



ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, transport

SOMMAIRE

Événement

- L'ambassade de France à Londres et l'Institut français du RU organisent un événement célébrant les 5 ans de l'Accord de Paris

Fait Marquant

- Le CCC publie ses recommandations pour le 6^{ème} budget carbone (2033-2037) et définit un cadre pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050

Climat & énergie

- L'équipe en charge de la COP 26 pourrait être remaniée début 2021
- Le RU est le deuxième pays du classement *Climate Change Performance Index*

Environnement

- Le *Met Office* anticipe un changement radical du climat au RU d'ici à 60 ans

Industrie

- La production de l'usine britannique de *Honda* est interrompue en raison d'une pénurie de pièces de véhicules
- *Toyota* n'investira pas dans la construction de voitures électriques zéro émission en Grande-Bretagne avant au moins 2034
- Alors qu'il s'était engagé à construire un nouveau 4x4 au Pays de Galles, Jim Ratcliffe choisit la France comme site de production

Transport

- Selon les [estimations de Highways England](#), la construction d'un tunnel reliant le Kent et l'Essex entraînerait l'émission de cinq millions de tonnes de CO2 au cours des 60 prochaines années
- Introduction de plaques d'immatriculation « vertes » au Royaume-Uni

EVENEMENT

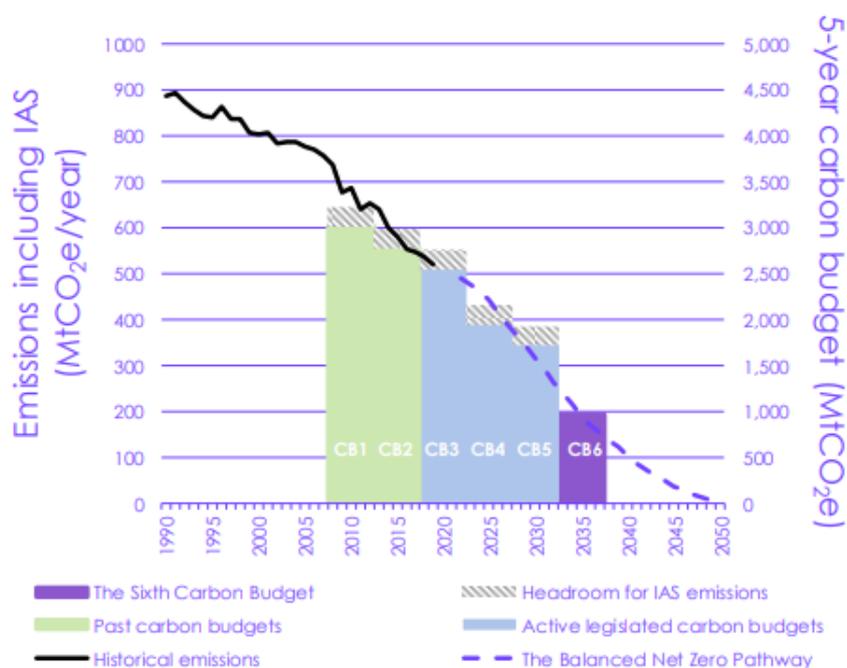
L'ambassade de France à Londres et l'Institut français du RU organisent cet après-midi un événement **célébrant les 5 ans de l'Accord de Paris** que vous pourrez retrouver dès demain matin en suivant [ce lien](#).

