

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

climat, énergie, environnement, industries, transports

SOMMAIRE

Fait marquant

- Michael Gove s'adresse au secteur du fret pour enjoindre les transporteurs à se préparer aux futures formalités douanières

Energie et climat

- Boris Johnson annonce la tenue le 12 décembre d'un événement célébrant les cinq ans de l'Accord de Paris
- Alok Sharma appelle la société civile à se mobiliser davantage en marge de la New-York Climate Week
- La *Zero Carbon Commission* se prononce en faveur d'une taxe carbone large et progressive d'ici 2030

Industries

- La Covid-19 continue d'avoir des effets négatifs sur l'industrie automobile

Transports

- Le renouvellement des « accords d'urgence pour le rail » sonne le glas de l'actuel modèle ferroviaire de Grande-Bretagne

FAIT MARQUANT

Michael Gove s'adresse au secteur du fret pour enjoindre les transporteurs à se préparer aux futures formalités douanières

Dans une [lettre relative aux perturbations](#) risquant de se former [à la frontière](#) à la fin de la période de transition, Michael Gove alerte sur les effets d'un manque de préparation des opérateurs. Dans ce courrier, il rappelle que selon les estimations réalisées par gouvernement britannique, 50 à 70 % des grandes entreprises seront prêtes au 1^{er} janvier, mais seulement 20 à 40 % des PME.

Qualifiée par certains hauts fonctionnaires britanniques de « [campagne de choc et stupeur](#) », cette lettre s'adresse aux principales fédérations professionnelles du fret et présente le « pire des scénarios raisonnables », dans lequel 30 % des transporteurs routiers seulement ont complété les bonnes formalités douanières. Ceci engendrerait une file d'attente de 7 000 camions dans le Kent et un délai de deux jours d'attente à la frontière avec l'UE. Dans ces conditions, les volumes de marchandises transportés sur le

détroit Douvres-Calais, qui est emprunté par 10 000 poids lourds par jour, pourraient être réduits à 60-80 % de leurs niveaux habituels. Le gouvernement britannique s'attend à ce que les importations et les exportations soient également perturbées et à ce que les retards à la frontière puissent durer jusqu'à 3 mois.

Si cette lettre ne fait que confirmer les informations qui ont fuité dans le *Guardian* la semaine dernière, elle consacre néanmoins le tournant adopté par le gouvernement britannique : la préparation à la fin de la période de transition n'est pas de la responsabilité du gouvernement mais bien de celle des entreprises (« *it is essential that traders act now and get ready for formalities* »). Michael Gove avait déjà tenue cette position devant les principales entreprises du secteur du fret lors d'une « réunion d'urgence » convoquée à la demande de ces dernières : il avait alors affirmé qu'il « *appartenait aux entreprises d'investir et de se préparer aux nouvelles opportunités du Brexit* ».

Cette position a pu irriter certaines fédérations professionnelles, comme la *Road Haulage Association* (RHA – qui représente les transporteurs routiers) qui [regrette](#) que « *la lettre tente de faire porter aux transporteurs la responsabilité du manque de préparation du Royaume-Uni* ». De son côté, *Logistics UK* (anciennement *Freight Transport Association*) [rappelle](#) qu'elle alerte depuis longtemps sur les risques de perturbations aux frontières et qu'il « *incombe au gouvernement de veiller à ce que les entreprises de logistique disposent en temps utile des détails et de l'accès aux systèmes britanniques de suivi et de dédouanement des marchandises, afin que des formations et des tests adéquats puissent être réalisés* ». A titre d'exemple, le déploiement du « logiciel de fret intelligent », qui doit aider les conducteurs à déterminer s'ils ont rempli les bonnes formalités douanières avant de passer la frontière, ne devrait pas débuter avant novembre.

Les opérateurs – mais également de nombreux parlementaires – ont par ailleurs mal accueilli la mesure annoncée par Michael Gove en matière [de sanction des transporteurs non-conformes](#) dans le sens RU – UE (déclarations d'exportations). En effet, selon un dispositif de « permis d'accès au Kent » (*Kent Access Permit*), une lecture automatique des plaques d'immatriculation des poids lourds vérifierait que les déclarations en douanes ont bien été effectuées en amont de l'entrée dans le Kent. En cas de non-conformité, les opérateurs se verraient infliger des amendes de 300 £.

