation des *Contract for Difference* (CfD), principal mécanisme de soutien public à l'investissement dans les énergies renouvelables.

Le Royaume-Uni déploie une feuille de route ambitieuse pour tripler la capacité solaire d'ici 2030

Le gouvernement a également publié ce 30 juin 2025 une [feuille de route](#) solaire ambitieuse pour atteindre l'objectif de tripler la capacité installée d'ici 2030. Actuellement autour de 18 GW, cette capacité devrait atteindre entre 45 et 47 GW selon les ambitions fixées dans le *Clean Power Action Plan*, voire 54-57 GW grâce au déploiement massif de panneaux photovoltaïques sur les toitures. Il est estimé que cela nécessiterait d'équiper 0,4 % du foncier national de projets photovoltaïques.

Le plan détaille les actions concrètes à mener, les principales étant l'équipement massifs des toitures de bâtiments privés et publics (200 écoles et autant d'hôpitaux), la simplification des procédures de raccordement, la transparence de la chaîne d'approvisionnement, l'augmentation des offres de formation, ou encore la relève du critère d'entrée dans la procédure *Nationally Significant Infrastructure Planning* (NSIP) de 50 MW à 100 MW auparavant.

L'éolien terrestre peine à redémarrer en Angleterre malgré la levée du moratoire

Un an après la levée du moratoire *de facto* sur l'éolien terrestre en Angleterre qui était en vigueur depuis 2015, le nombre de projets reste encore modeste. Depuis juillet 2024, seules quatorze demandes de permis ont été déposées, toutes pour de petites installations d'une seule turbine, totalisant environ 9 MW. Aucun projet de grande envergure n'a encore été soumis, malgré l'objectif national de presque doubler la capacité éolienne terrestre d'ici 2030, de 16 à 27-29 GW. Le potentiel de développement reste largement concentré en Écosse, au pays de Galles et en Irlande du Nord, où 528 projets, représentant 17,6 GW au total, sont en cours de développement.

Le gouvernement a publié le 4 juillet 2025 la première [stratégie](#) nationale pour relancer la filière, comprenant 42 mesures visant notamment à simplifier les procédures, mieux intégrer les projets au niveau local et lever les contraintes liées aux radars militaires. Cette stratégie prévoit aussi un soutien financier accru aux communautés

rurales environnantes, à hauteur de 70 m£/an. La mise en œuvre des mesures sera supervisée par le nouvel *Onshore Wind Council*.

Industrie

La France et le Royaume-Uni annoncent un partenariat sur la stratégie industrielle

La France et le Royaume-Uni ont [annoncé](#), à l'occasion du sommet bilatéral du 10 juillet, un partenariat sur la stratégie industrielle. Dans une déclaration d'intention commune, les ministres en charge de l'Économie, des Finances et de l'Industrie des deux pays (Rachel Reeves et Jonathan Reynolds pour le R-U ; Éric Lombard et Marc Ferracci pour la France) s'engagent à initier une coopération entre le conseil national de l'industrie français et l'*Industrial Strategy Council* britannique et à renforcer la coopération bilatérale sur la sécurisation des chaînes d'approvisionnement et les minerais critiques. Ils annoncent également l'élaboration d'une feuille de route conjointe sur la capture et le stockage de CO₂.

La production de l'Eurofighter Typhoon prend fin au Royaume-Uni

L'usine de BAE Systems à Warton (Lancashire), qui assemble l'Eurofighter Typhoon, a finalisé l'assemblage du dernier appareil restant à livrer—commandé par le Qatar. En l'absence de nouvelles commandes et si les clients de l'Eurofighter Typhoon n'exercent pas leurs options d'achat restantes, la production britannique de l'appareil prendra fin, occasionnant une incertitude sur la capacité du pays à conserver les compétences industrielles qui lui seront nécessaires pour la production de la prochaine génération d'avions de combat. Pour rappel, le R-U est le seul pays du consortium Eurofighter qui n'a pas placé de nouvelles commandes de Typhoon depuis 2009.

Le *National Wealth Fund* soutient un projet de capture et stockage de CO₂ à hauteur de 29M£

Le gouvernement a annoncé que le *National Wealth Fund*, banque publique d'investissement destinée à soutenir les priorités de politique économique du gouvernement, avait accordé un soutien en fonds propres de 29 M£ à un projet de capture et stockage de CO₂ dans le Peak District (Nord de l'Angleterre). Le projet doit permettre de décarboner la production de ciment et de calcaire du Peak Cluster (qui compte notamment des usines d'Holcim et Tarmac) en capturant leurs émissions de CO₂ et en les acheminant vers un point de stockage permanent dans la mer d'Irlande. Les entreprises bénéficiaires du projet y ont investi 31M£ aux côtés du *National Wealth Fund*.

Le projet HS1 jugé peu rentable par un rapport gouvernemental britannique

Un [rapport](#) publié le 26 juin 2025 (après deux ans de confidentialité) conclut que la ligne ferroviaire à grande vitesse HS1 reliant Londres à l'entrée du tunnel sous la Manche, a représenté un « mauvais rapport qualité-prix ». Réalisée par le cabinet Steer Consulting à la demande du gouvernement, l'étude met en cause le manque d'effets économiques positifs dans le sud-est de l'Angleterre, alors que la ligne avait initialement été présentée comme un levier de régénération économique.

Si HS1 a contribué à l'augmentation de la population dans des villes comme Ashford ou Canterbury (avec un accroissement des déplacements domicile-travail vers Londres), les indicateurs économiques locaux n'auraient pas progressé davantage que dans d'autres zones non desservies par la ligne. Le rapport souligne également que le nombre de passagers internationaux a été inférieur aux prévisions et que la ligne n'est pas exploitée en pleine capacité.

Ce constat intervient dans un contexte délicat pour le gouvernement britannique, alors que le projet HS2 (censé relier Londres à Birmingham) accumule les retards et les surcoûts. Le coût de HS2 est désormais estimé à plus de 80 Md£, sans qu'un plan clair ne soit établi pour le tronçon final jusqu'à la gare d'Euston, à Londres.

Le *Department for Transport* conteste certaines conclusions de l'étude, en invoquant des « limites méthodologiques », notamment l'absence de prise en compte des effets de rénovation urbaine à Londres ou des retombées économiques de long terme.

L'aéroport d'Heathrow souhaite augmenter ses redevances de 17 % pour financer son extension

L'aéroport d'Heathrow a demandé au régulateur britannique d'autoriser une augmentation de 17% des redevances pesant sur les compagnies aériennes sur la période 2027-2031. Cette augmentation permettrait de financer un projet d'extension qui permettrait d'augmenter la capacité de l'aéroport d'environ 10 M de passagers par an (pour la porter à 92 M contre environ 83 M aujourd'hui). Le projet de troisième piste, qui n'a pas encore été formellement présenté, serait financé par d'autres mécanismes. Pour rappel, les redevances aéroportuaires d'Heathrow font régulièrement l'objet de litiges avec les compagnies—dont un qui avait conduit le régulateur à demander une réduction des redevances en 2024. IAG, propriétaire de British Airways, a d'ores et déjà indiqué que « l'augmentation proposée était d'autant plus excessive qu'Heathrow est déjà l'aéroport le plus cher au monde ».

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations :

www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Service économique régional de Londres

pierre.chabrol@dgtresor.gouv.fr, karine.maillard@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : SER de Londres, Tiédel Sow (Transports, Industrie) Jérémy Mast (Energie, Environnement, Climat), Apolline Delagrangue, revue par Karine Maillard

Abonnez-vous : londres@dgtresor.gouv.fr