



# VEILLE CLIMAT, ENERGIE, ENVIRONNEMENT, INDUSTRIE, TRANSPORT

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE LONDRES

N° 3 – 21 janvier 2022

## Sommaire

### Fait marquant

- Le *Crown Estate Scotland* retient 17 projets de fermes éoliennes maritimes en Ecosse

### Climat & Energie

- Le gouvernement étudierait la mise en place d'un système de type « *contracts for difference* » pour contenir la hausse des prix de l'énergie pour les fournisseurs et leurs clients
- L'autorité en charge du système d'échanges de quotas d'émissions de CO2 au RU a décidé de ne pas intervenir malgré la forte hausse récente du prix du carbone
- Un rapport commandé par la mairie de Londres propose plusieurs options pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2030

### Environnement

- Certains agents de l'*Environment Agency* dénoncent une baisse de ses moyens de contrôle

### Industrie

- Face à la hausse des prix de l'énergie, le gouvernement écarte toute mesure d'aide aux industries lourdes
- La productivité est très supérieure à Londres que dans le reste du RU

### Transport

- Le maire de Londres souhaite faire évoluer d'ici 2030 le système de péages routiers en place dans la capitale britannique
- *City Airport London* compte sur une reprise des voyages d'affaires pour le redémarrage de son activité en 2022
- *Bolt* augmenter de 10 % le tarif de ses trajets à Londres pour faire face aux nouvelles contraintes légales et fiscales

## Fait marquant

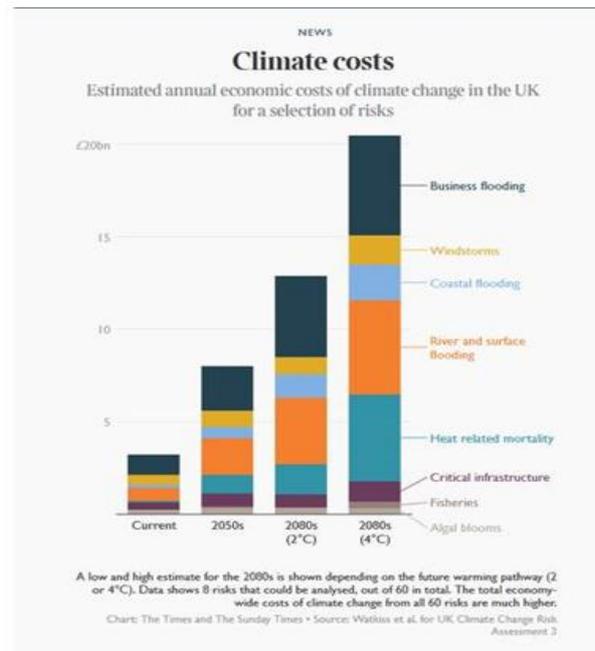
### Le Crown Estate Scotland retient 17 projets de fermes éoliennes maritimes en Ecosse

Le *Crown Estate Scotland* qui gère et attribue les droits d'exploitation des fonds marins en Ecosse (cette compétence étant dévolue depuis 2017) a sélectionné 17 projets éoliens maritimes sur les 74 présentés dans le cadre d'un système d'enchères (*Scotwind Leasing*) dont les résultats ont été annoncés le 17 janvier. Sur une capacité totale de 25 GW, soit une fois et demi la capacité installée actuellement au RU, 13 GW seront installés en éolien flottant, une première, pour un développement commercial de cette envergure. Les éoliennes maritimes flottantes, non raccordées aux fonds marins, peuvent être installées en eaux profondes, loin des côtes. Ces nouveaux projets devraient permettre au RU d'atteindre voire dépasser sa cible de 40 GW de capacité éolienne maritime d'ici à 2030. Les porteurs de projets parmi lesquels *Scottish Power*, *SSE*, *Vatenfall* mais également des compagnies pétrolières comme *BP*, *Shell* et *Total*, qui accélèrent leur transition vers les énergies renouvelables, vont désormais déposer des demandes de permis de construire dans le cadre du processus de planification. Ils tenteront également d'obtenir des subventions du Gouvernement dans le cadre du système « *contracts for difference* ». En cas de défaillance de certains développeurs, des projets non retenus initialement pourraient s'y substituer. Le Gouvernement écossais pourrait percevoir jusqu'à 700 M£ de frais d'option de la part des entreprises retenues. Si les détails relatifs aux obligations en matière de chaîne d'approvisionnement ne sont pas encore connus, ces projets pourraient permettre la création de plusieurs milliers d'emplois en Ecosse.

