

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

climat, énergie, environnement, transports, industries

SOMMAIRE

Fait marquant

- La Covid-19 exacerbe les tensions au sein de l'Union britannique

Energie et climat

- Theresa May se serait vue proposer un rôle important dans l'organisation de la COP 26
- La mise en place d'un nouveau système de taxation carbone ferait l'objet de divergences au sein du gouvernement britannique

Environnement

- Les fédérations des industries chimiques alertent sur les risques d'un *no-deal* et d'une divergence réglementaire issue de la nouvelle stratégie européenne
- La banque publique *Scottish National Investment Bank (SNIB)* se concentrera notamment sur la transition bas carbone

Transports

- Le coût prévisionnel de la ligne ferroviaire à grande vitesse *HS2* est revu à la hausse de 800 M£
- Afin de préparer la fin de la période de transition, le Gouvernement britannique a conclu des contrats d'achat de capacité avec quatre armateurs

Industries

- Entre juin et août 2020, la production manufacturière britannique a diminué de plus de 11 % par rapport à la même période en 2019
- Selon la BBC, l'UE aurait rejeté la demande du RU relative aux exportations de véhicules électriques

FAIT MARQUANT

La Covid-19 exacerbe les tensions au sein de l'Union britannique – Actuellement, les habitants de 17 zones du Pays de Galles sont soumis à un confinement local impliquant des restrictions de déplacements –tandis que ceux d'Angleterre peuvent circuler librement, notamment vers le Pays de

Galles. Toutefois, à partir du 16 octobre à 18h, le Pays de Galles va interdire aux voyageurs en provenance des « zones à risque » du Royaume-Uni de se rendre sur ses terres. Après avoir demandé à plusieurs reprises au Premier ministre Boris Johnson d'interdire les déplacements sur le territoire national des résidents de zones anglaises dont les taux de contamination sont élevés – et après s'être heurté à son refus –, le Premier ministre du Pays de Galles, Mark Drakeford, a annoncé qu'il prendrait « toutes les mesures nécessaires pour contenir la propagation du virus au Pays de Galles. (...) Or, les données suggèrent que la Covid se déplace d'est en ouest à travers le RU ». Aussi, les personnes en provenance de certaines régions d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande du Nord (le périmètre précis de ces zones n'a pas encore été annoncé) ne seront plus autorisées à se rendre au Pays de Galles.

La Première ministre écossaise Nicola Sturgeon a déclaré qu'elle soutenait pleinement la décision de M. Drakeford et qu'elle solliciterait urgemment un entretien avec Boris Johnson pour trouver un « accord raisonnable » relatif aux limitations de déplacements entre les quatre Nations. Le gouvernement britannique s'est pour sa part prononcé en faveur d'une simple « invitation à éviter les déplacements non essentiels », plutôt que pour une interdiction (« Nous sommes un seul et même pays, les individus doivent faire preuve de bon sens » avait déclaré Boris Johnson début octobre).

M. Drakeford a déclaré au Parlement gallois qu'il avait écrit à Boris Johnson pour l'informer de la mise en œuvre des restrictions de déplacements, ce à quoi un porte-parole du *10 Downing Street* a réagi en rappelant « n'y a[va]it pas de frontières physiques entre le Pays de Galles et l'Angleterre ». Les forces de police du Pays de Galles étudient la manière de faire respecter cette interdiction en pratique, mais il n'est pas prévu de mettre en place des points de contrôle ou des barrages routiers à la frontière.

Si *Plaid Cymru*, le parti nationaliste gallois, semble soutenir les restrictions annoncées, le parti conservateur du Pays de Galles estime pour sa part que « l'obsession malsaine » du gouvernement gallois « d'interdire les anglais va à l'encontre de toute preuve [scientifique] ». M. Drakeford a souligné que la mesure ne traduisait aucun sentiment « anti-anglais », mais Mark Reckless, chef du Parti pour le *Brexit* au sein du Parlement gallois, a affirmé que le Pays de Galles marchait « tel un somnambule vers l'indépendance ».