FAIT MARQUANT

Le CCC publie ses recommandations pour le 6^{ème} budget carbone (2033-2037) et définit un cadre pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 – Dans le cadre de sa mission de conseil du Gouvernement sur les sujets climatiques, prévue par le *Climate Change Act 2008*, le *Climate Change Committee (CCC)*, organisme indépendant équivalent du Haut Conseil pour le Climat, a publié le 9 décembre ses recommandations relatives au 6^{ème} budget carbone, qui vise une baisse des émissions de gaz à effets de serre de 965 MtCO2 entre 2033 et 2037, soit une baisse de - 78 % en 2035 par rapport à 1990. Ces recommandations interviennent quelques jours seulement après l'adoption par le gouvernement d'un objectif de baisse des émissions de 68 % en 2030 par rapport à 1990 (contre - 57 % précédemment), désormais intégré dans la contribution nationale déterminée (CDN). Deux autres rapports, l'un portant sur les aspects méthodologiques du travail du CCC, et l'autre sur la façon dont le RU, pourrait atteindre, secteur par secteur, la neutralité carbone d'ici à 2050 ont également été publiés. La revue spécialisée *Business Green* considère que ces recommandations donnent au gouvernement des éléments chiffrés, précis et atteignables pour décarboner le RU d'ici 30 ans. Ces trois rapports actent également un changement dans la nature même des missions du CCC puisque de conseiller climatique, son rôle s'attache désormais à anticiper et prévoir la déclinaison économique de ses recommandations. Le CCC anticipe ainsi que le coût de la transition vers la neutralité carbone devrait être inférieur à 1 % de PIB annuel (environ 50 Md£ par an principalement financés sur fonds privés contre 10 Md£ actuellement) en raison notamment de la chute spectaculaire des coûts de certaines technologies (énergies renouvelables et stockage de l'énergie). Le CCC anticipe également une chute radicale des parts du pétrole (- 85 %) et du gaz (- 70 %) dans le mix énergétique d'ici à 2050, parallèlement à une décarbonation totale du secteur de la production d'électricité d'ici à 2035. La baisse des émissions dans le secteur du chauffage, qui constitue l'une des principales priorités, pourrait reposer sur une interdiction des chaudières à gaz dès 2033, voire dès 2023 dans les nouveaux logements, et l'installation obligatoire de chaudières à gaz compatibles avec l'hydrogène dès 2025. Le CCC considère enfin qu'il sera nécessaire de faire évoluer les comportements et préconise notamment une consommation de viande réduite de 24 % d'ici à 2032 et l'interdiction de la vente de SUV ainsi que la suppression des avantages dont bénéficient les voyageurs aériens fréquents, dans la lignée des recommandations de la *Climate Assembly UK*. Une équipe chargée de travailler sur les comportements des consommateurs a par ailleurs été créée récemment au sein du ministère de l'Economie et de l'Energie. Le gouvernement a jusqu'au mois de juin 2021 pour dire s'il accepte de traduire dans la loi les recommandations du CCC, qu'il a jusqu'à présent toujours suivies.

GRAPHIQUE DE LA SEMAINE

Figure 1.1 The recommended Sixth Carbon Budget



Source: BEIS (2020) Provisional UK greenhouse gas emissions national statistics 2019; CCC analysis
Notes: Emissions shown include emissions from international aviation and shipping (IAS) and on an AR5 basis, including peatlands. Adjustments for IAS emissions to carbon budgets 1-3 based on historical IAS emissions data; adjustments to carbon budgets 4-5 based on IAS emissions under the Balanced Net Zero Pathway.

CLIMAT & ENERGIE

L'équipe en charge de la COP 26 pourrait être remaniée début 2021 – selon un article du *Sunday Telegraph*, le Premier ministre réfléchirait à retirer certaines des attributions d'Alok Sharma, ministre de l'Economie et de l'Energie et Président de la COP 26, en raison du fait qu'il lui serait difficile de mener ses deux missions conjointement. M. Sharma pourrait ainsi perdre la présidence de la COP 26 au profit d'une personnalité qui aurait rang de ministre et siégerait au *Cabinet*. Ce changement pourrait, selon le journal, intervenir à l'occasion d'un remaniement plus large au début de l'année 2021, mais a été démenti par le porte-parole du gouvernement. Claire Perry O'Neill, limogée de son poste de Présidente de la COP 26 en février 2020, a récemment qualifié, lors d'une audition récente à la Chambre des Communes, de « désinvolte » l'attitude de Boris Johnson concernant l'organisation de la COP et appelé à donner plus de poids politique à l'équipe en place.