Enfin, la lettre de Michael Gove met clairement en avant le rôle de la France dans la constitution d'éventuelles perturbations à la frontière, en citant le « *manque de capacité de la France à contenir les camions non préparés avant l'embarquement vers le RU* ». Il précise également que sans assouplissement de l'approche française en matière de contrôles douaniers et de contrôles de police à la frontière, les perturbations pourraient persister (« *could continue to cause disruption until the French relax checks or add more capacity to undertake checks* »).

CHIFFRE DE LA SEMAINE

+ 120 %

Pourcentage d'augmentation du [nombre de cyclistes](#) à Londres en mai 2020 par rapport à mai 2019.

ENERGIE ET CLIMAT

Boris Johnson annonce la tenue le 12 décembre d'un événement célébrant les cinq ans de l'Accord de Paris – [le Premier ministre britannique](#) a annoncé le 24 septembre, lors d'une table ronde consacrée

au climat et organisée à l'initiative du secrétaire général des Nations-Unies, l'organisation d'un événement conjoint avec l'ONU [le 12 décembre prochain](#) pour appeler les Etats à un réhaussement de leurs ambitions dans le domaine du climat. Appelant à ce que le climat ne soit pas « une victime de plus » de la Covid - 19, le Premier ministre souhaite utiliser la date anniversaire des cinq ans de l'Accord de Paris pour appeler les Etats à de nouveaux engagements via le renforcement de leurs contributions déterminées au niveau national (CDN). Devant servir de rampe de lancement à une révolution industrielle verte sur le plan international et à une année climatique qui s'achèvera avec la tenue de la COP 26 prévue à Glasgow (Ecosse) en novembre 2021, cet événement sera aussi l'occasion pour le Premier ministre de préciser la stratégie de la présidence britannique d'ici la COP 26. Il devrait également intervenir ce samedi en marge de l'assemblée générale des Nations-Unies et y rappeler son ambition en matière de relance verte (*build back greener*) et sa croyance dans les technologies renouvelables (éolien offshore, solaire, hydrogène vert pour le transport) et bas carbone (capture et stockage du carbone, nucléaire). Un second discours, très attendu, devrait également suivre dans les prochaines semaines en matière de relance verte et d'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050. Des mesures plus précises concernant l'adoption de nouveaux standards en matière d'efficacité énergétique des bâtiments ou dans le domaine des transports, avec par exemple l'arrêt des ventes de véhicules thermiques dès 2030, pourraient être annoncées.

Alok Sharma appelle la société civile à se mobiliser davantage en marge de la New-York Climate Week – Président de la COP 26 et ministre de l'Economie, de l'Energie et de la Stratégie industrielle, [A. Sharma a appelé](#) à un engagement renforcé de la société civile en matière de lutte contre le changement climatique lors d'un discours prononcé aux côtés de l'organisation à but non lucratif *The Climate Group*. Invitant les entreprises à faire preuve d'innovation et à investir davantage dans les nouvelles technologies, M. Sharma a mentionné plusieurs initiatives qu'il souhaite voir grandir d'ici la COP 26, telles que *RE100* et la *Power Past Coal Alliance* en matière de développement des énergies renouvelables (ENR) et de transition du charbon vers les ENR, principalement dans les pays en développement. Afin de faciliter cette transition, la création d'un nouvel organe ([COP 26 Energy Transition Council](#)) rassemblant l'ensemble des parties prenantes et co-présidé par le RU aux côtés du représentant spécial de l'ONU pour l'énergie renouvelable a été annoncée. Dans le domaine des transports et de la finance, le Président de la COP souhaite qu'une majorité d'acteurs rejoignent la campagne *EV100*, qui vise à une généralisation des véhicules 0 émission d'ici 2030, et adoptent les recommandations de la [Task Force on Climate-related Financial Disclosures \(TCFD\)](#), visant à une plus grande transparence en matière de prise en compte du risque climatique. Enfin M. Sharma a invité l'ensemble des acteurs non-étatiques souhaitant devenir neutres en carbone d'ici 2050 à rejoindre la *Race to Zero Campaign* (équivalent de l'Agenda de l'action lancé lors de la COP 21 à Paris en 2015) qui a vu le nombre de ses membres doubler depuis le début de l'année 2020, malgré la pandémie. Le RU a par ailleurs prévu de consacrer 50 M£ dans le cadre de son aide publique climatique à la création d'une *Clean Energy Innovation Facility (CEIF)*, visant à dynamiser l'innovation sur les sujets climatiques dans les pays en développement.