Mercredi, *Public Health Wales* a enregistré 946 nouveaux cas de coronavirus – le plus important recensement quotidien de cas positifs au Pays de Galles depuis le début de l'épidémie. Plus de 700 patients atteints de Covid sont pris en charge dans les hôpitaux gallois, soit 49 % de plus que la semaine dernière et le nombre le plus élevé depuis fin juin.

CHIFFRE DE LA SEMAINE

42 000 – il s'agit du nombre d'emplois que pourrait créer l'agence de crédit export (UKEF) au RU d'ici à 2035 si elle arrêta de financer tout projet d'énergie fossile pour se concentrer sur les projets d'énergie renouvelable selon un [rapport du cabinet de conseil Vivid Economics](#)

ENERGIE ET CLIMAT

Theresa May se serait vue proposer un rôle important dans l'organisation de la COP 26 – selon plusieurs journaux, Boris Johnson aurait proposé à l'ancienne Première ministre de diriger (*head up*) la COP 26 prévue à Glasgow en novembre 2021 sans que l'on sache quel serait exactement son rôle aux côtés du Président britannique de la COP 26 Alok Sharma, dont l'absence de visibilité a été soulignée ces dernières semaines dans la presse britannique. Mme May, qui avait été à l'origine de l'adoption dans la loi de l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, juste avant son départ de *Downing Street*, n'aurait pas encore fait part de ses intentions. L'attribution d'un rôle pour Mme May serait également une réponse du gouvernement aux critiques qui dénonçaient l'absence de femmes dans l'équipe en charge de la COP 26.

La mise en place d'un nouveau système de taxation carbone ferait l'objet de divergences au sein du gouvernement britannique – alors que le RU doit quitter le marché carbone EU-ETS et adopter son propre système de taxation des émissions de carbone, des vues divergentes s'exprimeraient au sein même du gouvernement s'agissant de la définition de ce nouveau système. Tandis que le ministre des Finances Rishi Sunak serait favorable à la mise en place d'une taxe carbone large à l'assiette étendue à un grand nombre de secteurs (chauffage domestique, agriculture, etc.), le ministre de l'Economie, de l'Energie et de la Stratégie industrielle Alok Sharma préférerait la mise en place d'un marché proche du système EU ETS actuel. La décision du Premier ministre devrait intervenir d'ici le sommet du 12 décembre sur l'action climatique célébrant les 5 ans de l'Accord de Paris, lors duquel il pourrait dévoiler de nouvelles cibles de baisse d'émissions carbone d'ici à 2030. Les industriels appellent de leur côté le gouvernement à préciser au plus vite ce que sera le nouveau système au 1^{er} janvier 2021 et s'il y aura un couplage entre les marchés EU ETS et UK ETS qui fait partie des négociations en cours entre l'UE et le RU (le couplage des marchés carbone permettrait aux entreprises britanniques les plus polluantes de participer au marché européen des droits d'émission et de bénéficier des mêmes conditions de concurrence que les entreprises européennes). Les principaux émetteurs britanniques seraient favorables à un marché UK ETS, étant déjà familiers avec son fonctionnement et parce que le coût de la tonne de CO₂ serait moindre, au moins dans un premier temps, par rapport à un système basé sur une taxe alignée sur l'objectif d'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050 (soit près de 50 £ la tonne de CO₂ dès 2020). Le plafond d'émissions dans le marché UK ETS serait fixé en prenant en compte un niveau d'activité économique normal, ce qui devrait entraîner une baisse du prix de la tonne de CO₂, qui pourrait ainsi s'échanger autour de 15 £ sur le futur marché UK ETS contre 21 £ actuellement sur le marché européen. Un modèle hybride pourrait également être mis en place afin de faciliter la gestion de la transition pour les entreprises, couplant un marché carbone britannique domestique et une taxe qui serait mis en place ensuite.