Le RU est le deuxième pays du classement *Climate Change Performance Index* – publié chaque année depuis 2005, ce classement réalisé par les think tanks *Germanwatch*, *NewClimate Institute* et *The Climate Action Network International* recense chaque année les progrès réalisés par les 57 Etats les plus émetteurs de gaz à effets de serre, produisant 90 % des émissions mondiales. Le classement

indique qu'aucun pays ne respecte à ce stade les engagements pris à l'occasion de l'accord de Paris. C'est la raison pour laquelle les trois premières places du classement n'ont pas été attribuées. Selon quatre critères relatifs au montant d'émissions, à la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique, aux mesures d'efficacité énergétique et aux politiques nationales en matière climatique, le RU se classe deuxième derrière la Suède, en raison d'une réduction massive de ses émissions notamment dans le secteur de la production d'électricité et au regard des investissements consentis dans le domaine de l'éolien maritime. La France, qui bénéficie déjà d'une électricité largement décarbonée, se classe à la 23^{ème} place au classement général et à la 42^{ème} pour le développement des énergies renouvelables

ENVIRONNEMENT

Le Met Office anticipe un changement radical du climat au RU d'ici à 60 ans – l'agence de météorologie britannique prévient qu'en raison du changement climatique, les chutes de neige pourraient totalement disparaître au sud-est de l'Angleterre d'ici à 2040 et se limiter aux sommets écossais d'ici à 2060. Les périodes de gel pourraient également devenir exceptionnelles alors que les hivers deviendraient davantage pluvieux et les été plus chauds et secs. La probabilité que les températures dépassent consécutivement 30 degrés sera 16 fois plus importante d'ici à la fin du siècle. Le *Met Office* s'est basé sur un modèle qui anticipe une poursuite des émissions au rythme actuel et une hausse de la température mondiale au-delà de 3 degrés d'ici à 2100 sans préjudice des actions qui pourraient être prises pour réduire les émissions.

INDUSTRIE

La production de l'usine britannique de Honda est interrompue en raison d'une pénurie de pièces de véhicules – *Honda* a dû suspendre la production de son usine de Swindon, dans le sud-ouest de l'Angleterre, en raison d'une pénurie de pièces détachées provoquée par des retards dans l'acheminement de pièces vers la Grande-Bretagne. Ces perturbations étant liées aux retards portuaires, notamment à Felixstowe, le constructeur automobile étudie des solutions alternatives au fret maritime, comme l'envoi de pièces par avion. Toutefois, l'organisation de *Honda* reposant sur le modèle du "juste à temps" pour ses chaînes de production, cette situation place la société dans une situation délicate, notamment au moment où elle souhaite constituer des stocks en amont de la fin de la période de transition. L'usine de Swindon a produit un peu moins de 110 000 véhicules l'année dernière et devrait fermer définitivement l'année prochaine. Les perturbations actuellement constatées dans les ports anglais seraient liées, outre aux effets de la pandémie sur le fonctionnement du transit maritime et des ports, à l'importance des commandes d'équipements de protection individuels et de celles liées aux fêtes de fin d'année, auxquelles s'ajoutent les flux correspondant aux stocks supplémentaires que souhaitent constituer certaines entreprises pour faire face à d'éventuelles perturbations et délais au passage des frontières au début de l'année prochaine.