La Zero Carbon Commission se prononce en faveur d'une taxe carbone large et progressive d'ici 2030 – La *Zero Carbon Commission (ZCC)* appelle dans un rapport [How carbon pricing can help Britain achieve Net Zero by 2050](#) à la mise en place, dès la fin de la période de transition, d'une taxe carbone qui puisse progressivement concerner tous les secteurs de l'économie et atteindre d'ici 2030, 75 £ la tonne de CO₂. Ce rapport s'inscrit dans le cadre d'une consultation menée actuellement par le Trésor britannique et fait suite à la publication d'un livre blanc du ministère de l'Economie, de l'Energie et de la Stratégie industrielle (BEIS) de juin 2020 portant sur la mise en place d'un marché carbone britannique à la fin de la période de transition, en remplacement du système européen ETS. La ZCC rassemble des membres de l'ONG *Greenpeace*, d'anciens membres du *Committee on Climate Change*, organisme indépendant chargé de conseiller le Gouvernement sur les politiques climatiques et du *Green Finance Institute*, qui intervient sur les questions de financement de la transition énergétique. Elle indique dans son rapport que seule une taxe clairement identifiée par la communauté économique et simplifiée par rapport aux

dispositifs existants de taxation du carbone (*UK Emissions Trading System, Climate Change Agreements, Carbon Price Support, and the Differentiated Climate Change Levy charges*) permettra au RU d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. S'appuyant sur les recommandations de nombreux économistes et universitaires, le rapport indique que la taxe devra couvrir de nouveaux secteurs (agriculture, chauffage urbain, incinération de déchets) de manière progressive et en tenant compte de la capacité de ces secteurs à absorber une fiscalité carbone. La taxe pourrait rapporter au Trésor britannique jusqu'à 27 Md£ 2030, qui pourraient notamment être réinvestis dans la relance verte post Covid-19, alimentant ainsi un cercle d'investissements vertueux.