ENVIRONNEMENT

Les fédérations des industries chimiques alertent sur les risques d'un *no-deal* et d'une divergence réglementaire issue de la nouvelle stratégie européenne – les industries chimiques européenne et britannique ont alerté sur les risques d'un *no-deal* et d'une divergence réglementaire en amont de la publication d'une nouvelle stratégie européenne sur les produits chimiques, qui pourrait fortement perturber la chaîne d'approvisionnement très intégrée entre l'UE et le RU. L'absence d'accord, concernant notamment le partage des données avec l'UE, entraînera des frais administratifs supplémentaires estimés à 1,5 Md£ selon le directeur du Conseil européen des industries chimiques. Plusieurs produits chimiques pourraient ne plus être commercialisés au RU en raison de ces coûts supplémentaires. Même si un accord était trouvé, le RU sortira du système d'enregistrement des produits chimiques (REACH) et devra créer un système national conduisant les entreprises britanniques à dupliquer leurs enregistrements, augmentant ainsi les coûts. Les entreprises britanniques qui souhaitent exporter devront également avoir un représentant agréé dans l'UE ; or, un grand nombre d'entre elles n'auraient pas pris les dispositions nécessaires pour remplir cette obligation. Même si le Gouvernement britannique a donné aux entreprises davantage de temps pour s'enregistrer dans le système britannique (6 ans au lieu de 2 ans), les surcoûts d'un double enregistrement pénaliseront l'ensemble de la filière. Un *no-deal* et l'application de droits de douanes selon les conditions de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) pourraient accroître les

conséquences négatives du Brexit pour les industries chimiques, principalement implantées dans le nord de l'Angleterre. Le commerce de produits chimiques est le premier secteur manufacturier à l'export du RU, avec un montant des exports et imports avec l'UE qui a atteint près de 20 Md£ en 2019.

La banque publique *Scottish National Investment Bank (SNIB)* se concentrera notamment sur la transition bas carbone – dotée d'un capital de 2 Md£ sur 10 ans, la nouvelle banque publique écossaise, qui devrait être lancée d'ici la fin de l'année et dont le premier investissement est attendu en mars 2021, aura dans son mandat, la transition bas carbone, la lutte contre les inégalités et l'innovation. Elle devrait notamment contribuer à accélérer la transition énergétique écossaise et du nord de l'Angleterre où les chaînes d'approvisionnement sont très intégrées alors que ces régions se sont développées grâce à l'exploitation des hydrocarbures depuis les années 1960. Dans le contexte du retrait du RU de la Banque européenne d'investissement, le gouvernement britannique réfléchirait également à la création d'une banque d'infrastructure publique nationale et au lancement d'une obligation verte souveraine.

TRANSPORTS

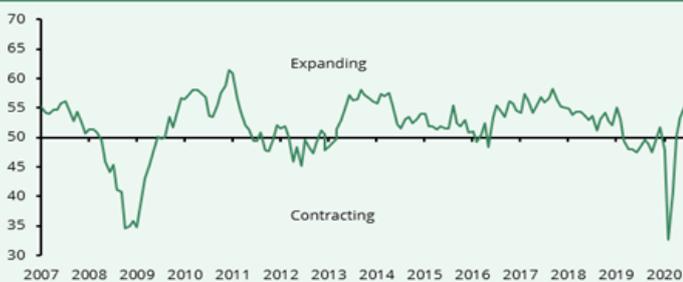
Le coût prévisionnel de la ligne ferroviaire à grande vitesse *HS2* est revu à la hausse de 800 M£ – Les travaux d'aménagement de la gare d'*Euston* (+ 400 M£ que prévus) et le désamiantage le long de la ligne (+ 400 M£) ont contribué à augmenter le coût prévisionnel total du premier tronçon Londres-Birmingham. Toutefois, *HS2 Ltd* pourra puiser dans ses réserves (5,3 Md£) pour faire face à ces dépenses supplémentaires, permettant ainsi d'éviter tout dépassement du budget total de la première phase du projet (44,6 Md£, dont 20 % a d'ores et déjà été dépensé). Pour rappel, l'enveloppe totale s'élève à 44,6 Md£ pour la réalisation de ce premier tronçon, mais le gouvernement britannique entend réaliser des gains d'efficacité et vise un coût total contenu à 40,3 Md£. Si une mise en service entre *Old Oak Common* (Londres) et *Curzon Street* (Birmingham) est toujours prévue entre 2029 et 2033, le secrétaire d'Etat en charge d'*HS2*, Andrew Stephenson, a toutefois alerté sur l'impact de la Covid-19 sur la date d'ouverture, suggérant que 2029 n'était probablement pas atteignable. Le secrétaire d'Etat a également annoncé qu'un nouveau conseil pour la « durabilité environnementale » serait mis en place, dont la mission sera de s'assurer que le projet n'aura pas d'effets négatifs sur la biodiversité.