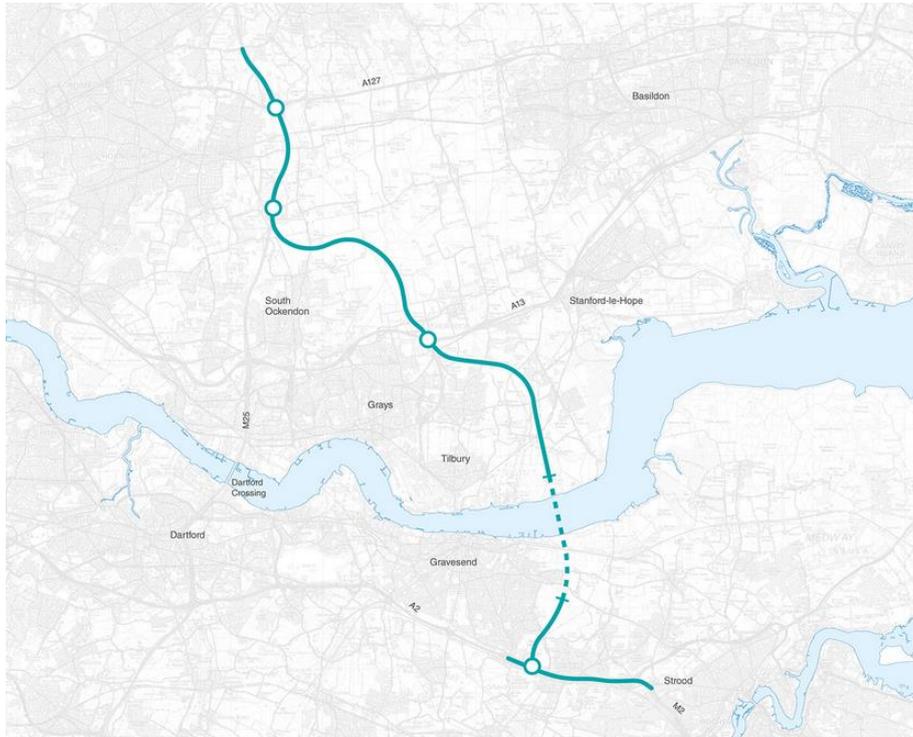
Toyota n'investira pas dans la construction de voitures électriques zéro émission en Grande-Bretagne avant au moins 2034 – Freinant les espoirs que les usines automobiles britanniques jouent un rôle de premier plan dans le processus de remplacement des véhicules thermiques, Johan van Zyl, le directeur général de *Toyota Motor Europe*, a déclaré que les voitures hybrides contenant à la fois un moteur thermique et un moteur électrique seraient la seule option viable pour le prochain cycle d'investissements dans l'usine de Toyota à Burnaston, dans le Derbyshire. Celle-ci a commencé la

production du modèle Corolla en janvier 2019, après un investissement de 240 M£ décidé en 2017, qui avait été salué comme un signe de confiance dans le RU post-Brexit. Toutefois, la production de la Corolla doit prendre fin en 2027, et *Toyota* n'a pas encore décidé d'investir après cette date. La poursuite de la production de véhicules hybrides à Burnaston permettrait de sauvegarder les emplois de l'usine de moteurs de Toyota à Deeside. Toutefois, à plus long terme, l'avenir des deux usines pourrait être remis en question, car une absence d'accord commercial entre l'UE et le RU pourrait peser sur l'avenir de l'usine de Burnaston, dont 90 % des produits sont exportés.

Alors qu'il s'était engagé à construire un nouveau 4x4 au Pays de Galles, Jim Ratcliffe choisit la France comme site de production – Jim Ratcliffe, un fervent partisan du Brexit à la tête de l'entreprise pétrochimique *Ineos*, avait annoncé en 2019 qu'il souhaitait se lancer dans la production d'un 4x4, dit « Grenadier », qui serait l'héritier britannique du modèle « Defender » de Land Rover. L'usine devait être située à Bridgend, au Pays de Galles et employer 500 personnes : « *la décision de produire [le Grenadier] au Royaume-Uni constitue une manifestation tangible de la confiance que nous plaçons dans l'industrie britannique* », avait-il déclaré à l'époque. Toutefois, le groupe a annoncé cette semaine que le nouveau véhicule serait produit dans l'ancienne usine *Smart* de Hambach (Lorraine), permettant ainsi de sauvegarder 1 300 emplois. *Ineos* a en effet racheté l'usine de Hambach à *Mercedes-Benz* où la production des 4x4 devrait commencer fin 2021.