TRANSPORTS

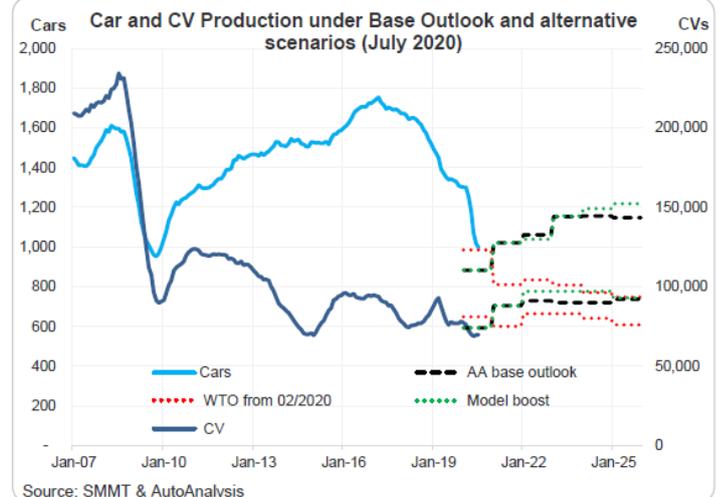
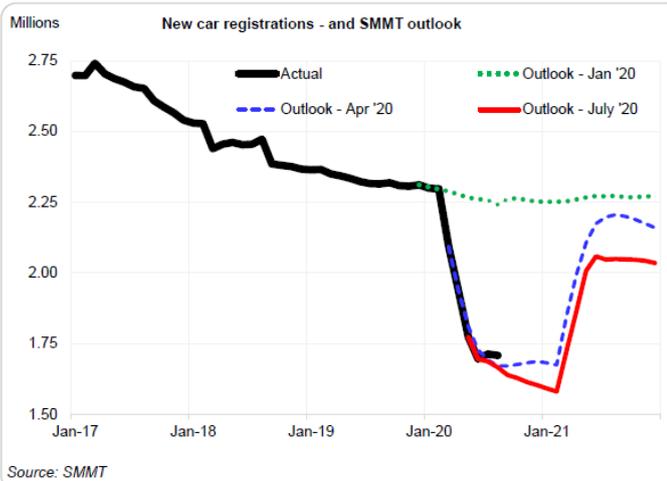
Le renouvellement des « accords d'urgence pour le rail » sonne le glas de l'actuel modèle ferroviaire de Grande-Bretagne – Conclues en mars entre le ministère des transports et les principaux exploitants de concessions ferroviaires anglaises pour faire face à l'impact négatif de la Covid-19 sur les recettes tirées des passagers, ces « accords d'urgence » s'apparentaient à une nationalisation des pertes des transporteurs en ce qu'ils prévoyaient un transfert temporaire des risques d'exploitation au gouvernement britannique. Arrivant à échéance le 20/09/20, leur renouvellement a été l'occasion pour le gouvernement britannique [de mettre fin au système ferroviaire en vigueur depuis 24 ans](#), qui reposait sur des contrats de délégation de service (« franchises ») avec les opérateurs privés. Désormais, une phase transitoire vers un nouveau modèle est enclenchée, et si le gouvernement n'a pas précisé la nature de ce dernier, la revue générale du ferroviaire menée en 2019 semblait privilégier le recours aux marchés publics de services (« concessions »).

Dans ce nouveau modèle, la personne publique offrirait aux opérateurs une rémunération fixe, déconnectée de la fréquentation du service. Pour l'heure, les contrats transitoires conclus avec transporteurs ferroviaires, dénommés « accords d'urgence pour la relance », prévoient que les exploitants continuent à assurer l'exploitation quotidienne des services ferroviaires, en contrepartie d'une redevance de gestion qui peut toutefois être majorée ou minorée selon la performance de l'entreprise. Le Ministère des transports insiste sur l'innovation introduite par ces contrats, à travers la possible sanction des mauvaises performances des transporteurs, et sur la possibilité d'exiger des opérateurs qu'ils engagent des « réformes essentielles », telle que la meilleure coordination entre toutes les parties prenantes afin de limiter les inconvénients associés à la fragmentation du paysage ferroviaire. L'introduction de ces contrats provisoires constitue le prélude du Livre Blanc en faveur d'une refonte du ferroviaire – qui devait être publié il y a un an et qui le sera désormais « une fois l'évolution de l'épidémie de Covid-19 clarifiée ». Si le Ministre des transports Grant Shapps avait tenu à préciser en avril dernier que cette mesure d'urgence n'était « *qu'une simple solution temporaire garantissant la continuité des services ne constituant pas l'ébauche d'un nouveau modèle* », il affirme désormais que « *ces accords tiennent compte de l'impact continu de l'épidémie sur le chemin de fer et matérialisent l'engagement pris par le gouvernement de refondre le système ferroviaire actuel* ».

INDUSTRIES

La Covid-19 continue d'avoir des effets négatifs sur l'industrie automobile britannique – La SMMT, fédération professionnelle représentant l'industrie automobile britannique, indique que les immatriculations de véhicules neufs ont baissé de 5,8 % en août par rapport au mois précédent, et de 39,7 % depuis le début de l'année. En matière de production de véhicules particuliers, [août constitue le 12^{ème} mois de baisse d'affilée avec une production inférieure de - 44,6 %](#) à celle d'août 2019 (contre un écart de seulement 20,8

% en juillet). 883 000 véhicules particuliers devraient être produits en 2020 au RU, soit 32 % de moins qu'en 2019 (1,3 M unités). La production de véhicules utilitaires a quant à elle baissé de 21 % par rapport à 2019. La SMMT estime que la chute de la production représente une perte de 9,5 Md£ pour les constructeurs. Le Chancelier de l'Echiquier (ministre des finances) a présenté hier son « plan de soutien



à l'économie pour l'hiver » mais n'a pas annoncé de mesures de soutien sectorielles ; la SMMT appelle aussi à un plan d'aide pour le secteur automobile qui « ne peut fonctionner à plein régime » et a « déjà vu 13 500 emplois supprimés 2020 ». Selon un sondage réalisé auprès des membres de la SMMT, près d'un emploi sur 6 serait menacé une fois le dispositif de chômage partiel arrivé à échéance.