Afin de préparer la fin de la période de transition, le Gouvernement britannique a conclu des contrats d'achat de capacité avec quatre armateurs – D'un [montant total de 77,6 M£](#), les contrats conclus avec *Brittany Ferries*, *DFDS*, *P&O* et *Stena Lines* visent à sécuriser l'approvisionnement du RU en médicaments et biens de première nécessité après la fin de la période de transition et ce « quel que soit le résultat des négociations » afférentes au Brexit. Pouvant courir pendant les six premiers mois de 2021, cette capacité de fret supplémentaire sera disponible sur 9 lignes de ferry desservant certains ports britanniques moins fréquentés que Douvres, tels que *Felixstowe*, *Harwich*, *Hull*, *Newhaven Poole*, *Portsmouth*, *Teesport* ou *Tillbury*. Les capacités sécurisées par ces contrats correspondent au fret transporté par 3 000 poids lourds par semaine. Après les déboires de 2018, qui a vu le gouvernement britannique attribuer puis résilier des contrats d'achat de capacité d'un montant total de 87 M£ en raison du report de la sortie de l'UE, le Ministre des transports [a tenu à préciser](#) que « dans le cas où ces contrats ne seraient pas nécessaires, les indemnités de résiliation correspondraient à une fraction du montant total des contrats ».

INDUSTRIES

Entre juin et août 2020, la production manufacturière britannique a diminué de plus de 11 % par rapport à la même période en 2019 – Si la production manufacturière entre juin et août 2020 [a diminué de 11,4%](#) par rapport à la même période en 2019, elle a toutefois augmenté de 11,3 % par rapport au niveau enregistré entre mars et mai 2020. En août, la production manufacturière mensuelle a augmenté de 0,7 % par rapport à juillet. L'indice PMI (dont les valeurs supérieures à 50 indiquent une expansion par rapport au mois précédent et les valeurs inférieures à 50 une contraction, voir graphique ci-dessous) se situe à 54,1 pour le mois de septembre, soit une valeur supérieure à 50 pour le quatrième mois consécutif – ce qui montre que l'optimisme des agents s'était maintenu en septembre. Toutefois, le rythme de la croissance de la production a ralenti par rapport au mois d'août, en raison d'un effet de « rattrapage ». Pour mémoire, en 2018, le secteur manufacturier représentait 10 % du PIB britannique et 8 % des emplois.

UK Manufacturing PMI (50 = no change)



UK Manufacturing Output (3 month % change on year before)



Selon la BBC, l'UE aurait rejeté la demande du RU relative aux exportations de véhicules électriques – Dans le cadre des négociations pour un accord de libre-échange, l'UE aurait [formellement rejeté](#) l'appel du Royaume-Uni en faveur de l'octroi de règles d'origine spécifiques pour les voitures électriques. Un projet d'annexe dédiée aux règles d'origine imposerait en effet une « teneur maximale en matières non originaires [c'est-à-dire non originaires de l'UE et du Royaume-Uni] de 45 % » pour les véhicules électriques à partir du 1^{er} janvier 2021 – alors que le RU avait proposé que ce seuil puisse atteindre 70 % pour les véhicules électriques et hybrides. En d'autres termes, même en cas d'accord commercial, tout véhicule électrique britannique dont le contenu en matières originaires serait inférieur au seuil de 55 % ne serait pas éligible à l'obtention du traitement préférentiel et serait donc frappé de droits de douane de 10 %. Les constructeurs japonais implantés au RU – *Nissan*, *Toyota* et *Honda* – produisant des modèles électriques risquent d'être particulièrement impactés. « Un approvisionnement solide, stable et prévisible en batteries est d'une importance stratégique pour la compétitivité à long terme du secteur automobile de l'UE », indiquerait le projet d'annexe. L'UE et le RU sont engagés dans une course vers la construction d'usines de batteries électriques afin de structurer une « filière » et se positionner comme « champion » des batteries pour véhicules électriques.



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)