## Le chiffre de la semaine

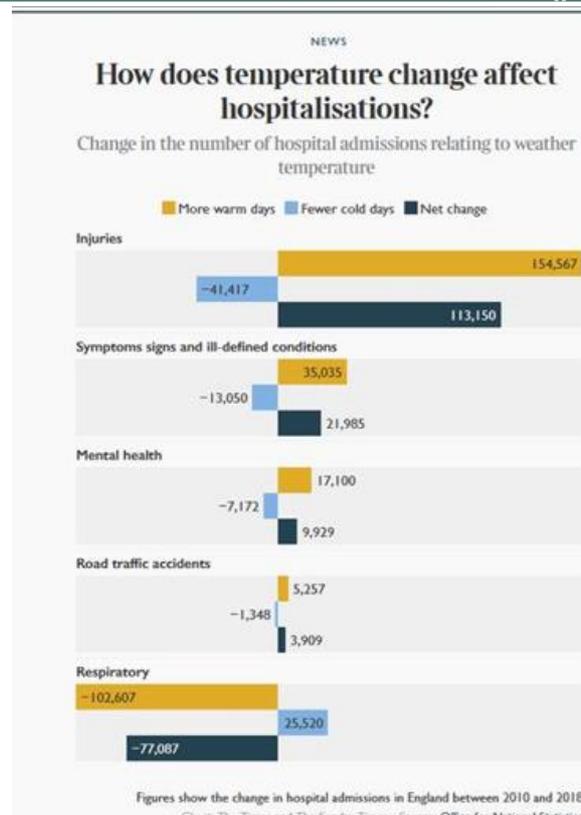
### 20 Md£

Selon le [troisième rapport quinquennal du Gouvernement sur l'évaluation des risques liés au changement climatique](#), ce dernier pourrait coûter 20 Md£ par an à l'économie britannique à horizon 2080 en raison de l'augmentation anticipée des inondations, des problèmes de santé liés aux vagues de chaleur, des problèmes d'approvisionnement alimentaire et des dommages causés aux infrastructures de transport, d'eau et d'énergie. Le rapport indique que le coût de l'adoption de mesures d'adaptation dès à présent serait beaucoup moins élevé que celui qui résultera de la réalisation de ces risques.



## Le graphique de la semaine

Selon [les chiffres publiés](#) le 18 janvier par l'Office for National Statistics portant sur la "mortalité et les admissions à l'hôpital liées au climat" en Angleterre et au Pays de Galles, 8 000 personnes supplémentaires auraient été admises chaque année à l'hôpital au cours des 20 dernières années en raison de problèmes de santé liés au réchauffement climatique. L'étude révèle toutefois que le nombre de décès aurait diminué d'environ 27 500 par an au cours de la même période en raison d'hivers moins rigoureux.



## Climat & Energie

**Flash** – [Trois électeurs conservateurs sur quatre](#), selon un sondage de *Savanta ComRes*, se disent en faveur d'une taxe exceptionnelle applicable aux producteurs de gaz et de pétrole en mer du Nord, qui ont bénéficié de la forte hausse récente des prix de l'énergie. La création d'une telle taxe exceptionnelle, défendue à la fois par le parti travailliste et par les libéraux-démocrates pour financer une réduction de la facture d'énergie des ménages, a jusqu'ici été écartée par le gouvernement.

**Flash** – La [Haute cour de justice](#) a rejeté le recours d'associations environnementales qui invoquaient l'illégalité de la stratégie britannique en matière de maximisation économique des réserves de gaz et de pétrole en mer du Nord. Les trois requérants reprochaient à la stratégie d'être contraire aux engagements climatiques du RU et aux intérêts des contribuables (considérant que des sociétés pétrolières pouvaient obtenir certaines années des crédits d'impôts).

**Flash** – Le ministre de l'Economie et de l'Energie, Kwasi Kwarteng s'est opposé le 19 janvier au développement du projet *Aquind* visant à l'installation d'une interconnexion électrique sous-marine de 2 GW entre l'Angleterre et la France, pour un investissement estimé à 1,2 Md£. Penny Mordaunt, secrétaire d'Etat au commerce et députée de Portsmouth North, où devait passer le câble, s'était récemment prononcée contre le projet dans une interview donnée au journal *Times*. Selon elle, cette interconnexion aurait accru la dépendance énergétique du pays à la France, avec un risque en cas de différents, comme récemment sur la pêche.