Mkt share	2019	2020F	2021F
BEV	1.6%	4.9%	6.4%
PHEV	1.5%	3.3%	4.3%
HEV	4.2%	6.3%	7.2%
Diesel	26.6%	22.0%	20.5%

en

Il convient de noter la forte croissance des nouvelles immatriculations de véhicules électriques (+ 157 % entre janvier et août pour les BEV, Battery Electric Vehicle) et de véhicules hybrides rechargeables (+ 67 % pour les PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle).

Enfin, la SMMT rappelle l'intégration des marchés automobiles européen et britannique (55 % des véhicules exportés depuis le RU sont à destination de l'UE et plus de 78 % des nouveaux véhicules importés au RU proviennent de l'UE) et indique qu'à ce titre, la relance du secteur dépendra en large partie de la conclusion d'un accord de libre-échange entre le RU et l'UE. La SMMT estime ainsi qu'avec un accord de libre-échange « ambitieux », la production automobile pourrait revenir aux niveaux d'avant crise, soit 1,2 M unités, d'ici 2025 ; à l'inverse, en cas d'absence d'accord, le nombre de véhicules produits pourrait chuter à 750 000 à cette même échéance.

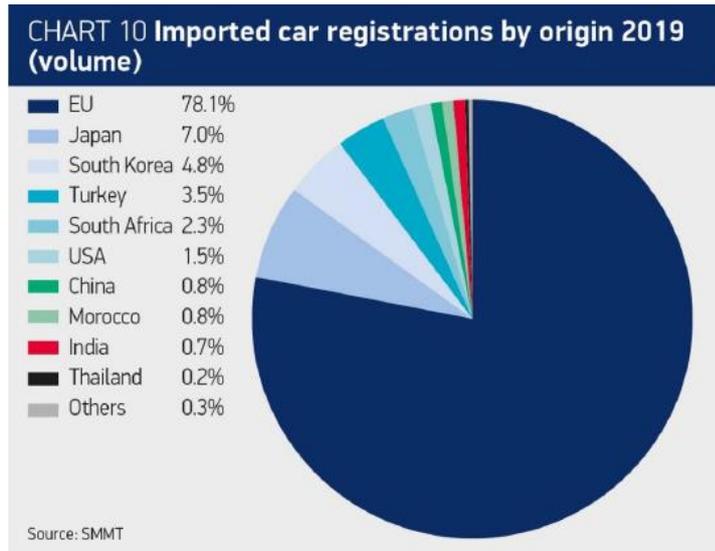
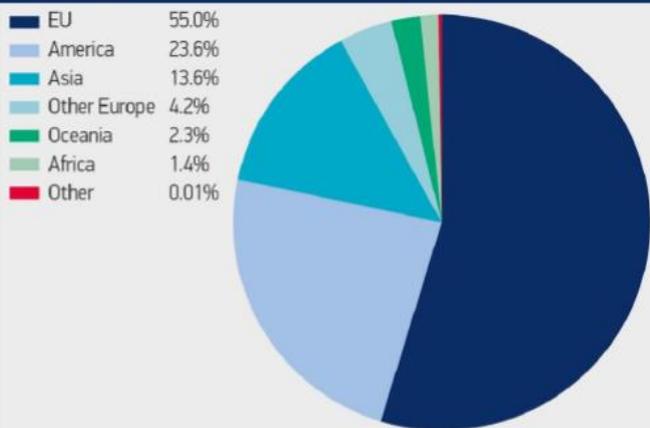


CHART 5 UK 2019 car exports by destination (volume)



Source: SMMT



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 Stanislas GODEFROY (chef du pôle sectoriel)