TRANSPORT

Selon les estimations de *Highways England*, la construction d'un tunnel reliant le Kent et l'Essex entraînerait l'émission de cinq millions de tonnes de dioxyde de carbone (CO2) au cours des 60 prochaines années – La construction du *Lower Thames Crossing*, un projet phare du programme routier anglais (14,3 miles de nouvelles routes, 50 ponts et viaducs et le plus long tunnel routier (2,6 miles) du RU), émettrait 2 M de tonnes de ce gaz à effet de serre, tandis que le trafic supplémentaire engendré par ce projet générerait 3,2 M de tonnes supplémentaires sur 60 ans. Ces chiffres, dont la publication avait été initialement refusée par *Highways England* avant d'y être contrainte en vertu de la procédure dite de « demande de communication d'information » (*FOI, freedom of information request*), ont suscité la colère de certains groupes écologistes. Ces derniers estiment que les émissions induites par le *Lower Thames Crossing* ne sont pas compatibles avec les engagements climatiques du RU – le PM Boris Johnson ayant récemment annoncé un objectif de baisse de 68 % des émissions de gaz à effets de serre d'ici à 2030, par rapport à 1990. Aussi, certaines associations font campagne pour que *Highways England* publie une analyse des émissions de CO2 de l'ensemble de son programme de construction de routes. En effet, d'autres projets risquent également de générer du CO2, comme le projet de tunnel de Stonehenge, dont la construction pourrait émettre un demi-million de tonnes de CO2. Par ailleurs, certains analystes mettent en avant le potentiel économique de projets d'infrastructures « verts » de moindre ampleur - la rénovation de maisons créant selon eux quatre fois plus d'emplois que la construction de routes. Dans la récente programmation des dépenses publiques, le ministre des finances Rishi Sunak a annoncé que 27 Md£ seraient consacrés au réseau routier au cours des cinq prochaines années et 1 Md£ en 2021 pour l'isolation des habitations (« *Green Homes Grant* »). Le Ministère des transports rappelle que les émissions de CO2 sur les routes devraient toutefois être inférieures aux prévisions en raison du développement de l'usage des véhicules électriques.



Introduction de plaques d'immatriculation « vertes » au Royaume-Uni – A la suite d'une consultation publique, le RU a décidé d'introduire des plaques d'immatriculations vertes, indentifiables par une bande verte sur le côté gauche, afin de « *sensibiliser les automobilistes à l'importance des véhicules zéro émission* ». Selon les politiques locales en vigueur, ces plaques pourront donner droit à des coûts de stationnement réduits ainsi qu'à des exemptions de péages urbains, comme celui marquant la zone « zéro émissions » de Londres. Selon la secrétaire d'Etat aux transports, R. Maclean, cette mesure s'inscrit dans le prolongement de la récente annonce relative à la fin de vente des nouveaux véhicules diesel et essence à compter de 2030 (et 2035 pour les véhicules hybrides « *pouvant parcourir une distance significative sans émettre de carbone* »). Elle fait également suite à la première réunion du « Conseil pour la Transition vers les Véhicules Zéro Emission », réunissant les ministres des plus grands marchés automobiles, dont la France, et dont l'objectif est d'accélérer la transition mondiale vers les véhicules zéro émission. Les nouvelles plaques d'immatriculation peuvent être installées sur tous les véhicules existants et pourront être combinées avec les identifiants nationaux déjà autorisés par la réglementation.

Front plate:



Rear plate:



Copyright – tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du service économique régional de Londres (adresser les demandes à : londres@dgtresor.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.