## Le gouvernement étudierait la mise en place d'un système de type « *contracts for difference* » pour contenir la hausse des prix de l'énergie pour les fournisseurs et leurs clients

Pour permettre aux fournisseurs d'énergie de lisser la hausse des prix sur plusieurs années, le gouvernement étudierait la mise en place d'un mécanisme de type « *contracts for difference* ». Il pourrait convenir dans ce cadre avec les entreprises du secteur d'un niveau de prix de gros que les consommateurs pourraient, selon eux, tolérer. En cas de dépassement de ce niveau, les fournisseurs recevraient des paiements compensatoires de la part du gouvernement afin de stabiliser les prix facturés à leurs clients ; en revanche, en deçà de ce niveau, les fournisseurs reverseraient la différence au gouvernement, ce qui signifie que le mécanisme de stabilisation pourrait, théoriquement, "s'autofinancer". Le *Treasury*, s'il ne s'est pas dit totalement opposé à cette mesure, s'inquiète d'une intervention de l'Etat sur une longue durée en cas de maintien de prix élevés sur le marché de l'énergie, qui se ferait au détriment des contribuables, ces derniers pouvant être amenés à subventionner sur une longue période le mécanisme. Le gouvernement réfléchirait également à accorder des prêts aux fournisseurs (dont le montant a été estimé à 20 Md£) et à augmenter le montant du *Warm Home Discount* (réduction de 140 £ par an, directement applicable sur les factures d'électricité) bénéficiant aux ménages les plus modestes pour l'hiver 2021-2022.

## L'autorité en charge du système d'échanges de quotas d'émission de CO2 au RU a décidé de ne pas intervenir malgré la forte hausse récente du prix du carbone

L'autorité britannique chargée du système d'échanges de quotas d'émission a indiqué qu'elle n'interviendrait pas, à court terme, pour faire baisser le prix de la tonne de CO2 sur le marché carbone britannique *UK ETS*, sans toutefois préjuger d'une future intervention. L'autorité britannique peut en effet intervenir sur le marché carbone si les prix moyens restent au-dessus d'un seuil déterminé pendant trois mois consécutifs. Alors que le seuil autorisant une telle intervention est de 56,58 £ par tonne de CO2 au Royaume-Uni, les prix ont temporairement atteint en décembre un niveau record de 80,97 £ par tonne et se situent récemment à environ 72 £ par tonne. L'autorité britannique chargée du système d'échanges de quotas d'émission est autorisée à agir en vue de réduire le prix de la tonne en avançant la date de mise en vente de quotas issus de futures enchères ou en redistribuant des quotas existants, augmentant ainsi le montant de quotas disponibles sur le marché et faisant baisser les prix.

## Un rapport commandé par la mairie de Londres propose plusieurs options pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2030

Le [rapport](#) du cabinet de conseil *Elements Energy* publié cette semaine propose quatre scénarios pour atteindre la neutralité carbone dans la capitale britannique d'ici 2030, un des engagements du maire travailliste Sadiq Khan. Ce dernier s'est déclaré en faveur de l'*Accelerated Green Pathway*, une solution intermédiaire qui permettrait de réduire de 78 % les émissions de carbone par rapport à leur niveau de 1990. L'isolation et l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et la réduction des émissions liées au transport routier en constituent les principaux leviers : travaux d'isolation dans 2 M de logements et 250 000 bâtiments non résidentiels, installation de 2,2 M de pompes à chaleur, raccordement de 460 000 bâtiments à des réseaux de chauffage urbain, réduction de 27 % du nombre de kilomètres parcourus en voiture par rapport à 2019 (et arrêt des ventes de voitures et utilitaires diesel ou essence, en conformité avec les engagements du gouvernement dans ce domaine). Le rapport présente également des mesures

de compensation des émissions de carbone, notamment via les technologies CCUS (*carbone capture, usage, and storage*).

## Environnement

**Flash** – [Northumbrian Water](#) s'est vu infliger une amende de 240 000 £ après avoir rejeté dans une rivière des eaux usées non traitées en 2017.

### Certains agents de l'Environment Agency dénoncent une baisse de ses moyens de contrôle

Selon plusieurs de ses agents qui ont témoigné de manière anonyme, l'[Environment Agency](#), chargée de contrôler les atteintes à l'environnement en Angleterre, aurait délaissé ses missions traditionnelles de contrôle au profit d'actions pouvant générer des rentrées fiscales (délivrance de permis, etc.). Sur un budget en hausse de plus de 120 M£ ces deux dernières années passant de 880 M£ à 1,05 Md£, le budget accordé aux actions de protection et de contrôle ne s'élèverait qu'à 94 M£ en 2021 (contre 76 M£ en 2020, mais près de deux fois plus en 2010). Les agents se plaignent également d'une perte progressive en matière de collecte de données essentielles pour la délivrance des permis et d'une culture visant à éviter le lancement de contrôle notamment en matière de qualité de l'eau, en raison de moyens en baisse.

## Industrie

**Flash** – Le RU a annoncé le lancement de pourparlers avec les Etats-Unis sur l'[acier](#) et l'aluminium, l'objectif britannique étant d'obtenir une suppression des droits de douane américains.

**Flash** – Les déclarations récentes du secrétaire d'Etat au logement Michael Gove au sujet des revêtements [inflammables](#) (*cladding*) de nombreux bâtiments ont été très mal accueillis par les promoteurs immobiliers. Alors que les bonnes relations entre le secteur et le parti conservateur ont favorisé l'extension du parc immobilier britannique, le coût des mesures que le gouvernement souhaite imposer au secteur pourraient nuire à l'atteinte des objectifs de construction de logements neufs, pourtant l'un des éléments de la stratégie de *levelling up*.

### Face à la hausse des prix de l'énergie, le gouvernement écarte toute mesure d'aide aux industries lourdes

Dans une lettre adressée à l'*Energy Intensive Users Group* la semaine dernière, le secrétaire d'Etat junior pour les entreprises, Lee Rowley, a affirmé que le gouvernement ne prendrait pas de mesures nouvelles pour aider les industries énergivores à faire face à la hausse des prix de l'[énergie](#). Selon le secrétaire d'Etat, le secteur a déjà bénéficié d'un soutien public de 2 Md£ depuis 2013 afin de réduire le coût de leur approvisionnement énergétique. Les représentants de l'industrie lourde estiment cependant que ce chiffre ne prend pas en compte les investissements nécessaires dans le cadre de la transition énergétique, dont ils estiment le montant à 4 Md£, qui augmentent leurs coûts de production et n'ont pour l'instant pas fait l'objet de subventions publiques d'ampleur. Selon eux, plusieurs entreprises seraient contraintes de mettre à l'arrêt leur production si les prix de l'énergie continuent d'augmenter.

## La productivité est très supérieure à Londres que dans le reste du RU

L'étude menée par la *Durham University Business School* porte sur les 11 régions britanniques entre 1997 et 2018 et montre que la [productivité](#) serait entre 52 et 54 % plus élevée à Londres que dans le sud-est de l'Angleterre, deuxième de ce classement. La qualité des infrastructures, la proximité du gouvernement et la concentration des activités expliqueraient ces écarts importants. Si les différences de productivité dans le secteur des services sont particulièrement visibles, elles existent également dans l'industrie manufacturière. L'Ecosse est la seconde région en matière de productivité manufacturière, après Londres. L'étude conclut que les différences de productivité s'expliquent davantage par les atouts offerts par la région de Londres plutôt que par les caractéristiques des usines. Ces résultats compliquent la mise en œuvre de la stratégie de *levelling up*, qui doit faire l'objet d'un livre blanc très prochainement, car il apparaît difficile de reproduire dans les régions défavorisées les caractéristiques qui confèrent à Londres son avantage économique.

## Transport

**Flash** – [Getlink](#), gestionnaire d'*Eurotunnel*, a enregistré un chiffre d'affaires de 774,4 M€ en 2021, soit une baisse de 6 % à taux de change constant par rapport à 2020. Le trafic de passagers *Eurostar* a diminué de 35 % en 2021 par rapport à 2020 ; la réduction des restrictions sanitaires à l'automne a permis à *Eurostar* de transporter plus de 990 000 passagers au dernier trimestre, soit 60 % du total de l'année.

**Flash** – Il y aurait actuellement près de 450 entreprises exploitant des [vélos-cargos](#) pour les livraisons au RU, une activité qui a bénéficié des différents confinements. Les livraisons par vélo-cargo seraient en moyenne 60 % plus rapide que celles effectuées avec des fourgons et permettent de réduire les embouteillages, la pollution atmosphérique et sonore et d'accéder à des zones isolées.

**Flash** – *Brompton*, entreprise de fabrication de vélos pliants basée à Londres, a démarré la production de vélos en [titane](#). Vendus entre 3 750 et 3 950 £ pièce, ces vélos sont en moyenne 37 % plus légers que leur équivalents en acier et sont destinés aux personnes utilisant les transports en commun et le vélo pour se rendre à leur travail.

**Flash** – Les [statistiques d'utilisation des différents moyens de transports](#) montrent que l'utilisation des trains (de l'ordre de 50 % du niveau pré-pandémie au cours des dix derniers jours) et du métro londonien (inférieure à 50 % en semaine et de l'ordre de 60 % le week-end) demeure très réduite au regard du trafic automobile (dont le niveau est supérieur à 80 % de celui pré-pandémie).

## Le maire de Londres souhaite faire évoluer d'ici 2030 le système de péages routiers en place dans la capitale britannique

Afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2030, la ville de [Londres](#) souhaite réduire d'au moins 27 %, par rapport à leur niveau de 2019, les émissions de carbone liées à l'utilisation des [voitures individuelles](#). Elle envisage à cette fin d'introduire avant 2030 un système de tarification routière au kilomètre prenant en compte différents critères : type de véhicules, heure et localisation du trajet, alternatives en transport en commun, etc. En attendant que la technologie permettant l'utilisation de ce système soit opérationnelle, Sadiq Khan a demandé à *Transport for London (TfL)* d'étudier la faisabilité des propositions du rapport d'*Elements Energy* (cf. supra) : extension de la zone à très faibles émissions (*ULEZ*) à l'ensemble du Grand Londres dès 2024 ; mise en œuvre d'un péage

quotidien pour l'ensemble des véhicules thermiques, y compris les plus récents ; introduction d'une taxe quotidienne, équivalente au prix d'un ticket de bus, pour chaque trajet effectué en voiture. Les véhicules « zéro émissions » seraient exemptés de ces mesures. Par ailleurs, et afin d'améliorer sa situation financière, Tfl avait proposé d'introduire un droit d'entrée dans le Grand Londres, mais le gouvernement a écarté cette mesure.

## City Airport London compte sur une reprise des voyages d'affaires pour le redémarrage de son activité en 2022

Robert Sinclair, le PDG de cet aéroport, s'est déclaré « très optimiste » quant à la reprise du secteur du transport aérien, malgré la vague du variant Omicron, estimant que les [voyages d'affaires](#) devraient retrouver en [2022](#) des niveaux similaires à ceux enregistrés avant la pandémie. Seulement 714 000 passagers ont transité par l'aéroport en 2021 (905 000 en 2020) soit moins de 15 % du niveau enregistré en 2019. Alors qu'à l'automne 2021, les voyages d'affaire n'étaient revenus qu'entre 35 ou 40 % de la fréquentation observée en 2019, City Airport London a, à l'inverse de plusieurs de ses concurrents, décidé de ne pas réorienter son modèle commercial vers les voyages de loisirs, même s'il diversifie son activité avec l'ouverture de nouvelles routes.

## Bolt augmente de 10 % le tarif de ses trajets à Londres pour face aux nouvelles contraintes légales et fiscales

Plateforme de la *gig economy*, Bolt propose notamment des services de VTC (véhicule de tourisme avec chauffeur). Les plateformes de transport de la *gig economy*, dont la rentabilité est généralement faible voire inexistante, voient leur modèle commercial remis en question par une pénurie de chauffeurs qualifiés et de nouvelles obligations légales. En décembre 2021, une décision de la *High Court* a en effet requalifié Uber de fournisseur de transport (*transportation provider*) plutôt que d'agent assurant un service de mise en relation, une décision qui affecte l'ensemble des opérateurs de transport londoniens. La requalification de ces entreprises crée une relation contractuelle entre la plateforme et les passagers plutôt qu'entre les chauffeurs et les passagers et les oblige à acquitter la TVA. Les risques en matière de rentabilité conduisent plusieurs plateformes de transport, dont Bolt, à diversifier les services accessibles depuis leurs applications (livraison à domicile, location de trotinettes ou vélos électriques).

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](http://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international)